

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

Treść nr 12 (24)

Bohdan Cywiński — Służba drogowa na PKP
Kronika

Sprawy Stowarzyszenia
Spis rzeczy rocznika II (1948)

Bohdan Cywiński

Służba drogowa na PKP

W ramach krótkiego artykułu nie sposób wyczerpać wielkie zagadnienie i nie mam do tego pretensji. Szkicuję kwestie, które uważam za ważne, istotne i pilne.

Służba Drogowa zajmuje się utrzymaniem, odbudową i uzupełnianiem prawie wszystkich urządzeń stałych kolei. Poza jej zasięgiem pozostaje już niewiele. W zakresie służby mechanicznej znajdujemy urządzenia mechaniczne warsztatów i trakcji, urządzenia wodociągowe, pożarnicze, wagi.

Do kompetencji służby elektrotechnicznej należy zabezpieczenie ruchu łączności, urządzenia silno-prądowe i elektrotrakcja.

Reszta, a więc: tereny kolejowe, podtorze wraz z mostami, nawierzchnia, budynki i inne budowlane urządzenia są przez drogowców projektowane, budowane, odnawiane i utrzymywane.

Według śp. Profesora A. Wasiutyńskiego 75% kosztów budowy kolei przypada na obiekty administrowane przez służbę drogową. Służba konsumowała bardzo znaczną część kredytów planu inwestycyjnego P.K.P.

w 1946 r. — 50,5%
w 1947 r. — 32%
w 1948 r. — 35%

Jeżeli jednak odrzucimy koszty nabycia nowego taboru, wzamian za ten, który P.K.P. zabrała wojna — a jest to tym słuszniejsze, że P.K.P. taboru we własnym gospodarstwie nie budują, tylko go kupują — wówczas udział służby drogowej w odbudowie i inwestycjach wykażą liczby:

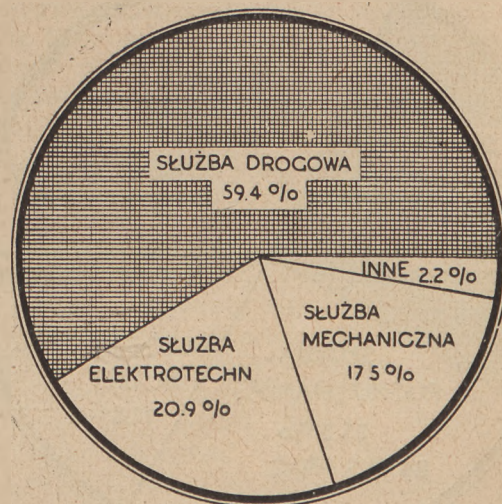
w 1946 r. — 70%
w 1947 r. — 60%
w 1948 r. — 59%

Rysunek pierwszy ilustruje te liczby.

Zwracając się do udziału służby drogowej w kosztach eksploatacji kolei skorzystamy z preliminarza budżetowego na 1948 r. i stwierdzimy (rys. 2), że

udziały różnych służb w kosztach eksploatacji przedstawiają się następująco:

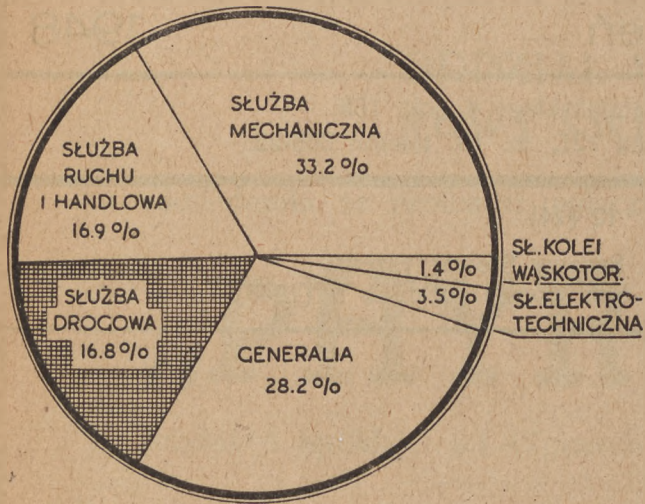
Służby	Udział procentowy
1. Mechaniczna	33,2
2. Ruchu i handlowa	16,9
3. Drogowa	16,8
4. Elektrotechniczna	3,5
5. Kolei wąskotorowych	1,4
razem	71,8
6. Pozostałe działy służby, koszty ogólne i wydatki pozaeksplatacyjne	28,2



RYŚ 1 UDZIAŁ SŁUŻBY DROGOWEJ W PLANIE INWESTYCYJNYM NA R 1948 / BEZ KOSZTÓW ZAKUPU TABORU /

Jeżeli generalia objęte ostatnim punktem rozdziału pomiędzy pierwsze pięć pozycji proporcjonalnie do kosztów bezpośrednich służb, otrzymamy następujące udziały służb czynnych:

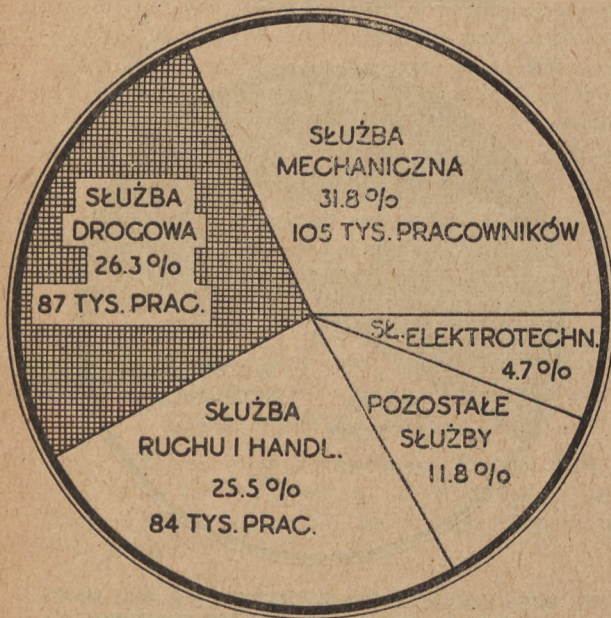
1. Służba mechaniczna . . .	46%
2. „ ruchu i handlowa . . .	24%
3. „ drogowa . . .	23%
4. „ elektrotechniczna . . .	5%
5. „ kolei wąskotorowych . . .	2%
razem . . .	100%



RYS. 2. UDZIAŁ RÓŻNYCH SŁUŻB W KOSZTACH EKSPLOATACYJNYCH P.K.P. W R. 1948.

Udział w 75% kosztów budowy kolei i wartości administrowanego majątku, w 60% rozchodów na odbudowę, wykonywaną we własnym zarządzie i w 23% kosztów eksploatacji, udział ten określa wysokie znaczenie gospodarcze służby drogowej.

W dniu 1 grudnia 1947 r. służba drogowa zatrudniała ponad 87.000 pracowników i robotników, co stanowiło około 26% personelu, zatrudnionego przy eksploatacji P.K.P.



RYS. 3. STAN ZATRUDNIENIA W RÓŻNYCH SŁUŻBACH W DN. I. XII. 1947 R.

Jeżeli dodamy do tego pracowników zatrudnionych przy robotach inwestycyjnych i w przedsiębiorstwach pomocniczych, przekroczymy liczbę 100.000

pracowników, a więc około 30% całej kolejowej załogi.

Taka jest waga społeczna służby drogowej, jako jednego z największych warsztatów pracy w Polsce.

Jakież wreszcie znaczenie techniczne posiada służba drogowa, co wnosi ona z punktu widzenia techniki do wielkiego zespołu, który nazywamy kolejami, do tego zespołu, który wykonuje obecnie w Polsce 89% przewozu osób i 99,5% przewozu towarów, jeżeli przyjmiemy pod uwagę tylko publiczne środki komunikacji.

Drogi torowe znane są w historii już w XVII wieku, drogi żelazne powstały w końcu XVIII wieku, ale koleje w znaczeniu nowoczesnym nie powstały wcześniej, aż ciężki pojazd o dużej wadze przyczepnej, zaopatrzonej w silnik mechaniczny o wielkiej mocy, zaczął prowadzić ciężkie pociągi po gładkim, dostatecznie mocnym torze, ułożonym na wyrównanym torowisku, izolowanym od otoczenia.

Gdyby tor kolejowy nie był dosyć mocny, nie wytrzymałby wielotonowego nacisku kół parowozu. A wówczas odpadłby podstawowy element siły pociągowej parowozu, odpadłaby siła przyczepna. Wówczas nie byłoby mowy o ciężkich i szybkich pociągach, o wielkiej sprawności przewozowej, o oszczędnym wykonywaniu przewozów, o szybkości — słowem odpadłby główne walory kolejowej komunikacji.

Gdyby sztuka inżynierska nie potrafiła przy pomocy wykopów, nasypów, mostów i tuneli wyrównać podłużny profil kolejowej linii, wówczas siła pociągowa parowozu, która zwalcza łatwo minimalne opory gładkiego toru, wówczas ta siła nie wystarczyłaby do wciągania ciężkich pociągów na ostre wzniesienia i odpadłaby również szybkość i oszczędność kolejowego transportu. Gdyby tor kolejowy nie był izolowany od otoczenia, wówczas nie można byłoby rozwijać na nim tak wielkich szybkości, nie można byłoby pozwalać pociągom na długą drogę hamowania, która wynosi liczne setki metrów. Nie można byłoby nadawać pociągom tak wielkiej siły żywej — $\frac{8 m v^2}{2}$

a tym samym albo masa pociągu — m —, albo jego szybkość — v^2 — musiałaby paść ofiarą. Gdyby wreszcie tor kolejowy nie był torem, to jest drogą, która utrzymuje cały pociąg — od czoła parowozu do ostatniego wagonu — w przymusowym położeniu poprzecznym, wówczas miałaby rację pewna pani, która wyrażała szczery podziw dla maszynisty, że jadąc tak prędko, nawet w nocy potrafi na zwrotnicy wybrać potrzebny kierunek. Gdyby nie zamocowanie pociągu w ramach toru, nie pomogłyby inne walory kolei, nie byłoby ani szybkich, ani długich na setki metrów pociągów.

Czytelnicy wybaczą, że zajmuję ich czas i uwagę rzeczami powszechnie znanymi. Ich przypomnienie jest jednak potrzebne, ażeby techniczne znaczenie służby drogowej stało się oczywistym, niezaprzeczanym.

Tor, tor izolowany, tor mocny, tor gładki, wyrównany przy pomocy kosztownych robót ziemnych oraz mostów, tor taki stanowi istotę drogi żelaznej. Dalsze obiekty powierzone opiece służby drogowej: przecięcia z innymi drogami, stacje z ich bogatym urządzeniem, budynki rozmaitego przeznaczenia —

są tylko elementami o znaczeniu wtórnym, których wielkość zależy od ilości i rodzaju wykonywanych przewozów. Istotne, główne znaczenie posiada tor wraz z podtorzem i mostami.

Tor jest nie tylko istotnym, na równi z taborem — głównym elementem technicznym kolei, nie tylko stan jego rozstrzyga o bezpieczeństwie i sprawności ruchu, ale jednocześnie pod względem gospodarczym pochłania on przeważającą część nakładu pracy i materiałów w budżecie służby drogowej.

Jeżeli odrzucimy koszty ogólne służby, koszty utrzymania personelu administracyjnego, gospodarczego, technicznego, wówczas właściwe koszty służby podziela się w następującym stosunku procentowym:

	R		O		K		
	1936	1937	1938	1939	1947	1948	1949
1. Podtorze i mosty	5	6	5	5	7	8	8
2. Nawierzchnia	82	80	85	84	68	76	77
3. Budynki	13	14	10	11	25	16	15

Koszt utrzymania nawierzchni waha się pomiędzy 75 i 85% bezpośrednich kosztów służby drogowej, spada w 1947 r. nieco niżej w związku z powojennym brakiem materiałów, aby w następnych latach odzyskiwać stopniowo przynależne miejsce.

