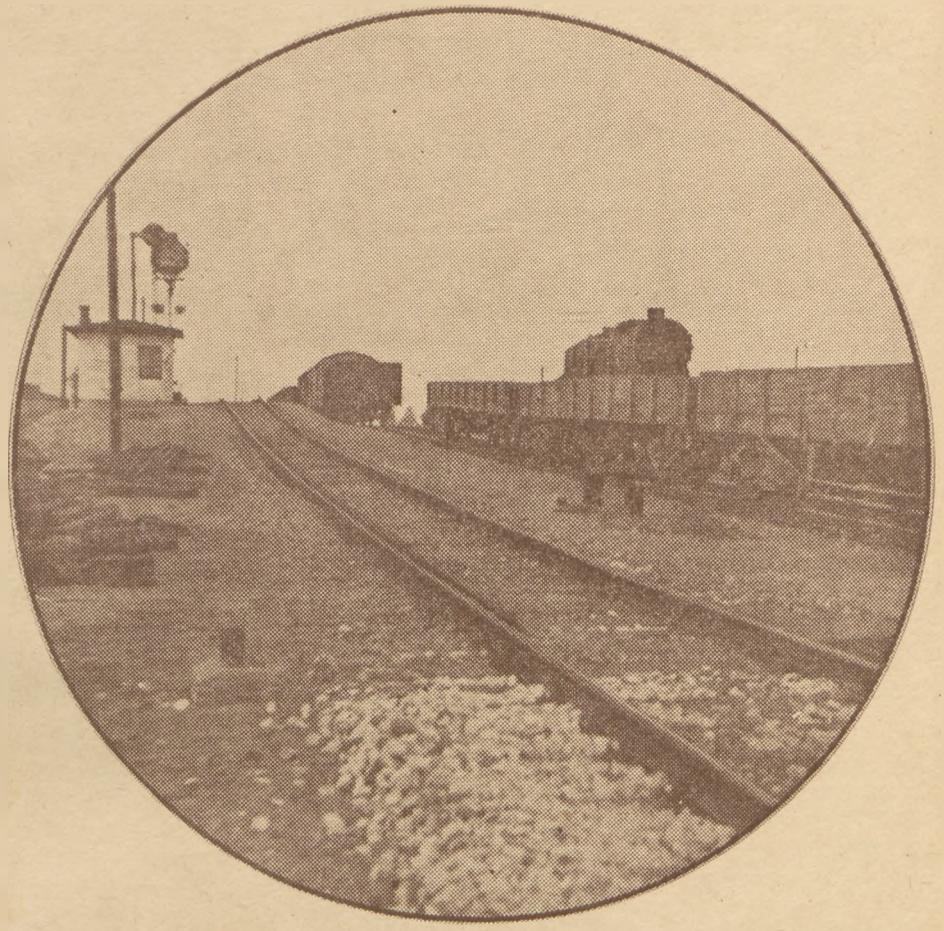
PRZEGLĄD KOLEJOWY



Numer niniejszy poświęcony jest przygotowaniom do przewozów jesiennych.

Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Sopocie
Biblioteka Główna

ROK IV
NR 7
LIPIEC
1952

MIESIĘCZNIK
TECHNICZNO-GOSPODARCZY

WARSZAWA

TREŚĆ NUMERU

Strona

22 LIPCA UCZCZĄ KOLEJARZE WZMOŻENIEM WALKI O USPRAWNIENIE PRACY PRZEWOZOWEJ 241

Mgr inż. EUGENIUSZ REINHARD — Zadania Służby Ruchu w okresie przewozów jesiennych 1952 r. 244

ANTONI KUBIŃSKI, HENRYK BORKOWSKI, BERNARD RUTKOWSKI — O operatywnym kierowaniu ruchem pociągów zbiorowych 249

Mgr inż. HENRYK BŁASZCZYK — Praca trakcyjna w okresie wzmożonych przewozów 252

Mgr inż. MICHAŁ ZAWADA — Organizacja planowych napraw bieżących w związku z listem gwarancyjnym dla parowozu w parowozowni Karsznice 254

ZYGMUNT ŻÓŁCIŃSKI — Doświadczenia obsługi spedycyjnej PKP w 1951 roku 262

B. DWORAŃCZYK — i Mgr STANISŁAW PODWYSOCKI — Handlowe listy gwarancyjne — (Katowice) 265

WILHELM PIEGZA — O przedstawicielach PKP na kopalniach węgla 267

STEFAN WITKOWSKI — Gospodarka złomem metali nieżelaznych

Z DOŚWIADCZEŃ RADZIECKICH

Z. BOSTORINA, Gł. inż. służby ruchu dyr. Jarosławskiej — System J. Archipowa i W. Łuczkowa potokowego rozrządzania wagonów na torze wyciągowym 273

W. MERKUŁOW, Naczelnik służby towarowej — Rezerwy zwiększenia załadunku wagonów 277

KRONIKA 279

PRZEGLĄD WYDAWNICZY III strona okładki

DO NASZYCH CZYTELNIKÓW

Opłacanie prenumeraty zleconej u listonoszy lub w placówkach pt. jest najtańszym i najpraktyczniejszym sposobem regularnego otrzymywania „Przeglądu Kolejowego".