Tor stanowi zatem główny przedmiot pracy, główną troskę i najodpowiedzialniejszy element drogowej gospodarki.

Jeżeli i szybkość jazdy, i dopuszczalny nacisk kół parowozu zależą od stanu toru, to znowuż na stan toru składają się następujące elementy i czynniki: szyna i złącza, podkład, podsypka oraz utrzymanie tych elementów we właściwym wzajemnym położeniu, co stanowi przedmiot bieżącego utrzymania nawierzchni.

Zanim przejdziemy do szczegółów, przyznam się otwarcie, że nie jest mi dokładnie znana długość torów, które są obecnie eksploatowane przez P. K. P. Zakładam przeto, że długość eksploatacyjna linii normalnotorowych wynosi 21.500 km, że długość drugich torów głównych pozostaje w tym samym stosunku do długości eksploatacyjnej, co przed wojną, a zatem wynosi 6.500 km, że w tym samym stosunku wzrasta długość torów stacyjnych i wynosi obecnie 11.000 km. Jeżeli rzeczywiste liczby nie pokrywają się z tymi założeniami, nie zmieni to jednak w sposób decydujący wniosków, do których prowadzi analiza programu robót utrzymania nawierzchni.

Im szyna jest cięższa, tym jest mocniejsza, tym większy nacisk dynamiczny koła może wytrzymać, tym równomierniej rozkłada go pomiędzy podkłady, a przez nie na podsypkę i budowę spodnią, tym odporniejszym czyni tor i zmniejsza koszty jego utrzymania. Tym wreszcie mniejszy opór stawia biegowi pojazdów kolejowych. Ciężar szyn i ich stan ma przez to samo wielki wpływ na bezpieczeństwo ruchu i koszty eksploatacji.

Przesunięcie granic państwa na zachód przyczyniło się do tego, że biorąc ogólnie mamy obecnie szyny cięższe niż przed wojną. Musimy jednak dążyć do tego, aby uzyskaną korzyść utrzymać i jeszcze powiększyć.

Jeżeli chodzi o ciężar szyn używanych obecnie do wymiany, należy podkreślić fakt, że wymiany szynami lekkimi nie widzimy już w planie na rok 1949, podczas gdy przed wojną układano jeszcze dziesiątki km lekkich szyn rocznie.

Program wymiany szyn nowym materiałem przewidziany na r. 1949 obejmuje 865 km toru, w r. 1947 wybudowaliśmy nowe szyny na 759 km toru, podczas gdy w roku 1939 preliminowano zaledwie 276 km toru do wymiany nowym materiałem. Czy liczby te świadczą o jakiejś rozrzutności w naszych nowych zamierzeniach?

Wymiana przewidziana na rok 1949 odpowiada 32 latom służby szyny w torach głównych i 45 latom służby szyny we wszystkich torach. Są to czasy pracy bardzo długie, tym bardziej, że obciążenie szyn przebiegiem tonażu jest na wielu odcinkach bardzo poważne.

Program wymiany szyn jest tym bardziej skromny, że lata poprzednie wykazywały gospodarkę rabunkową.

Taką gospodarkę prowadzono nie tylko podczas wojny, kiedy ją można by było zrozumieć i usprawiedliwić koniecznością. Taką samą gospodarkę musiano prowadzić na P.K.P. również i przed wojną. Wymiana przewidziana na rok 1939 — to jest 276 km toru przy 23,6 tysiącach km torów głównych i 32 tysiącach km wszystkich torów — odpowiadała 116 latom służby szyn w torach, z czego 86 latom pracy w torach głównych. Nie posiadam danych o wymianie szyn w innych latach, ale przykład w r. 1939 jest dowodem gospodarki, którą nazwałabym rabunkową, ponieważ prowadziła ona do szybkiego wyniszczenia majątku zawartego w kolejach państwowych.

Gdybyśmy zastosowali w 1939 r. normy przyjęte obecnie na r. 1949, musielibyśmy wymienić nie 276 km toru, ale 734 km, co wywołałoby dodatkowy koszt 15,6 milionów zł., a więc 14% całej przewidzianej na ten rok nadwyżki eksploatacyjnej na jednej tylko, co prawda poważnej, pozycji budżetu. A ponieważ politykę tę stosowano szerzej, widzimy naocznie, że stwarzano przed wojną pozory dochodowości kolei, wyniszczając je i prowadząc do ruiny.

Takiej gospodarki powinniśmy unikać obecnie, a w tym celu musimy bronić wysokiej normy wymiany szyn przez szereg lat i udowodnić jej potrzebę prawidłowym uzasadnionym kalkulem obrachunkiem.

Wymaga to zebrania dokładnych danych o stanie obecnym żelaznej nawierzchni, o tonażu, który po nich obiega, a wówczas nietrudno obliczyć, ile szyn i gdzie musimy rocznie wymienić. Nie mając tych danych, nie będziemy w stanie bronić nawet najsluszniejszych pozycji naszego programu. Nie możemy również bez tych danych stworzyć wieloletniego planu gospodarki szynami.

Zanim przejdę do dalszych elementów kolejowej nawierzchni, chciałbym przypomnieć o zagadnieniu mającym pierwszorzędne znaczenie w całej gospodarce nawierzchniowej — o spawaniu styków szynowych.

Podróżny, który zasypia przy miarowym odgłosie uderzeń kół na stykach, może w tej oryginalnej muzyce dopatrywać się poezji ruchu kolejowego. Nie zdaje on sobie sprawy, ile trudności, ile kosztów powstaje na tle nieuniknionego podziału toku szynowego na krótsze lub dłuższe ogniwa, ile czasu zużyto, ile

wysiłku myślowego, aby konstrukcję styku ulepszyć, a ostatnio, aby liczbę styków doprowadzić do minimum.

Przed wojną spawanie szyn było bardzo modne. Chciano słusznie usunąć te wrzody na torze klejowym. Styk kosztuje, styk niszczy przedwcześnie szyny, styk jest słabym miejscem, w którym biorą początek odkształcenia toru, naruszenie prawidłowego ustawienia jego poszczególnych elementów. Styk jest napewno tak samo szkodliwy dla taboru, jak jest bolesnym dla toru.

W każdym numerze przedwojennych kolejowych czasopiśm—krajowych i zagranicznych—spotykaliśmy artykuły lub wzmianki, dotyczące spawania szyn, słyszeliśmy o coraz to nowych osiągnięciach w tej dziedzinie. Na naszych oczach upadała dawna teoria, że luz szynowy jest absolutnie konieczny, że musi być często regulowany, bowiem inaczej grozi katastrofa. A teraz, przynajmniej na krajowym odcinku cisza. Chcielibyśmy od specjalistów z dziedziny nawierzchni usłyszeć, jakie są możliwości, jakie zamierzenia w zakresie spawania styków, co dotąd w tym kierunku zrobili.

Przejdźmy do drugiej, gorszej jeszcze naszej bolączki drogowej — do podkładów. Przed wojną, na sieci o 15% mniejszej, wymienialiśmy 3—4 miliony podkładów rocznie, co określało czas pracy podkładu — wówczas w ogromnej większości drewnianego — na lat około 14. Dzisiaj mamy co prawda więcej podkładów stalowych w torze, ale też mamy za sobą długie lata, kiedy wymiany podkładów prawie nie było. Dzisiaj nasze roczne potrzeby muszą być raczej większe niż mniejsze.

Barbarzyńskie wyniszczenie naszych lasów i wielkie potrzeby odbudowy kraju sprawiły, że krajowa dostawa drewnianych podkładów waha się około 2 milionów sztuk rocznie, raczej miałaby wynosić mniej niż więcej. Gdybyśmy z tego tylko źródła chcieli zaopatrywać nasze koleje, wówczas czas służby podkładu w hypotetycznych 39 tysiącach km. torów musiałby wynosić 27 lat, zaś czas służby w samych torach głównych ponad 20 lat. Przyjmując pod uwagę, z jednej strony, podkłady stalowe, z drugiej, wojenne zaległości, nie możemy liczyć na tak długą trwałość sosnowego podkładu w naszej nienajlepszej podsyce.

Wyjściem z trudnej sytuacji byłoby szersze zastosowanie podkładów stalowych, których produkcja może być zorganizowaną prędzej, niż mogłoby nastąpić powiększenie naszego drzewostanu i wyhodowanie dojrzałego drewna.

Popyt jednak na stal tak bardzo przekracza nasze możliwości produkcyjne lat najbliższych, że trudno liczyć na ten materiał, który razem z drewnem posiadał przed wojną monopol w zakresie produkcji podkładów.

Wreszcie podkłady żelazobetonowe mogłyby zażegnać podkładowy kryzys. Ustrój podkładu żelazobetonowego przeszedł już okres badań. Wypracowano typy, które — jak dotąd — wytrzymały próbę życia, które mogą być używane masowo, zwłaszcza na mniej odpowiedzialnych liniach. Podkład żelbetowy zawiera znacznie mniej stali niż podkład stalowy, natomiast jego masowa produkcja wymaga powzięcia ostatecznych, odpowiedzialnych decyzji, wymaga stworzenia odpowiedniej organizacji, wymaga spec-

jalnych urządzeń. Im prędzej te decyzje zostaną powzięte, im prędzej zaczniemy produkcję, tym prędzej przekroczyliśmy punkt zwrotny w sprawie podkładów kolejowych. Wówczas dopiero powstaną trwałe podstawy do utrzymania i podwyższenia dopuszczalnych szybkości jazdy na P.K.P. Dotychczas nie osiągnęliśmy jeszcze tego punktu zwrotnego.

Reasumując swe rozważania w sprawie podkładów, ujmuję je w następujących wnioskach:

1. Należy — jeżeli tego jeszcze nie zrobiono, zbadać dokładnie obecny stan podkładów na sieci P.K.P., określając ich przypuszczalny czas trwania, a na podstawie tych danych opracować plan wymiany podkładów na szereg najbliższych lat. Nie potrzeba chyba mówić, że plan ten musi być oszczędny i racjonalny.

2. Przy określeniu potrzeb należy rozróżniać linie o wielkim obciążeniu przewozami, o poważnym znaczeniu państwowym, o znacznej szybkości jazdy, którą na tych liniach chcemy osiągnąć lub utrzymać, oraz, z drugiej strony, linie, na których możemy przejściowo godzić się z mniejszą szybkością, z mniejszym naciskiem kół, a tym samym z gorszym stanem toru. Ta klasyfikacja powinna poprzedzać opracowanie wielkiego programu wymiany podkładów.

3. Należy przeprowadzić dokładną, głębszą kalkulację porównawczą różnych podkładów pod względem finansowym i gospodarczym, a to w stosunku do:

podkładów drewnianych krajowych,	„	„	importowanych,
„	„	stalowych,	
„	„	żelazobetonowych.	

Należy, przy tym brać pod uwagę również ich wartość techniczną.

4. Pełny obraz sytuacji w dziedzinie podkładów i program akcji zmierzającej do zażegnania kryzysu należy przedstawić czynnikom kierującym gospodarką narodową, należy je ostrzec przed konsekwencjami dalszej zwłoki i uzyskać decyzję odpowiadającą niezbędnym potrzebom P.K.P.

5. Należy przeprowadzić akcję propagandowo-instrukcyjną wśród dotyczącego personelu służby drogowej, zaczynając od torowego wyższ, aby wpoić powszechnie konieczność najdalej posuniętej troskliwości i oszczędności przy gospodarowaniu podkładami. W szczególności należy dążyć, aby przy zanewnionym bezpieczeństwie ruchu, ani jeden podkład, który może jeszcze leżeć w torze, nie był przedwcześnie usunięty.

6. Do nasycania tak cennego obecnie drewna należy używać tylko absolutnie pewnych, niezawodnych impregnatów i najlepszych metod nasycania, aby tym samym przedłużyć przyszły okres pracy podkładów.

7. Należy wszelkimi sposobami zapobiegać przedwczesnemu zużywaniu się podkładów pod działaniem czynników mechanicznych, a także opracować i spopularyzować metody regeneracji podkładów uszkodzonych mechanicznie.

8. Należy energicznie, nie żałując środków, podnosić jakość podsypki, której dobry stan, a mianowicie przepuszczalność, zapewnia podkładowi obsychanie po opadach atmosferycznych i przedłuża czas trwania podkładów.

9. Należy nieustannie śledzić postępy innych kolei w dziedzinie gospodarki podkładowej w ogóle, a w

szczególności w zakresie podkładów żelazobetonowych, aby wszystkie pożyteczne innowacje zastosować zaraz na P.K.P.

Powyższe wyliczenie obejmuje zapewne środki, które nasz zarząd drogowy już zastosował, nie jest ono również wyczerpujące, ma ono na celu jeszcze raz przypomnieć naszym drogowcom, jak ważne jest zagadnienie podkładowe.

Następnym elementem nawierzchni jest podsypka, która przenosi ześrodkowany nacisk podkładu na mało odporną i niezbyt elastyczną powierzchnię podtorza, która opiera się przesunięciom podkładów w kierunku podłużnym i poprzecznym, która wreszcie odprowadza od podkładu wodę i zapobiega jego gniciu. Wiemy wszyscy, że podsypka z tłuczonego kamienia, chociaż droższa od innych, jest pod każdym względem najlepsza, przy podkładach zaś stalowych wręcz niezastąpiona. Obok tego zmniejsza ona kurz przy szybkim biegu pociągu, zmniejsza zużywanie się trących części taboru, pozwala oszczędzać na smarach.

A jednak przed wojną tylko 15% polskich kolei leżało na podsypce tłuczniowej, reszta bądź na piasku, bądź w najlepszym przypadku na żwirze. Po wojnie stosunek ten musiał znacznie poprawić się, ale i teraz jeszcze mamy tysiące km torów, które leżą na nieodpowiedniej podsypce. Licząc szacunkowo, objętość podsypki we wszystkich torach wynosić powinna około 50 mio m³. Preliminarz na rok 1949 przewiduje wymianę 300.000 m³ podsypki na tłuczeń lub na żwir odsiewany, oraz zużycie 235.000 m³ różnego materiału na uzupełnienie podsypki.

Liczyby te znaczą, że pracując w tym tempie rozciągnilibyśmy okres ulepszenia naszej podsypki na dziesiątki lat. Uzupełnienie podsypki odpowiada zużyciu jej w ciągu 200 lat, co nie ma nic wspólnego z rzeczywistym czasem trwania podsypki nie tylko żwirowej, ale i tłuczniowej.

W 1939 r., który, jak to stwierdziliśmy, bynajmniej nie odznaczał się hojnym nakładem na utrzymanie toru, kiedy sieć była krótsza, w 1939 r. przewidywaliśmy wbudowanie w nasze tory 900.000 m³ tłucznia i żwiru, zamiast obecnych 535.000 m³, co oznacza prawie dwukrotne zmniejszenie wkładu na km. toru. A przecież za nami leżą liczne lata wojennych zaniedbań.

Podsypka jest fundamentem toru, fundamentem chwiejnym, ale jedynym, stosowanym w kolejnictwie. Przy braku odpowiedniej podsypki gniją szybko podkłady, nie pomagają ciężkie szyny, podtorze ulega odkształceniom, zaś utrzymanie toru kosztuje bardzo drogo. Na tłuczniu tor może leżeć dwa lata i dłużej bez gruntownej naprawy, na piasku musi być naprawiany kilka razy w ciągu roku, zaś stan jego zawsze ustępuje swym poziomem torowi na tłuczniu.

Wymiana podsypki żwirowej na tłuczeń kosztuje 1 mio zł. na kilometr. Kosztem paru miliardów złotych można byłoby wykonać tę inwestycję na naszych wszystkich głównych szlakach, pozostawiając żwir na liniach drugorzędnych do dalszej przyszłości.

Oprócz odpowiednich środków finansowych, wymiana podsypki na tłuczniową wymaga oczywiście uruchomienia większej produkcji tłucznia, którego narazie P.K.P. w dostatecznej ilości otrzymać nie mogą.

Wreszcie samo zagadnienie wymiany musi być naświetlone odpowiednią wyczerpującą analizą, która by wykazała w liczbach, jakie wyniki techniczne

i gospodarcze może dać zastąpienie żwiru tłuczniem. Odpowiednie dociekania na polskim terenie, oparte na naszych warunkach gospodarczych, nie miały dotąd, o ile mnie wiadomo miejsca. W każdym razie brak o nich jakiegokolwiek wzmianki w prasie. Nie słyszałem również, aby były wykonane badania tak proste, chociaż niewyczerpujące zagadnienia, jak stworzenie doświadczalnych odcinków porównawczych, pracujących w identycznych warunkach, zaś różniącym się materiałem podsypki. Wyczuwamy z obserwacji i rozważań, że ta wielka inwestycja byłaby wysoce korzystna, widzimy że inne koleje dawno poszły w omawianym kierunku, a jednak—należy to przyznać—nasze opinie o tłuczniu są w tym przypadku oparte również na piasku.

W związku z powyższym formułuję tezy następujące.

1. Należy przeprowadzić dokładną kalkulację korzyści, które mają być osiągnięte przez zamianę piasku i żwiru tłuczniem. Kalkulacje te należałoby naświetlić, tworząc porównawcze odcinki doświadczalne.

2. Należy opracować długofalowy program wymiany i uzupełnienia podsypki.

3. Należy wydatnie podnieść kredyty na podsypkę, które znacznie ustępują przedwojennym.

4. Należy przystąpić niezwłocznie do organizowania własnych zakładów produkujących tłuczeń, korzystając do tego z zimowej nadwyżki sił roboczych w służbie drogowej, o której to nadwyżce będzie mowa niżej.

Przechodząc wreszcie do sprawy bieżącego utrzymania toru, a więc przede wszystkim do zapewnienia nawierzchni szyn. po której toczą się koła pojazdów, prawidłowego położenia oraz koniecznej odporności na nacisk tych kół spotęgowany szybkością, z którą odbywa się ruch.

Wiemy wszyscy, że sto lat pracy naukowej i badań nad parowozem doprowadziło nas tylko do tego, że obecnie zaledwie 10% energii zawartej w węglu może być wykorzystane na haku tendra.

Służba drogowa ze swej strony powinna się przyznać, że w ciągu 120 lat procesy, które zachodzą w kolejowej nawierzchni pod naciskiem kół, nie zostały ściśle wyjaśnione. Dynamiczny nacisk koła parowozu jest obliczany z wielkim przybliżeniem, zaś reperkusje, które nacisk wywołuje w nawierzchni są dosyć wątpliwe w teorii, zaś w praktyce znowu niezgodne z teorią.

Naprężenia w szynie, złączach i podkładzie są uzależnione od wielu zjawisk ubocznych, jak to od prawidłowości powierzchni toczonej koła, od położenia rozpatrywanego przekroju szyny w stosunku do styku szyn, od stopnia skręcenia szyn śrubami, od stopnia ubicia podsypki pod podkładem, od tak zwanego współczynnika podsypki i podtorza i od wielu innych czynników. W związku z tym trudno przyznać znaczenie rozstrzygające wynikiem obliczeń i można je uważać raczej za orientacyjne.

Nic też dziwnego, że prof. Łomonosow stosował przy określeniu dopuszczalnych szybkości jazdy nowych parowozów, zamiast obliczenia naprężeń w szynach, swoistą metodę. Jeżeli parowóz A, który daje przy szybkości V_a nacisk dynamiczny P_a mógł kursować bezpiecznie po szynie pewnego typu, to parowóz typu B może po tej samej szynie biegać z szybkością V_b , jeżeli nacisk dynamiczny jego kół przy tej szybkości V_b odpowiada warunkowi $P_b = P_a$. Metoda ta jest wysoce empiryczna i również niedokładna.

Jeżeli obliczenia naprężeń dają wyniki niepewne, to lepsze rezultaty otrzymać można, badając zachowanie się szyny i podkładu w torze, i z zaobserwowanych odkształceń wnioskując o naprężeniach, które w nich powstają.

Brak wiarogodnych podstaw naukowych o pracy nawierzchni prowadzi do tego, że drogowiec toleruje w torze kolejowym tak znaczne odkształcenia, jakich nie dopuściłby nigdy w innych konstrukcjach. Wystarczy też przyjrzeć się osiadanemu toru przy przejeździe pociągu, a tym bardziej skokom, które koła wykonują na stykach, aby przyjść do przekonania, że nawierzchnia kolejowa musi być i że jest konstruowana ze znacznym ale bliżej nieznanym zapasem bezpieczeństwa. Stan taki, z jednej strony, odzywa się niekorzystnie na koszcie nawierzchni, z drugiej zaś strony wymaga zimnej krwi i mocnych nerwów od drogowca, który za bezpieczny stan toru ponosi odpowiedzialność. Stąd wypływa jeden z moich wniosków, dotyczących utrzymania toru, następującej treści. Badanie nad wytrzymałością nawierzchni prowadzone tak świetnie przez ś.p. Profesora A. Wasiutyńskiego powinny być wznowione i otoczone odpowiednią troskliwością.

Badania naukowe w zakresie służby drogowej należy postawić tak, aby przyciągały one i starszych badaczy i młode siły naukowe, a można być pewnym, że wkład ten najzupełniej się opłaci.

Przechodząc od teorii do praktyki, muszę na wstępie podkreślić — co już niejednokrotnie czyniłem w prasie — że zakres robót potrzebnych do utrzymania toru, a także ilości potrzebnej do tego robocizny nie są dokładnie określone.

Roboty torowe są wykonywane pod bezpośrednim kierownictwem torowych pracowników o słabym przygotowaniu technicznym i ogólnym. Roboty te są rozrzucane szeroko i nie są dostatecznie nadzorowane przez zawiadowcę odcinka, który jest przeciążony czynnościami biurowymi, który nie posiada nowoczesnych środków lokomocji, które by mu pozwoliły na dosyć częste lustrowanie dosyć rozległych odcinków. Roboty te są kontrolowane przez kontrolerów drogowych, którzy są zajmowani pracami biurowymi, dochodzeniami, komisjami, którzy nie posiadają niezbędnych uprawnień gospodarczych i administracyjnych.

W związku z niedość sprawnym nadzorem, a także z trudnościami w dostawie materiałów, prace utrzymania toru są często wykonywane bezplanowo, robocizna jest zaliczana dowolnie, na inne części działu i na inne roboty niż te, które faktycznie wykonywano.

Dopóki istnieje taki stan rzeczy, dopóki roboty nie będą wykonywane według ścisłego planu, nie będą prawidłowo zarachowywane na małe odcinki toru, stanowiące obiekty o jednolitym charakterze — na hektometry lub bihektometry, dopóty nie będziemy mieli dokładnej świadomości, jaki jest niezbędny zakres różnego rodzaju robót bieżącej naprawy, ile te roboty — zależnie od lokalnych warunków — wymagają robocizny, a także ile robocizny istotnie zużyto i co dzięki temu uzyskano.

Inny sposób określania potrzebnych robót i zużycia robocizny polegać może na dokładnym badaniu typowych odcinków (hekto — lub bihektometrów), na wykonywaniu robót pod ścisłym nadzorem, połą-

czonym z chronometrażem. Sposób ten dałby lepsze, dokładniejsze wyniki niż metoda obserwacyjna, ale wymaga on dużego nakładu kwalifikowanej pracy technicznej, jest kosztowny i nie może być stosowany w dość szerokim zakresie. Zresztą oba sposoby powinny się uzupełniać.

Wnioski w sprawie wykonywania robót torowych mogą być zawarte w następujących punktach:

1. Należy rozpocząć w możliwie szerokim zakresie badania nad robotami utrzymania toru. Studia te powinny określać, jakie roboty, jak często i w jakim zakresie muszą być wykonywane na odcinkach o różnych właściwościach technicznych i eksploatacyjnych. Badania te należy połączyć z analizą czynności i ich chronometrażem.