Przy dokonywaniu wpłaty, która wynosi w prenumeracie zleconej kwartalnie zł 22.50, półrocznie zł 45, rocznie zł 90, nie trzeba wypełniać blankietu i nie ponosi się dodatkowych kosztów przesyłki pieniędzy.

„Przegląd Kolejowy" jest doręczany przez listonosza czytelników. Urzędy pocztowe i listonosze przyjmują wpłaty na prenumeratę zleconą na III kwartał do 15 września.

Opłacanie prenumeraty do końca roku zapewni regularne otrzymywanie „Przeglądu Kolejowego".

PRZEGLĄD KOLEJOWY
MIESIĘCZNIK TECHNICZNO-GOSPODARCZY
WARSZAWA, LIPIEC 1952 R.

22 LIPCA, UCZCZĄ KOLEJARZE WZMOŻENIEM WALKI O USPRAWNIENIE PRACY PRZEWOZOWEJ

Ósmą rocznicę historycznego Manifestu PKWN i powstania Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej obchodzi naród polski nowymi, wspaniałymi osiągnięciami na polu walki o przedterminowe wykonanie zadań planu 6-letniego, na polu walki o umocnienie potęgi gospodarczej i obronności kraju i tym samym umocnienie Pokoju.

W tę walkę całego naszego narodu wnoszą swój układ, swoją codzienną wytężoną pracę, kolejarze polscy.

Dzięki opiece i pomocy, okazywanej kolejnictwu przez naszą Partię, przez Rząd Ludowy, kolejarze polscy osiągają rok rocznie poprawę wszystkich podstawowych wskaźników techniczno-ekonomicznych pracy kolei, z roku na rok zwiększają przewozy towarów i osób.

W ciągu 5 pierwszych miesięcy r.b. załadunek na kolejach wzrósł o blisko 4% w stosunku do r. ub., a przewozy pasażerów wzrosły o 22½% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego. Przebieg dobowy parowozu pasażerskiego wzrósł o 6,3%, szybkość handlowa pociągów pasażerskich w ciągu roku 1951 i pięciu miesięcy roku bieżącego wzrosła o 1,6 km/godz. W okresie I kwartału r.b. wzrósł przeciętny ciężar pociągu towarowego o 3,75%, a ciężar netto pociągu b 5,3%. Nastąpił również w ciągu I kwartału b.r. wzrost o 2½% ilości wagonów przetaczanych na 1 godzinę pracy manewrowej.

Jednak stopień tych osiągnięć nie we wszystkich wskaźnikach oznacza osiągnięcie planowanych wielkości.

Przede wszystkim na skutek olbrzymiej rozbudowy przemysłu w okręgach wschodnich, w tzw. za sanacji Polsce B, oraz dużego nasilenia w związku z tym robót inwestycyjnych, nastąpiła zmiana dotychczasowych kierunków przewozowych.

Na czterech dyrekcjach warszawskiej, lubelskiej, krakowskiej i katowickiej w maju wzrósł wyładunek wagonów o 18%, podczas gdy na pozostałych utrzymał się na poziomie maja r. ub. Ten poważny wzrost pracy zastał dyrekcje niedostatecznie przygotowanymi technicznie i organizacyjnie.

Również poważną trudność w uzyskaniu lepszych wskaźników spowodował spadek załadunku w kwietniu r. b. w stosunku do kwietnia r. ub. oraz pewne rezerwy okresowe wagonów krytych przy spadku ilostanu roboczego węglarek. Jednak już w miesiącu maju r. b. nastąpiło zwiększenie naładunku o 7,31% w stosunku do maja roku 1951. Tym samym wkroczyliśmy już w okres stałego zwiększania się naładunku wagonów i stałego narastania zadań przewozowych.

Trudności, jakie powstały w podstawianiu węglarek w ostatnich dniach miesiąca maja i jakie istnieją obecnie, wymagają zwrócenia specjalnej uwagi na gospodarkę wagonami-węglarkami. Wprawdzie wzrost załadunku węglarek o 23% przy zmniejszeniu się w ciągu 5 miesięcy r. b. ilostanu roboczego węglarek łącznie z rezerwą o 3,5% w stosunku do analogicznego okresu r. ub., świadczy o poprawie obrotu wagonów, jednak mamy jeszcze bardzo poważne błędy w tej dziedzinie.