2. Wszystkie roboty utrzymania toru należy wykonywać według z góry ułożonego racjonalnego planu, poddając kontroli stan naprawianej jednostki przed naprawą oraz wykonując odbiór robót po ich zakończeniu.

3. Należy podzielić linie na krótkie jednostki (hekto- lub bihektometry), założyć dla każdej jednostki wykazy, w których należy rejestrować stale, z roku na rok, zużycie robocizny i materiałów na różne roboty, a następnie poddawać uzyskane liczby analizie.

Musimy jeszcze raz uprzytomnić sobie, że utrzymanie toru — jest jednym z kluczowych zagadnień w gospodarce kolejowej. Utrzymanie toru — po wyłączeniu generalni — kosztuje według preliminarza na r. 1949 — 10 mld zł.

Sama bieżąca naprawa toru ma pochłonąć 5 mln dniówek, czyli zatrudnić przez rok cały prawie 20.000 robotników. Inne roboty torowe powiększają znacznie tę liczbę, zaś ogólny stan zatrudnienia na wydatkach rzeczowych służby drogowej sięga 75.000 ludzi. Szukanie oszczędności na terenie tak poważnym jest konieczne i może dać wyniki bardzo duże.

Koszty utrzymania mostów i podtorza wzrosły po wojnie znacznie (8% budżetu służby drogowej zamiast 5-ciu) i wynosić mają w 1948 r. 700 mln zł, podczas gdy odbudowa samych mostów sięga 1½ mld zł, co zresztą w obliczu zniszczeń wojennych jest zjawiskiem naturalnym.

Odbudowa mostów postępuje sprawnie. Z 204 km mostów, które posiada P.K.P. na dzień 1.1. 1949 r. zostać ma tylko 38 km nieodbudowanych, to jest niespełna 19%. Znaczna część ich leży na liniach na razie nieeksploatowanych, lub też na drugich torach linii już uruchomionych. Obecnie wysiłek służby drogowej zwróci się na odbudowę na stałe przewidzianych odbudowanych mostów, których stan zaczyna wymagać ostatecznej odbudowy.

Mosty, które na początku były nieodzownym warunkiem uruchomienia kolej stopniowo ustępują miejsca innym działom planu inwestycyjnego, o czym świadczy spadek ich udziału w tym planie:

Udział mostów w		Rok 1946	1947	1948
w planie inwestyc.		w % 14,2	12,4	8,5

Należy podkreślić znaczny wzrost kosztów utrzymania budynków w pierwszych latach po wojnie, co się tłumaczy głównie koniecznością usuwania mniejszych uszkodzeń i zaniedbań okresu wojennego, nie objętych planem inwestycyjnym.

W dalszych latach udział budynków szybko wraca do normy przedwojennej. Nie jest to zjawiskiem pomyślnym, ponieważ przed wojną budynki kolejowe

cierpiały bardzo skutkiem nadmiernej oszczędności w budżecie służby drogowej.

Zagadnienie budowy, odbudowy i utrzymania budynków wiąże się ściśle z kwestią mieszkaniową, która tak bardzo interesuje pracowników P.K.P. Trudności mieszkaniowe istniały i przed wojną; wielu pracowników kolejowych musiało mieszkać z dala od miejsca pracy i skrócić czas wypoczynku wskutek uciążliwego dojazdu i powrotu z pracy. Olbrzymie zniszczenia wojenne znacznie pogorszyły tę sytuację tak ze względu na zburzenie licznych budynków kolejowych jak i na spustoszenia wojenne w miastach i miasteczkach.

Po wojnie w wielu miejscowościach mieszkań prywatnych w ogóle nie ma, w innych zaś koszty ich przekraczają możliwości pracownika. Na tym tle powstał znany kryzys mieszkaniowy na P.K.P.

Ilość mieszkań — po wojennych zniszczeniach — zmniejszyła się, pracowników przybyło, oraz wzrósł ich pęd do uzyskania kolejowego mieszkania.

Kredyty na budownictwo mieszkaniowe nie wzrosły w potrzebnym stosunku.

Rok	1945-46	1947	1948
kredyty na budowę i odbudowę domów mieszkalnych			
w mln zł.	183	272	554
liczba izb	6600	870	1650
koszt izby tys.	28	336	336

Jak widzimy w pierwszych latach przrost pomieszczeń był znacznie większy, zaś koszt izby mniejszy. Najwidoczniej na początku przeważało usuwanie drobniejszych zniszczeń, następnie zaś przystąpiono do poważnej odbudowy oraz budowy nowych obiektów.

Na tle braku budynków mieszkalnych powstały zjawiska niepożądane i z punktu widzenia interesów P.K.P., i pod względem społecznym.

- 1) nastąpiło przeludnienie w mieszkaniach,
- 2) brak mieszkań w miejscu zatrudnienia zmusza pracowników dojeżdżać, często z dosyć znacznej odległości,
- 3) niektóre stanowiska trudno obsadzić i załogi skompletować ze względu na brak mieszkań.

Znamy wszyscy trudności mieszkaniowe Warszawy, ale to samo zjawisko występuje w wielu innych skupiskach, zaś szereg warsztatów głównych nie może rozwinąć swej produkcji, bo nie ma gdzie zakwaterować potrzebną do tego załogę.

Wiemy, że wielu pracowników dojeżdża codzień do pracy, ale nie zdajemy sobie sprawy, ile godzin odpoczynku pracowników pożerają dojazdy. Taki na tym tle powstaje uszczerbek dla zdrowia i budżetu pracownika, że na tym cierpi jego wydajność pracy.

Technicy operują liczbami. Chcielibyśmy, żeby była określona taka norma zagęszczenia w mieszkaniach, która by zapewniała jeszcze pracownikowi i jego rodzinie skromne możliwości odpoczynku po pracy lub nauce, która by odpowiadała wymaganiom higieny.

Chcielibyśmy wiedzieć liczby charakteryzujące faktyczne przeludnienie mieszkań i kubaturę niezbędną, aby mieszkania odpowiadały ustanowionym normom.

Chcielibyśmy wiedzieć obliczenie godzin zużywanych na dojazd do pracy, na wyczekiwanie odpowiednich pociągów. Chcielibyśmy wiedzieć, jaka kubatura nowych mieszkań mogłaby zapobiec uciążliwym dojazdom.

Tylko z takimi liczbami w ręku moglibyśmy zdać sobie sprawę, jaka ilość mieszkań dla każdej miejscowości jest potrzebna, jakie szkody ponosi z powodu ich braku pracownik, jakie straty — P.K.P.

Z takimi danymi w ręku moglibyśmy rozpocząć mocniejszą akcję o środki potrzebne do zwalczania tego ciężkiego niedomagania.

Musimy przekonać czynniki decydujące o inwestycjach P.K.P., że potrzeby mieszkaniowe naszego personelu są naprawdę palące, że zarówno interes P.K.P., jak interes społeczny jednakowo wymagają ich zaspokojenia.

Możemy to uczynić skutecznie tylko wówczas, gdy przedstawimy mocny materiał cyfrowy, kiedy opracujemy długofalowy plan. Jestem pewien, że plan taki już istnieje i pomoże nam uzyskać zwiększenie pozycji budownictwa mieszkaniowego w planie inwestycyjnym P.K.P.

Zarobki przeciętne pracownika kolejowego, które wynosiły w 1947 r. niespełna 7.000 zł, a teraz musiały się nieco powiększyć, nie mogą stanowić dostatecznej podstawy do sfinansowania budowy mieszkania, którego koszt na jedną izbę można oszacować na 250 — 300.000 zł. Gdyby pracownik płacił za dostarczone mu mieszkanie 20% swego uposażenia, wówczas pokrycie kosztu dwóch izb trwałoby 36 lat, nie licząc żadnego oprocentowania.

Istnieje koncepcja dostarczania pracownikom częściowego kredytu w postaci materiałów do budowy domów i opłacania budowlanych sił fachowych, z tym, że pracownik włoży swój trud, jako pomoc niekwalifikowaną, w godzinach wolnych od pracy. Zdaje się, że i ten sposób napotkałby na pewne trudności.

Załóżmy, że kredyt na budowę wyniesie 50% kosztu, że godzinę pracy pomocy niekwalifikowanej ocenimy dosyć wysoko, bo na 100 zł. Budowa mieszkania służbowego wymagałaby wówczas 3.000 godzin pracy i rozciągnęłaby się na dobre 3 lata, jeżeli pracownik pracowałby dzień w dzień po trzy godziny.

Jest to oczywiście wyjście możliwe zwłaszcza, jeżeli pracownik da, oprócz swojej, pracę członków swej rodziny. Wymaga jednak, aby i pracownik i rodzina otrzymała prowizoryczne mieszkanie w pobliżu miejsca budowy. Powstaje również przypuszczenie, że systematyczna, ciężka praca przy budowie obniżyć musi wydajność w godzinach pracy na kolei. Powstaje kwestia, czy każdy pracownik zdolny jest do pracy fizycznej robotnika budowlanego. Czy kredyt, który by dla 20.000 izb (10.000 mieszkań) wynosić musiał 3 mld zł. mógłby być uruchomiony i na jakich warunkach spłaty.

Powstaje wreszcie zapytanie, czy zatrudnienie kolejarza fachowca w roli niekwalifikowanej pomocy budowlanej byłoby rozwiązaniem słusznym. Czy nie byłoby lepiej zostawić go na te dodatkowe godziny przy jego normalnej kolejowej pracy, zaś jego dodatkowy zarobek zaliczyć na pokrycie kosztów budowy jego mieszkania przez zawodowy personel budowlany.

Zdawałoby się, że następujące wytyczne mogłyby stanowić materiał do dyskusji w tej sprawie.

1) Należy określić koszt budowy typowych mieszkań dwu, a nawet jednoizbowych dążąc do obniżenia kosztów przez standaryzację i prefabrykację.

2) Należy udzielić pracownikowi kredytu na materiały i robociznę fachową w ramach lokalu 1—2 iz-

bowego. Kredyt ten powinien być bezprocentowy i spłacany w ciągu 10 — 15 lat od dnia zajęcia mieszkania.

3) Należy dać możliwość pracownikowi, który zawrze umowę na budowę mieszkania, wykonywania normalnych czynności służbowych w ciągu 2—3 godzin poza obowiązującym czasem pracy.

4) Należy wynagrodzenie za powyższe godziny nadliczbowe zaliczać na dobro pracownika i pokrywać z tego rachunku koszty budowy, nieobjęte udzielonym kredytem długoterminowym.

5) Zezwalając na pracę dodatkową, należy w miarę możliwości stosować akordy, aby uniknąć strat na obniżonej wydajności pracownika, a także dać mu możliwość wyteżoną pracą szybciej sfinansować budowę jego mieszkania.

6) Pracownicy mogą, zamiast kolejowej pracy pozagodzinowej, dawać pracę własną i członków swojej rodziny przy budowie mieszkania. System ten nadaje się raczej przy budowie domów jednorodzinnych, przy większych wymaga zrzeczenia się zainteresowanych.

7) Pracownicy mogą, jeżeli sobie tego życzą, zamiast pracy własnej oddawać jej równowartość częściowo lub w całości w gotówce.

W krótkim artykule niesposób omówić wszystkie istotne i ważne zagadnienia, wchodzące w zakres gospodarki drogowej. Pozostawiam bez omówienia pięknie rozwijające się warsztaty drogowe, które dostarczyły - oprócz innych konstrukcji - wielkie ilości naprawionych lub wytworzonych rozjazdów i zażegnały kryzys, który zagrażał na tym ważnym odcinku; warsztaty, które naprawiają i kompletują materiały żelaznej nawierzchni, remontują narzędzia. Nie mogę również zatrzymać się nad sprawą ulepszenia tych narzędzi i nad mechanizacją pracy, zwiększającej jej wydajność. Nie ma czasu na omówienie zagadnień organizacyjnych, rachunkowości, sprawozdawczości i wielu innych.

Chciałbym natomiast poruszyć jeszcze jedno ważne zagadnienie gospodarcze i społeczne, zagadnienie unormowania i uregulowania stanu zatrudnienia w służbie drogowej.

Przedwojenny system pracy służby drogowej odpowiadał ówczesnym warunkom i polegał na tym, że działka torowego zatrudniała kilku, w zasadzie przynajmniej trzech, robotników stałych, pozostających w publiczno-prawnym stosunku służbowym do kolei. Liczbę robotników dostosowywano do lokalnych potrzeb, donajmując robotników t. zw. sezonowych, których znaczna część pracowała okrągły rok. Czasem byli oni zwalniani w zimie na krótki okres czasu, nie tyle nawet z braku zatrudnienia, co w celu przerwania ciągłości pracy i utrzymania ich rzekomej sezonowości.

Niezależnie od tego, w sezonie budowlanym i robót torowych donajmowano dalsze zastępy robotników naprawę sezonowych, zatrudnianych w miarę potrzeby.

Poważne bezrobocie polskiej wsi pozwalało na takie swobodne gospodarowanie. Rolników było więcej niż ziemi. Na wsi były ręce bezczynne nie tylko, co byłoby naturalne, w zimie, ale i latem, w sezonie robót w polu.

W ośrodkach miejskich dostarczały dodatkowych robotników urzędy pośrednictwa pracy, które przy tej

okazji przysyłały bezrobotnych, zdeklasowanych fryzjerów, krawców, biuralistów i innych ludzi nie nawykłych do ciężkiej pracy kolejowej. Służba drogowa pomstowała często na ten sposób kompletowania drużyn, które, pracując na torze, miały wykonywać przeważnie czynności kwalifikowane, wymagające przygotowania fachowego, znajomości przepisów, siły fizycznej a nawet odpowiedniej odzieży. Tym niemniej utrzymywano sezonowy charakter robót drogowych i zatrudniano tańszych znacznie robotników sezonowych masowo, nie zdając sobie może sprawy z tego, że ich gościnne występy na kolei mogły — ze względu na gorszą wydajność — kalkulować się nie najlepiej.

Po wojnie rynek pracy w Polsce wykazuje popyt większy od podaży rąk roboczych. Wieś otrzymała dodatkowo przydział ziemi. Przemysł zwiększa z dnia na dzień zatrudnienie. W starych dzielnicach ubyłoby ludności rolniczej, nowe dzielnice są jeszcze dalekie od nasycenia i w miastach i na wsi.

Zapotrzebowanie dodatkowych robotników nie znalazło już pokrycia na rynku. Pracownik szuka lepszych warunków pracy, nie jest skłonny przyjmować pracę sezonową z perspektywą zimowego bezrobocia. Względy społeczne również nie pozwalają na odsyłanie ludzi do domu jesienią, po ich wykorzystaniu w lecie.

Na linii zaroilo się od kobiet, niedorośtków, dzieci, które nie zapewniają niezbędnej siły i wydajności pracy. Pozyskanie silnego, zdolnego pracownika stało się zadaniem trudnym, czasem niewykonalnym.

Służba drogowa musi dostosować się do nowych warunków. Musi zorganizować pracę mniejszej liczby lepszych robotników, związanych mocniej z koleją, robotników stałych, wykwalifikowanych.

W związku z tym powinna ona w granicach możliwości tak swoje prace rozłożyć, aby zatrudniać wyłącznie pracowników stałych, aby im zapewnić robotę od Nowego Roku do Sylwestra.

Niewątpliwie, znaczna część robót drogowych nie może być w ogóle wykonywana, albo nie może być wykonywana korzystnie w okresie zimowym, w okresie mrozów, śloty, śnieżnej zawieruchy, w sezonie krótkich dni i długich wieczorów.

Osiągnięcie pełnej równomierności w rozkładzie pracy może się nie udać, ale zniwelowanie szczytów i dołów zatrudnienia musi być doprowadzone do tego stopnia, aby latem nie zachodziła potrzeba donajmowania jednostek o minimalnej wydajności, zaś w zimie tolerowania bezrobocia robotników o wysokiej sprawności. Musimy stworzyć stałe kadry robotników służby drogowej.

Jakie okoliczności sprzyjają tej reformie, jakie warunki musimy stworzyć sami?

1) Jedną korzystną zmianą w stosunku do okresu przedwojennego zaszła już w związku z przesunięciem granic państwa na zachód. Klimat Polskiej stał się przez to bardziej morskim, bardziej umiarkowanym,

2) Wprowadzenie systemu akordów podnosi wydajność pracy i może zmniejszyć wydatnie ogólną liczbę potrzebnych robotników, a tym samym ułatwić gospodarowanie nimi.

3) Musimy dalej dążyć do zmniejszenia nakładu robocizny, stosując coraz to lepsze metody pracy, ulepszone narzędzia, mechanizując wykonanie niektórych robót.

4) Powinniśmy dążyć do wykonywania głównych robót gruntownej naprawy toru przy pomocy ruchomych drużyn, pracujących w oparciu o pogotowia budowlano-torowe, o pociągi robocze, a na dalszym planie o warsztaty drogowe.

5) Warsztaty drogowe powinny rozwijać w zimie intensywną działalność przygotowywania i wysyłki materiałów torowych, prefabrykacji części budynków, naprawy sprzętu itp. Z początkiem wiosny mają one związać front swoich robót, zaś personel zgrupowany w drużynach wysyłać na linię.

6) Licząc się z sezonowym charakterem pracy kolei, zwłaszcza w służbie drogowej, należy uzyskać prawo przedłużania pracy w miesiącach aktywnych z tym, że redukcja czasu pracy w jesieni i w zimie powinna letnie przeciążenie wyrównać.

7) Należy latem stosować akordy szeroko, aby wykorzystać czas drużyn roboczych, natomiast w zimie, w okresie zastoju, ograniczać akordy i zadawać się opłatą za czas.

8) Należy udzielać urlopów pracownikom służby drogowej w porze zimowej, dając im za to odszkodowanie w postaci odpowiedniego przedłużenia urlopów. Urlopy letnie należy ograniczać do ram koniecznych, uzasadnionych względami zdrowia.

9) W razie uruchomienia własnych kamieniołomów i produkcji tłuczni, można czerpać z tych zakładów robotników w sezonie letnim, powiększając produkcję i rozwójkę tłuczni w porze jesiennej i zimowej.

10) Gdyby w ramach samej służby drogowej nie udało się wyrównać zatrudnienia na przestrzeni roku, należy uzyskać współdziałanie innych służb, łącząc w pewnym stopniu ich kadry do pracy we wspólnym planie.

11) Należy zastanowić się, czy nie możnaby w szerszej mierze wykorzystywać do letnich robót drogowych — drużyny „Służby Polsce“.

12) Przede wszystkim jednak należy bardzo uważnie dokonać przeglądu wszystkich prac służby drogowej i ustalić, jakie z nich i kiedy muszą być wykonywane oraz jakie mogą być bez większego uszczerbku przesunięte na sezon martwy.

Kończąc na tym niniejszy przegląd zagadnień z dziedziny wielkiej i ważnej służby drogowej, pozwolę sobie scharakteryzować w paru słowach jej dotychczasowe osiągnięcia i przyszłe zadania.

Po zakończeniu wojny służba drogowa znalazła nasze koleje w stanie niesłychanego zniszczenia i wielkiego chaosu.

Liczne rozebrane linie, całe odcinki ułożone prowizorycznie materiałem nienadającym się do użytku. Polskie Koleje Państwowe rozgrodzone liniami przekutymi na szeroki tor. Zburzone wszystkie tunele, 48% mostów, 37% zniszczonych budynków. Rozbity doszczętnie węzeł warszawski. Personel dziesiątkowany i rozproszony. Brak niezbędnych narzędzi i materiałów.

Wszystko to widzieliśmy i o wszystkim zdążyliśmy trochę zapomnieć.

Dzisiaj, kiedy mamy dwadzieścia dwa tysiące kilometrów uruchomionych linii, kiedy z roku na rok rośnie szybkość jazdy pociągów, kiedy szlaki i węzły żyć już zaczęły normalnym życiem, kiedy warsztaty i parowozownie pracują w jako takim komforcie, kiedy szybko maleją liczby obowiązujących ostrzeżeń, kiedy przekuto na tor normalny tysiące kilometrów toru, kiedy obsadzono wielkie Obszary Ziemi Odzyskanych, kiedy służba nie tylko utrzymuje wielką sieć kolei, ale pracuje pełną parą nad jej odbudową i rozbudową, dzisiaj, kiedy gigantyczna praca i gigantyczne wysiłki leżą już poza nami, byłoby bardzo niesprawiedliwym mówić o niedomaganiach służby — przez nią niezawinionych — nie wspominając o jej olbrzymich zasługach.

Cztery lata pracy, z tego trzy lata samodzielnej gospodarki służby dały wyniki wielkie i stworzyły historyczny pomnik ofiarnej pracy, wykonanej w najcięższych warunkach.

Dzisiaj etap powojennej odbudowy P.K.P. w największej, w najcięższej części leży już za nami. Dzisiaj stoją przed naszymi drogowcami nowe zadania, nowe prace. To co odbudowali, mają oni udoskonalić, dostosować do rosnących potrzeb narodowej gospodarki, mają niedopuszczyć do zmarnowania cennych dóbr.

W tym celu musimy walczyć o środki dla nich, o środki pieniężne, o materiały, o ludzi, o narzędzia pracy.

Nie powinniśmy dopuszczać, aby potężny organ gospodarki narodowej doznawał uszczerbku, żeby ulegał zniszczeniu i dewastacji z powodu braku sił, z braku środków, a przede wszystkim z braku świadomości, że nawet żelazna droga bez należytego utrzymania długo trwać nie może.

Kronika

KOMUNIKACJE W WĘZLE ŁÓDZKIM

W lokalu Naczelnej Organizacji Technicznej w Łodzi odbył się w dn. 26 listopada r. b. wieczór dyskusyjny, zorganizowany przez członków Łódzkiego Oddziału Stowarzyszenia Inż. i Techn. Komunikacji. Tematem wygłoszonych odczytów i dyskusji były zagadnienia łódzkiego węzła komunikacyjnego.

Program części odczytowej składał się z niżej wyszczególnionych referatów.

1) Planowanie przestrzenne, ref. inż. Kańka, z Rejonowej Dyrekcji Planowania Przestrzennego i inż. Jaworskiego z Wydziału Planowania Zarządu Miejskiego.

2) Koleje normalnotorowe, ref. inż. Wróbla, Nacz. Sł. Drogowej DOKP w Łodzi.

3) Koleje dojazdowe i komunikacja miejska, ref. dyr. Wawrzyńskiego.

4) Autostrady, ref. inż. Korycińskiego, Nacz. Wydz. Komunikacyjnego Łódz. Urz. Wojewódzkiego.

5) Komunikacja powietrzna, ref. ob. Bielińskiego, przedstawiciela P.L.L. „Lot“.

6) Drogi wodne, ref. inż. Wyszohorskiego.

Odczyty te, obejmujące wszystkie rodzaje komunikacji zobrazowały stan obecny komunikacji w węzle łódzkim, jej niedomagania, głównie zaś plany rozwoju komunikacji w dalszej przyszłości; omawiano też i środki zmierzające do jej usprawnienia w ciągu lat najbliższych.

Referaty z dziedziny planowania przestrzennego dały obraz przyszłej wielkiej Łodzi oraz ogólnych wytycznych jakimi kierowano się przy jego układaniu.