Przede wszystkim spadła szybkość handlowa pociągów towarowych w ciągu 5 pierwszych miesięcy r. b. w stosunku do analogicznego okresu r. ub. o 2,8%. Świadczy to o tym, że prawie całkowita poprawa obrotu wagonu towarowego nastąpiła dzięki skróceniu czasu postojów wagonów towarowych na stacjach rozrządowych. Obrót wagonu towarowego, liczony wraz z rezerwą, zmniejszył się o 1,1% w stosunku do analogicznego okresu r. ub.

Rok temu przystąpiliśmy po raz pierwszy do oparcia pracy stacji na naukowych podstawach. Wprowadzono na większych węzłach stanowiska inżynierów, co pozwoliło rozpocząć opracowywanie technologicznych procesów pracy stacji. Na szeregu stacjach wprowadzono procesy technologiczne, które, chociaż jeszcze niedoskonałe, już przyniosły skrócenie średniego postoju wagonów na tych stacjach. Na stacji Łazy np. skrócono średni postój wagonu o 2 godziny, zaś wagonów loco nawet o 6 godzin.

Wprowadziliśmy na większych węzłach i stacjach dyspozytorów węzłowych, dyspozytorów

stacyjnych, których zadaniem jest czuwać nad przestrzeganiem dyscypliny technologicznej, kierować operatywnie pracą stacji. Rok temu wprowadziliśmy dyspozytorów odcinkowych i dyspozytorów parowozowych. Przez ten rok zdobywały te młode jeszcze kadry doświadczenie w operatywnym, dyspozytorskim prowadzeniu ruchu. Zmienione zostały również podstawowe założenia prowadzenia ruchu. Skrócono szereg odcinków trakcyjnych, a w nowym rozkładzie jazdy pociągów towarowych uwzględniono możliwość wysyłania pociągów przed czasem.

Na tle tych nowych form organizacyjnych dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Pierwszego Obywatela Polski Ludowej, Towarzysza Bolesława Bieruta i Święta 1 Maja powstały nowe, wyższe, kompleksowe formy współzawodnictwa pracy — stacyjny list gwarancyjny, parowozowy list gwarancyjny, list gwarancyjny dla przesyłek drobnicowych, dla taksacji ceduł.

Jeśli jednak, mimo tych zmian organizacyjnych i tych nowych form współzawodnictwa pracy, nie osiągnęliśmy znacznej poprawy naszych wskaźników, to nastąpiło to z tego powodu, że skostnienie i biurokratyczne metody pracy niektórych ogniw naszej administracji nie zostały jeszcze przełamane. Dość częstym zjawiskiem było kompletowanie aparatu dyspozytorskiego spośród byłych sytuatorów lub dyżurnych ruchu ze stacji III, a nawet IV klasy. Tego rodzaju zupełnie niedoświadczone kadry nie mogły stać się w krótkim czasie prawdziwymi kierownikami ruchu na swoich odcinkach i musiały zamienić się w sytuatorów, nie prowadzących pociągi, lecz wlokących się na nimi.

Jeszcze gorzej przedstawia się sytuacja na odcinku dyspozytorów parowozowych, których szkoleniem dyrekcje nie zajęły się w należyty sposób i których kadry kompletowano często spośród zdyskwalifikowanych maszynistów lub pracowników biurowych. To jest też przyczyną, że nasze osiągnięcia nie są tak wielkie, jak założono w planie, że notujemy spadek regularności biegu pociągów. Specjalnie ostro występują te zjawiska na dyrekcji lubelskiej, krakowskiej, warszawskiej, gdzie wzrost pracy jest największy, a tym samym i gęstość ruchu w stosunku do wyposażenia technicznego bardzo znaczna.

Trzeba, aby dyrekcje zrozumiały, że od tego, jak szybko aparat dyspozytorski stanie się naprawdę aparatem kierującym ruchem pociągów na swoich odcinkach, zależy wykonanie planów przewozowych i planowanych wskaźników pracy. Nie wolno bowiem zapominać, że gęstość ruchu na naszych kolejach wzrosła o 58% w stosunku do gęstości w okresie przedwojennym. Na 1 km długości linii eksploatacyjnej przypada obecnie 1,9 milionów netto-tono-km, jest to o 30% więcej niż w Niemczech w roku 1937 i więcej o 19% niż w USA w roku 1937.