Inż. Wróbel w odczycie o planowanym rozwoju węzła kolei normalnotorowych wskazał na wzrost przewozów w r. 1947 w porównaniu z r. 1938. Wzrost ten zaznaczył się szczególnie

w ruchu osobowym, przyjazdy bowiem i wyjazdy podróży 2-ch dworców łódzkich, wynoszące w r. 1938 okragło 5 milionów osób, wzrosły w r. 1947 do 9 milionów. W przewozach towarowych wzrost był mniejszy, wynosił bowiem około 25%, zmienił się natomiast charakter ruchu, a mianowicie wzrósł znacznie ruch tranzytowy; zwiększyła się znacznie na skutek tego praca manewrowa przy rozrządaniu pociągów, do której węzeł łódzki nie jest odpowiednio przystosowany.

Projektowany plan rozwoju węzła łódzkiego przewiduje budowę linii średnicowej w północnej części miasta, odgałęziającej się od Widzewa z częściowym wykorzystaniem trasy istniejącej linii Widzew — Zgierz, oraz wybudowanie na tej linii średnicowej dworca centralnego przy równoczesnym skasowaniu obecnego dworca Łódź Fabryczna, albo też przeniesienie jego w stronę Widzewa. Rozrządanie pociągów przewiduje się ześrodkować na st. Ołechów, stację zaś towarową dla ładunków miejscowych wybudować na Polesiu Widzewskim.

Inż. Wróbel zaznajomił też zebranych z projektem wysuwającym przez urbanistów wybudowania linii średnicowej w południowej części miasta przez plac Niepodległości przy równoczesnym zaniechaniu budowy dworca centralnego na północnej linii średnicowej i wyzyskania dworca Łódź Kal. jak dworca centralnego. Ta linia średnicowa zastąpiłaby obecną linię obwodową, przecinającą wysokim nasypem dzielnicę Chojny i utrudniającą tak rozwój tej dzielnicy, jak i komunikację z innymi dzielnicami miasta.

Sprawy Stowarzyszenia

KOMUNIKAT

W dniu 19. X. 48 r. odbyło się we Wrocławiu Plenarne Posiedzenie Zarządu Głównego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R. P. z udziałem przedstawicieli; Sekcji Głównych, 13-tu Oddziałów Wojewódzkich. Zebranie było poświęcone przeglądowi okresu półrocznej pracy Stowarzyszenia, od ostatniego Zjazdu Delegatów, tj. od dn. 4. IV. b. r. do 15. X. 48. r., dokonanego na podstawie złożonych sprawozdań.

Plenum Zarządu Głównego zwróciło uwagę na zaniedbania w pracy samego Zarządu Głównego oraz większości Zarządów Oddziałów Wojewódzkich. Zaniedbania te dotyczą zarówno działalności organizacyjnej (kontakt z członkami Stowarzyszenia, ściąganie składek, jednanie nowych członków, regularność zebrań itp.) jak i realizacji zadań przewidzianych Planem Pracy Stowarzyszenia na rok 1948.

Zebrani uznali za konieczne, aby zarówno Zarząd Główny jak i Zarządy Oddziałów poczyniły niezbędne kroki, by zaniedbania te usunąć i działalność Stowarzyszenia ożywić. Konieczne jest w tym celu między innymi przeorganizowanie Komisji i Sekcji, usunięcie z nich członków biernych i wciągnięcie szerszych kół kolegów do aktywnej pracy. W akcji tej należy wykorzystać wyniki szczegółowej analizy tych niedociągnięć i wyniki dyskusji na Plenum.

Poniżej zamieszczamy przykładowo niektóre sprawozdania a to; Sekcji Kolejowej, Sekcji Dróg Wodnych i Oddziałów Poznańskiego i Gdańskiego.

Zarząd Główny

SPRAWOZDANIE

z działalności Zarządu Sekcji Dróg Wodnych Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R. P.

za czas od 4. IV., do 15. X. 48 r.

W dziale organizacyjnym

W okresie sprawozdawczym Zarząd Sekcji odbył 6 zebrań zwyczajnych.

W celu usprawnienia działalności organizacyjnej poszczególnych komórek dróg wodnych Zarząd Sekcji nawiązał ścisły kontakt z terenowymi placówkami podległymi Departamentowi Dróg Wodnych, którym poruczono prowadzenie dalszej akcji werbunkowej, jak również dopilnowanie prawidłowego utrzymania ewidencji członków, oraz regularnego odprowadzenia składek członkowskich.

Dyr. Wawrzyński w odczycie o komunikacji miejskiej wskazał na obecne trudności wynikające tak wskutek braku taboru, szczególnie wagonów silnikowych, jak przeciążenia ruchem tramwajowym głównej ulicy miasta, Piotrkowskiej, i placu Wolności, przez który przechodzi w ciągu dnia ponad 3.000 pociągów tramwajowych. Opowiedział on też o planowanych zmianach w komunikacji miejskiej i podmiejskiej, zmierzających do usunięcia, a przynajmniej złagodzenia obecnych trudności.

Następne odczyty inż. Korczyńskiego o planowanych autostradach i Ob. Bielińskiego o zamierzeniach w dziedzinie rozwoju komunikacji lotniczej i przewidywanych inwestycjach na lotnisku zaznajomiły zebranych z postępem robót i dalszymi planami w tych dziedzinach komunikacji.

Wreszcie odczyt inż. Wyszohorskiego przyniósł ciekawe zapowiedzi o możliwości zbliżenia drogi wodnej do węzła Łódzkiego, mianowicie na razie do Sieradza w związku z budową drogi wodnej Gopło — Warta, w przyszłości zaś jeszcze bliżej, do Ozorkowa, w razie rzeczywistnienia projektu połączenia Warty z Pilicą i wybudowania kanału w kierunku Bzury.

Wygłoszone odczyty wywołały ożywioną dyskusję. Dyskusja ta ujawniła żywe zainteresowanie poruszonymi sprawami licznymi zebranych członków St. I. T. K., przedstawicieli zarządu miejskiego, wyższych uczelni i innych zaproszonych instytucji oraz prasy codziennej, która umieściła też sprawozdania z tego zebrania i następnie omówiła w kilku artykułach zagadnienia komunikacyjne, poruszone w czasie dyskusji.

W dziale wydawniczym

Przedstawiono do Zarządu Głównego S. I. i T. K. ankiety wydawnicze NOT, opracowane przez Komisję Dróg Wodnych.

Rozważono programy czasopism technicznych z dziedziny komunikacji. Jako organ branżowy dla dróg wodnych pozostaje nadal wydawnictwo „Gospodarka Wodna“.

Opracowano wykazy ksiązek technicznych zagranicznych, które łącznie z innymi wykazami poszczególnych Sekcji skierowano do Wydziału Wydawniczego NOT.

Postanowiono wnioski do NOT odnośnie wydania słownika technicznego w pięciu językach, a to polskim, angielskim, rosyjskim, francuskim i niemieckim.

Sekcja Dróg Wodnych zadeklarowała wzięcie udziału w opracowaniu części tego słownika w swojej branży.

Zarząd Sekcji przejrzał i zaopiniował opracowaną przez inż. Wyrobisza i inż. Czernika broszurę pt. „Zakładanie, prowadzenie i eksploatacja kęp wiklinowych“ i skierował ją do Komisji Wydawniczej Rady Komunikacyjnej M. K. celem wydania.

Na wniosek i staraniem Sekcji przetłumaczona została przez członka Sekcji, inż. Dyakowskiego, praca A. S. Aleksandrowa pt. „Osnownyje terbowania po obezpečenieniu ekonomii topliwa na recznom parochodie“ dla użytku służby wodnej.

Imprezy

W czasie od dn. 30 maja do 8 czerwca br. przyjęto wybieczkę inżynierów czechosłowackich i zaznajomiono ich z urzędzeniami wodnymi na Odrze, w szczególności w porcie w Gliwicach, a ponadto na zbiornikach wodnych w Rożnowie, Czechowie, Porąbce, Tirawie i innych.

W dniu 23. VI. 48 r. zorganizowano dla członków Sekcji imprezę „Wianków“ na Wiśle w Warszawie.

Współzawodnictwo pracy

Przedyskutowano na jednym z zebrań Sekcji Dróg Wodnych, oraz ustalono warunki techniczne współzawodnictwa pracy na drogach wodnych, które zostały następnie uchwalone na Zjeździe we Wrocławiu.

Wynalazki

Rozpatrzone i zaopiniowane na zebraniach Sekcji wynalazek inż. Stepnowskiego, członka Sekcji dotyczący ubezpieczenia skarp kanałów przy pomocy sztucznych kamieni (pustobety), oraz:

Ulepszenie lekkich budowli regulacyjnych opracowane przez technika Majewskiego i oba wnioski skierowano do Rady Komunikacyjnej M. K. Ulepszenie technika Majewskiego uzyskało już aprobatę Komisji wynalazków przy Radzie Komunikacyjnej M. K.

Sprawy szkoleniowe

Zarząd Sekcji spowodował zwołanie konferencji, na której omówiono sprawy kształcenia narybku dla służby na drogach wodnych. Ponieważ istniejąca Szkoła Żegluga śródlądowej w Warszawie dostarcza zaledwie ok. 25% potrzebnej ilości fachowców na drogach wodnych, uchwalono zorganizowanie drugiej takiej szkoły w Elblągu. Organizacją szkoły zajmie się Dyrekcja Okręgowa Dróg Wodnych w Gdańsku. Akcja ta wymagać będzie dalszego kontynuowania, gdyż obie te szkoły dadzą ok. 50% zapotrzebowania sił fachowych.

Racjonalizacja techniczna

Odbyto szereg zebrań dyskusyjnych na których podniesiono konieczność stosowania nowych metod pracy w dziedzinie budowy dróg wodnych, zmierzających do uzyskania maximum efektów przy jak najdalej posuniętych oszczędnościach, a mianowicie przez zastosowanie nowych typów budowli, kolejność poszczególnych etapów prac, oraz odpowiednie użycie i wyzyskanie taboru. Metody te zastosowane w praktyce przy robotach regulacyjnych na Wiśle, dały doskonałe wyniki, a ponadto pozwoliły na uzyskanie poważnych oszczędności na kosztach budowy, dochodzących do 30%, nie licząc oszczędności wynikających z użycia tańszych materiałów zastępczych.

Akcję w kierunku racjonalizacji metod pracy kontynuuje się w dalszym ciągu, a ostatnio poczyniono starania w kierunku jej mechanizacji.

Sekretarz

Przewodniczący

(—) inż. R. Barnys

(—) inż. Z. Kornacki

Sprawozdanie z działalności Oddziału Poznańskiego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R. P.

od 1. IV. do 15. X. 1948 r.

Skład osobowy Zarządu bez zmian, jak w sprawozdaniu z dn. 30. III. 48 r. Zmarł członek Zarządu Kol. inż. Gotajuch, miejsce narazie nie obsadzone z braku Walnego Zgromadzenia.

Adres na korespondencję: Przewodniczący Mgr. inż. Jarosław Ulatowski Poznań, Przybyszewskiego 19 m. 4.

Ilość członków: 260-ciu.

Przekazano do Zarządu Głównego tytułem składek i wpisowego na konto w Banku Gospod. Kraj. w dniu 16. X. 48 r. 24.450.— zł.

Czynne Sekcje w łonie Oddziału: Sekcja Dróg Kołowych, (Sekcja Kolejowa jeszcze w organizacji).

Czynne Komisje w łonie Oddziału: Komisja Organizacyjna, Komisja Naukowa, Komisja Imprezowa.

Wykaz imprez:

- 2 kwietnia 48 r. odczyt mgr. inż. Kucharskiego H.: „Nawierzchnie drogowe“ obecnych 24 osoby (Impreza Sekcji Dróg Kołowych).
- 3—4 kwietnia udział w obradach Walnego Zjazdu Delegatów Stowarzyszenia w Warszawie 7-miu delegatów.
- 23 kwietnia 48 r.; Uczestnictwo w pokazie praktycznym i wykładzie z przezrociami o środkach wodoszczelnych, zorganizowanym przez Zjednoczenie Poznańskie P. P. B., referenci: przedstawiciele firm szwajcarskich. Obecnych 150 osób. w czym 60 członków Stow. Inż. i Tech. Komunik. (Impreza Sekcji Dróg Kołowych).
- 6 maja 48 r. Podejmowanie wycieczki Oddziału Olsztyńskiego SIITK oprowadzenie po mieście, zabytkach architektonicznych i zwiedzenie Międzynarodowych Targów Poznańskich. Obecnych około 50 osób.
- 11 maja 48 r.; Odczyt mgr. inż. Wł. Sitarskiego z Krakowa pt. „Odbudowa mostów żelbetonowych na odcinku drogi państwowej nr 13 Kraków—Zakopane“ z przezrociami i rysunkami. Obecnych 30 osób. (Impreza zorganizowana przez Sekcję Naukową Oddziału).
- 16—17 maja 48 r.; Wycieczka do Szczecina. Zwiedzenie portu, miasta, urządzeń kolejowych, oraz miejscowości Swinoujście i Międzyzdroje. Obecnych 20 osób. Impreza zorganizowana przez Komisję Imprezową Oddziału Poznań-

skiego przy wydatnej i zasadniczej pomocy Oddziału Szczecińskiego S.I. i T.K. w osobach Przewodniczącego inż. Janiszewskiego i sekretarza inż. Drobiazgiewicza.

- 3 czerwca 48 r.; Zwiedzenie nowej Hali Ciężkiego Przemysłu na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich szczególnie z uwagi na konstrukcję stalową dachu wykonaną przez „Mostostal“. Objaśniał projektodawca mgr inż. Ł. Ballenstaedt, Dyrektor Liceum Budownictwa w Poznaniu. Obecnych 220 osób. (Impreza zorganizowana przez Sekcję Dróg Kołowych przy Oddziale).
- 26—29 czerwca 48 r.; Wycieczka do Gdyni, Gdańska i Tczewa, oraz Knybawy i Malborka. Zwiedzenie portów i urządzeń kolejowych, budujących się mostów oraz zabytków architektonicznych. Obecnych 13 osób. Zorganizowała Komisja Imprezowa Oddziału Poznańskiego przy wydatnej współpracy Oddziału Gdańskiego S.I. i T.K. w osobach Przewodniczącego inż. Soroki i Sekretarza inż. Zakowskiego.
- 22 sierpnia 48 r.; Wycieczka do Wrocławia na Wystawę Ziemi Odzyskanych. Obecnych 25 osób. (Zorganizowała Komisja Imprezowa).

Poza tym odbyły się dwa zebrania Zarządu oraz trzy zebrania Prezydium Zarządu. Oprócz tego odbyto narady w Komisjach: Naukowej, Imprezowej i Sekcji Dróg kołowych w związku z organizowanymi imprezami.

W przygotowaniu kalendarzyk imprez jesienno-zimowych, t.j. cyklu odczytów w ramach Poznańskiego Oddziału NQT.

Za Zarząd

Sekretarz

Przewodniczący

(—) E. Sipiński

(—) inż. J. Ulatowski

Sprawozdanie z działalności Zarządu Oddziału Gdańskiego Stow. Inż. i Techników Komunikacji R. P. za okres od 4 kwietnia, do dn. 15 października 1948 r.

A. Działalność organizacyjna.

Oddział liczył członków na dn. 1. IV. 49 r.	160
W okresie sprawozdawczym przybyło członków	44
W okresie sprawozdawczym ubyło członków	4
Oddział liczy członków na dn. 1. X. 48 r.	200

Wpłacono składki i wpisowe za okres sprawozdawczy 58.970 — zł.

Przekazano do Zarządu Głównego tytułem składek i wpisowego:

dnia 20. VII. 48. —	8.000 — zł.
„ 9. IX. „ —	13.575 — „
„ 9. X. „ —	5.000 — „

26.575 — zł.

Należność z tytułu składek i wpisowego przypadająca Zarządowi Gł. za okres sprawozdawczy (do mies. września włącznie) wynosi 49.650 — zł.

Zaległość Oddziału w stosunku do Zarządu Gł. na dzień 1. V. 48 r. wynosi 12.820 — zł.

łącznie należność 62.470 — zł.

Wpłacono 26.575 — zł.

Pozostaje do ulegulowania 35.895 — zł.

Do spisania składki mies. 395 — „

Pozostaje zadłużenie 35.500 — zł.

W okresie sprawozdawczym powołano przy Oddziale w dniu 13. 4. 48 r. sekcję Kolejową z Zarządem 5 osobowym i w dniu 8. X. 48 r. Sekcję Dróg Wodnych z Zarządem 3 osobowym.

W okresie sprawozdawczym odbyło się 6 posiedzeń Zarządu Oddziału. 2 posiedzenia Zarządu Sekcji Kolejowej i 1 posiedzenie Zarządu Sekcji Dróg Wodnych.

B. Działalność naukowo techniczna i szkoleniowa

Członkowie Oddziału brali czynny udział w charakterze wykładawców na kursach fachowych zorganizowanych na terenie D. O. K. P. Gdańsk. Jednakże zorganizowania akcji szkoleniowej na terenie Stow. Oddział dotychczas nie przeprowadził.

C. Działalność związana z współzawodnictwem pracy i Związkami Zawodowymi

W związku z nową organizacją współzawodnictwa pracy podjętą przez Z. Z. K., Zarząd Oddziału wziął czynny udział w akcji na posiedzeniach organizacyjnych.

Do Komitetu okręgowego współzawodnictwa pracy przy Z. Z. K. weszło z ramienia Oddziału dwóch kolegów, a mianowicie Kol. Gintyło Witold i Kol. Soroko Józef z przydziałem do komisji ekonomiczno-technicznej.

Niezależnie od tego Przedstawiciele Zarządu Oddziału brali udział w posiedzeniach sekcji fachowych przy Z. Z. K.

D. Działalność odczytowa i imprezowa.

Dnia 15 kwietnia br. Zorganizowano wycieczkę dla pokazu splawiania mostu ponotonowego na Wiśle pod Serowem — uczestników — 35.

Dnia 5 i 6 maja br. Wycieczka na Targi Międzynarodowe do Poznania — uczestników — 77.

Dnia 10 maja br. Wycieczka do Gdyni na górkę rozrządową dla pokazu urządzeń samoczynnego nastawiania zwrotnic i hamulców pneumatycznych — uczestników — 23.

Dnia 6 czerwca br. Wycieczka na kanał Warmiński dla zapoznania się z urządzeniami poczyni — uczestników — 82.

Dnia 27 — 29 czerwca br. Zorganizowano wycieczkę dla Oddziału Poznańskiego i członków własnych dla zwiedzenia portu w Gdyni, a Gdańsku, oraz mostu w Knibawie, służ na Nogacie i zamku w Malborku — uczestników — 25.

Dnia 15 i 16 sierpnia. Wycieczka na Wystawę Ziemi Odzyskanych we Wrocławiu — uczestników — 78.

Dnia 25 września br. Wycieczka na budowę wiaduktu w Górkach i na odbudowę mostu przez Wisłę pod Knibawą — uczestników — 25.

Dnia 26 — 28 września. Zorganizowano wycieczkę inżynierów czeskich (komunikacji) zrzeszonych w S. I. A. połączoną z ich zakwaterowaniem, wyżywieniem, lokomocją i zwiedzeniem portu i miast Gdyni, Gdańsk, stoczni Gdańskiej i urządzeń kolejowych w Gdyni, zakończoną nawiązaniem bezpośrednio i drogą korespondencji kontaktów natury koleżeńskiej i technicznej — uczestników czeskich — 50; uczestników własnych 15.

Dnia 26 sierpnia br. Zorganizowano za pośrednictwem sekcji kolejowej odczyt inż. Jaworskiego pt. „Trakecja elektryczna, jej właściwości i rentowność“ — uczestników — 100.

Dnia 26 września br. Odczyt Kol. Modlińskiego pt. „Urządzenia kolejowe w portach Gdańsk i Gdynia“ — uczestników — 65.

E. Inna działalność.

Zarząd Oddziału uruchomił czytelnie czasopism technicznych które prenumeruje w ilości 10 różnych wydawnictw.

Zarząd Oddziału wydał komunikat za m-c sierpień nakładem 200 egzempl. zawierającym w tekście sprawy organizacyjne i działalność Oddziału.

F. Zamierzenia na przyszłość.

1) Odczyt prof. Hummła z dziedziny zagadnień kolejnictwa.

2) Odczyt prof. Błaszkwia z dziedziny nowych metod w obliczeniach statystycznych.

3) Odczyt inż. Kasy na temat Elektryfikacja odcinka Gdańsk — Gdynia.

4) Odczyt Kol. Krzyszkowskiego pt. „Rola żeglugi śródlądowej w życiu gospodarczym“.

5) Odczyt Kol. Czernika pt. „Wyniki prac regulacji rzeki Wisły na odcinku próbnym pod Włocławkiem“.

6) Odczyt Kol. Włozackiego pt. „Stosowanie lekkich budowli regulacyjnych w Związku Radzieckim“.

7) Odczyt pt. „Przyszłe zagadnienia komunikacyjne w Okręgu Woj. Gdańskiego“, wygłoszony przez przedstawiciela C.U.P.

Za Zarząd

Sekretarz

Przewodniczący

(—) Żakowski Witold inż.

(—) inż. Soroko Józef

SPRAWOZDANIE

z działalności Sekcji Kolejowej S.I.T.K. za okres od dn. 4. IV., do 15. X. 1948 r.

Sekcja Kolejowa powstała przy Zarządzie Głównym w styczniu br. Przewodniczącym Sekcji jest Kol. inż. Wacław Młodziecki — sekretarzem Kol. Stanisław Poniatowski.

Program Sekcji Kolejowej w swojej pracy obejmuje:

1. Nawiązanie kontaktu z terenem przez zorganizowanie Sekcji Kolejowych przy poszczególnych Oddziałach S. I. i T. K.

2. Racjonalizacji pracy, użycie materiałów i urządzeń oraz akcje oszczędnościową, energii cieplnej, robocizny i materiałów.

3. Akcję imprezową przez ramowy plan odczytów z dziedziny komunikacji, a szczególnie kolejnictwa.

4. Wydawanie „Biuletynu“, którego tematyką są artykuły oryginalne (odczyty) i tłumaczenie ze światowej prasy technicznej.

5. Nawiązanie współpracy z Z. Z. K. i Komitetem Współzawodnictwa pracy.

6. Przygotowanie Zjazdu kolejnictwa wiosną przyszłego roku.

Na Sekcję Kolejową składają się następujące Komisje:

A. Wydawnicza — przewodniczący inż. Cywiński Bohdan.

B. Odczytowa — przewodniczący inż. Przedpeński Włodzimierz.

C. Wycieczkowa — przewodniczący inż. Wagner Józef.

D. Zjazdowa — przewodniczący inż. Wiśniewski.

Poniżej zobrazowano powierzchownie pracę każdej Komisji.

Komisja Wydawnicza powstała w marcu br. przy Sekcji Kolejowej jako Tymczasowy Komitet Redakcyjny kolejowego czasopisma technicznego, którego zadaniem było zbieranie materiałów i dążności wszelkimi sposobami do ożywienia piśmiennictwa. W kilku Oddziałach Wojewódzkich Stowarzyszenia Komitet za pośrednictwem Zarządów Oddziałów powołał stałych korespondentów. Do tej pory dla wydrukowania zebranych artykułów Komitet dysponował łamami „Biuletynu“ i częściowo „Przeglądu Komunikacyjnego“. Z chwilą podjęcia przez S. I. i T. K. inicjatywy reformy zasadniczej piśmiennictwa komunikacyjnego i zlecenia przez Ob. Ministra specjalnej komisji opracowania tego zagadnienia od strony programowej i organizacyjnej. Prace tego Komitetu stały się podstawą do możliwości wydania w najbliższym już czasie miesięcznika „Przegląd Kolejowy“, który wyjdzie w ramach powstałej „Spółki z o. o. Wydawnictwa Komunikacyjne“, będącej organem pracy M.K. i P.K.P.

Komisja odczytowa utworzona 3-go marca br. zorganizowała 15 odczytów przez następujących prelegentów o następujących treściach:

1. 16. 3. 48 r. „Wykonanie nasypów na błotach“ inż. J. Nowkuński.

2. 24. 3. 48. „Służba elektrotech. na P. K. P.“ inż. E. Barysz.

3. 5. 4. 48. „Wyniki odbudowy i utrzymania w Służbie Drogowej za r. 1947“ inż. W. Przedpeński.

4. 14. 4. 48. „Służba Mechaniczna na P. K. P.“ inż. W. Młodziecki.

5. 28. 4. 48. „Podstawy do wyznaczania otworów małych mostów i przepustów“ inż. J. Nowkuński.

6. 13. 5. 48. „Rozwój urządzeń kolejowych w Szczecinie“ inż. R. Szajer.

7. 2. 6. 48. „Służba zasobów w perspektywie ubiegłych 3 lat“ inż. H. Błaszkwski.

8. 9. 6. 48. „Trakecja elektryczna, jej właściwości i rentowność“ inż. Cz. Jaworski.

9. 30. 6. 48. „Izolina“ Walka z korozją metali“ inż. Janowski.

10. 21. 7. 48. „Podkład drewniany, stalowy czy żelbetowy“ inż. A. Kaczorowski.

11. 11. 8. 48. „Nowe konstrukcje parowozów na P. K. P.“ inż. S. Błaszczvk.

12. 25. 8. 48. „Walka z korozją żelaza“ Dr inż. T. Mazurek.

13. 15. 9. 48. „Podstawa polityki Warsztatów Gł. Naprawczych Taborów O. K. P.“ inż. Jan Tatarowski.

14. 29. 9. 48. „Organizacja pracy biurowej“ inż. H. Błaszkwski.

Jak widać z powyższego w odczytach poruszono zagadnienia służb Mechanicznej, Drogowej, Elektrotechnicznej i Zasobowej. Poszczególne odczyty cieszyły się dużą frekwencją i wywołały ożywioną dyskusję. Kilka odczytów wydrukowano w „Biuletynie“ Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komu-

nikacji. Prelekcje odbywały się co 2 tygodnie we środy w sali Konferencyjnej M. K. o godz. 15,15.

Plan odczytów został już opracowany do końca lutego 1949 r. Projektowane jest zamieszczenie ciekawszych artykułów w pismach zagranicznych. Bardzo czynny udział w organizowaniu odczytów brali Kol. Kol. inż. Barysz i J. Kowalski.

Komisja Wycieczkowa w okresie sprawozdawczym organizowała lub przyjmowała udział w organizowaniu nast. wycieczek:

1. Do Czechosłowacji zorganizowana została wspólnie z NOT, na okres 2-tych tygodni. Ze względu na duży koszt wycieczki (około 30.000) z zapisanych osób zdecydowało się wyjechać tylko kilkanaście przy czym Min. Komunikacji przyznało dla każdego uczestnika częściowe pokrycie kosztów w wysokości 10.000 zł. Wycieczka odbędzie się w końcu b. m.
2. Projektowana wycieczka do ZSRR nie doszła do skutku.

3. Projektowane są dwie wycieczki tj. do ZSRR i do Czechosłowacji na zasadach wymiany. Ob. Minister wyraził swoją zgodę przy czym sprawa wymaga uzgodnienia z M.S.Z.

4. **Krajowe:** z wycieczek krajowych została zorganizowana wycieczka na Wystawę Ziem Odzyskanych oraz cały szereg wycieczek miejscowych na zwiedzenie robót ważniejszych wykonywanych w Warszawie jak trasa W — Z, mosty itp.

Praca poszczególnych komisji koordynowana jest na miesięcznych zebraniach Sekcji, które odbywają się około 15 każdego miesiąca.

Jak widać z powyższego określony plan działania realizowany jest celowo i wymaga tylko większego zainteresowania ze strony Oddziałów.

Sekretarz
(—) St. Poniatowski

Przewodniczący
(—) inż. Wacław Młodecki

BIULETYN S. I. T. K. R. P.

SPIS RZECZY ROCZNIKA II (1948)

ARTYKUŁY GŁÓWNE WG TREŚCI

KOLEJNICTWO

1. Organizacja, gospodarka, dane sprawozdawcze

Na tle „Podstawowych zagadnień polityki komunikacyjnej” inż. M. Łopuszyńskiego — Władysław Ońko — nr 4, str. 25.

Służba zasobów PKP w perspektywie ubiegłych 3 lat — inż. Henryk Błaszowski — nr 8, str. 73.

Służba drogowa na PKP — Bohdan Cywiński — nr 12, str. 107.

2. Odbudowa i planowanie

Rzut historyczny na powstawanie i przebudowę Węzła Warszawskiego — inż. Robert Szajer — nr 1, str. 3.

Utrzymanie i odbudowa sieci PKP w r. 1947 — inż. Włodzimierz Przedpełski — nr 5, str. 33.

3. Trakcja parowa i tabor kolejowy

Oszczędne opalanie parowozów — inż. Tytus Świeściakowski — nr 1, str. 1.

O zmniejszenie wagi własnej wagonów kolejowych — inż. Tytus Świeściakowski — nr 2, str. 12.

Służba mechaniczna na PKP — inż. Wacław Młodecki — nr 7, str. 59.

Typy parowozów dla PKP — inż. Henryk Błaszczuk — nr 11, str. 95.

4. Nawierzchnia i podtorze

Metody budowy nasypów kolejowych na głębokich błotach — inż. Józef Nowkuński — nr 6, str. 55.

Próbne obciążenie dynamiczne stalowych przeseł mostowych — inż. Józef Kościuszko — nr 8, str. 80.

Podstawy do wyznaczania otworów małych mostów i przepustów — inż. Józef Nowkuński — nr 9, str. 81.

5. Sygnalizacja, urządzenia zabezpieczające i łączność

Służba elektrotechniczna na PKP — inż. Edward Barysz — nr 3, str. 21.

Uwagi w sprawie przepisów sygnalizacji na PKP wydanych w 1946 r. — inż. Zygmunt Szkóp — nr 10, str. 89.

6. Szkolenie personelu

Zawidowca stacji jako nauczyciel i wychowawca — Klemens Wądołowski — nr 7, str. 67.

W trosce o fachowe wyszkolenie pracowników służby ruchu — Klemens Wądołowski — nr 10, str. 91.

7. Życiorysy

Inżynierowie Ministerstwa Komunikacji odznaczeni złotym krzyżem zasługi za przeszło 50-letnią pracę w kolejnictwie — nr 8, str. 71.

8. Różne

Pożyteczny a zapomniany wynalazek — inż. Stanisław Wasilewski — nr 2, str. 14.

O instalacjach technicznych na PKP — inż. Bolesław Jarmużyński — nr 2, str. 11.

Zagadnienie ekonomiki wznoszenia wysokich budowli — Roman Lewowski — nr 6, str. 51.

Zabezpieczenie i naprostowanie pochyłych ścian — inż. Marian Kamiński — nr 9, str. 86.

Transport ZSRR w II kwartale 1948 r. — inż. L. Wolgin — nr 10, str. 93.

INNE DZIAŁY

Sprawy Stowarzyszenia

nr 1 — Komunikat, str. 10.

nr 2 — Komunikat, str. 20.

nr 5 — Sprawy S. I. T. K. R. P., str. 41.

nr 10 — Komunikat Zarządu Sekcji Samochodowej S. I. T. K., str. 94.

nr 12 — Sprawy S.I.T.K.R.P., str. 116.

Komunikaty

nr 3 — Komunikat księgarni technicznej NOT, str. 24.

Kronika

- nr 5 — Ruch spółdzielczy wśród pracowników komunikacji na Dolnym Śląsku, str. 50.
nr 12 — Komunikacje w Węzle Łódzkim, str. 115.

Listy do Redakcji

- nr 7 — inż. S. Wasilewski, członek Rady Komunikacyjnej, str. 70.

Z wydawnictw

- nr 7, str. 70; nr 8, str. 80.

Kronika zagraniczna

- nr 2 — Wiadomości o kolejach, str. 17 — Koleje w Palestynie, str. 18 — Żegluga powietrzna, str. 19 — Drogi publiczne, str. 19.
nr 4 — Wiadomości o kolejach, str. 32.
nr 6 — Odbudowa kolei francuskich, str. 58.
nr 7 — Koleje szwedzkie, str. 69.
nr 9 — Ochrona sanitarna kasjerów, str. 88.

SPIS RZECZY WG AUTORÓW

- Barysz Edward, inż. — Służba elektrotechniczna na PKP — nr 3, str. 21.
Błaszczak Henryk, inż. — Typy parowozów dla PKP — nr 11, str. 95.
Błaszczkowski Henryk, inż. — Służba zasobów PKP w perspektywie ubiegłych 3 lat — nr 8, str. 73.
Cywiński Bohdan — Służba drogowa na PKP — nr 12, str. 107.
Jarmużyński Bolesław, inż. — O instalacjach technicznych na PKP — nr 2, str. 11.
Kamiński Marian, inż. — Zabezpieczenie i naprostowanie pochylonych ścian — nr 9, str. 86.
Kościszko Józef, inż. — Próbne obciążenie dynamiczne stalowych przeseł mostowych — nr 8, str. 80.
Lewowski Roman — Zagadnienie ekonomiki wznoszenia wysokich budowli — nr 6, str. 51.

Młodecki Waclaw, inż. — Służba mechaniczna na PKP — nr 7, str. 59.

Nowkuński Józef, inż. — Metody budowy nasypów kolejowych na głębokich błotach — nr 6, str. 55.

Podstawy do wyznaczania otworów małych mostów i przepustów — nr 9, str. 81.

Ońko Władysław — Na tle „Podstawowych zagadnień polityki komunikacyjnej“ inż. M. Łopuszyńskiego — nr 4, str. 25.

Przedpełski Włodzimierz, inż. — Utrzymanie i odbudowa sieci PKP w r. 1947 — nr 5, str. 33.

Szajer Robert, inż. — Rzut historyczny na powstawanie i przebudowę Węzła Warszawskiego — nr 1, str. 3.

Szkóp Zygmunt, inż. — Uwagi w sprawie przepisów sygnalizacji na PKP wydanych w r. 1946 — nr 10, str. 89.

Świeściakowski Tytus, inż. — Oszczędne opalenie parowozów — nr 1, str. 1.

O zmniejszeniu wagi własnej wagonów kolejowych — nr 2, str. 12.

Wasilewski Stanisław, inż. — Pożyteczny a zapomniany wynalazek — nr 2, str. 14.

Wądołowski Klemens — Zawiadowca stacji jako nauczyciel i wychowawca — nr 7, str. 67.

W trosce o fachowe wyszkolenie pracowników służby ruchu — nr 10, str. 91.

Wołgin L., inż. — Transport ZSRR w II kwartale 1948 r. — nr 10, str. 93.

SPROSTOWANIE

W artykule inż. W. Wyrzykowskiego w nr 11 (41) „Przeglądu Komunikacyjnego“ na str. 464, szp. lewa, w wierszu 12 od dołu zamiast $U_5 = M_2 N_n$ powinno być: $U_5 = M_2/N_n$; na str. 465, szp. lewa, w wierszu 14 od góry zamiast $K = E_2/F_2$ powinno być $K = E_2/F$; w wierszu zaś 24 od góry zamiast $F_2 = \frac{F \cdot K}{K_n}$ powinno być $F_2 = \frac{E_2}{K_n}$; na tej samej str., szp. prawa we wzorze 44 zamiast $\frac{Z_n}{100} = (100 - X)$ powinno być $\frac{Z_n}{100} (100 - X)$; na str. 466, szp. prawa w pierwszym wierszu od góry zamiast R_4 — powinno być $R_4 =$.