Między innymi dzięki usprawnieniu pracy dyspozytorskiej dyrekcja gdańska uzyskała poprawę obrotu wagonu w pierwszym kwartale r. b. w stosunku do planu o 2,4% oraz zwiększenie szybkości handlowej pociągów towarowych o 3,44% i posiada największą na sieci regularność biegu pociągów pasażerskich. Również dyrekcja warszawska, mimo poważnego wzrostu pracy, — (wyładunek wagonów wzrósł w maju r. b. o 20,3% w stosunku do maja r. ub.) i przy wzroście przebiegu pociągów towarowych w I kwartale r. b. o 8,5% poprawiła obrót wagonu w stosunku do planu o 2,1%.

Jednak w większości dyrekcji, a przede wszystkim na tych najbardziej obciążonych pracą dyrekcjach nie nastąpił jeszcze przełom w pracy dyspozytorskiej. Jest to tym dotkliwsze, że najbliższe miesiące przyniosą poważne zwiększenie naładunku i to przede wszystkim naładunku węglarek. Dlatego też należy zmobilizować wszystkie środki organizacyjno-techniczne dla zapewnienia poważnej poprawy obrotu węglarek.

Trudności na odcinku węglarek występują jeszcze i z powodu poważnego wzrostu załadunku materiałów budowlanych. W maju ub. r. ilość wagonów załadowanych materiałami budowlanymi stanowiła 24% wagonów załadowanych węglem. W kwietniu r. b. wzrosła już do 30%, a w maju r. b. przekroczyła 40% ilości wagonów załadowanych węglem.

Musimy stwierdzić, że na ogół dyrekcje wyraźnie lekceważą sobie zagadnienie walki o węglarkę, dopuszczając do poważnych przestojów węglarek pod rozładunkiem. W jednym tylko dniu 13 czerwca b. r. na przetrzymanych pod rozładunkiem 3.153 węglarek — 665, tj. 21% stało z przesyłkami węgla kolejowego. Najwięcej węglarek z węglem służbowym przetrzymują dyrekcje krakowska, katowicka, wrocławska.

Istnieje na to jedno wspólne tłumaczenie — brak siły roboczej. Ale równocześnie istnieją czerpaki, dźwigi, najprostsze mechanizmy, których się nie wykorzystuje, lub nie próbuje uruchomić lub zdobyć. Na tej właśnie dyrekcji wrocławskiej istnieje szereg niewykorzystanych dźwigów na małych stacjach, które mogłyby być, przy niewielkich przeróbkach, przystosowane do przeładunku węgla. Trzeba było dopiero ingerencji Departamentu Mechanicznego, aby przyspieszyć remont tych dźwigów, aby wyciągnąć bezużytecznie stojące mechanizmy i rzucić je na składy węglowe.

I to jest również wyrazem skostniałości, konserwatyzmu i braku inicjatywy niektórych ogniw naszego aparatu administracyjnego. Np. w dyrekcji krakowskiej w kwietniu oddano dźwig czerpakowy do remontu w warsztatach w Nowym Sączu i zadowolono się odpowiedzią warsztatów, że dźwigu tego na razie naprawiać nie będą, ponieważ nie mają go w planie. A równocześnie na tej samej dyrekcji, a mianowicie na oddziale krakowskim, przetrzymywano 800 węglarek pod rozładunkiem węgla. Wydawałoby się, że parowozownia ta, która ma największe trudności z brakiem ludzi do przeładunku węgla i która posiada bazę techniczną, powinna sama pomyśleć o remoncie swojego dźwigu i wy-

konaniu w swoim warsztacie najprostszych chociażby urządzeń przeładunkowych.

Ten brak inicjatywy, ta biurokratyczna skostniałość niektórych ogniw naszego aparatu przejawia się również na odcinku 5-dniowych planów operatywnych. Pięciodniowe plany operatywne zostały wprowadzone po to, aby pomóc kolei w uzyskaniu poprawy na odcinku zwiększenia równomierności i marszrutyzacji przewozów. Tymczasem trzeba stwierdzić, że jeszcze wielu naszych pracowników podchodzi do tych planów formalnie i bezdusznie. Przyjmuje się te plany od klientów, składa się je w biurkach i w najlepszym przypadku po upływie 5-dniówki przesyła się sprawozdanie o tym, że wykonanie 5-dniówki znacznie odbiegło od zamówień, zgłoszonych przez klientów w poszczególnych dniach.

A przecież 5-dniówka — to podstawa sporządzania planu pracy oddziału eksploatacyjnego — to podstawa planu pracy stacji. Już od 1 lipca 5-dniówka zastąpi dobowe zamówienia na wagony w przewozach materiałów budowlanych. Plany 5-dniowe muszą być nie tylko zgłaszane przez klientów, lecz muszą być omówione z klientami, skonfrontowane z ich limitami miesięcznymi i tak skorygowane przez administrację kolejową, aby zapewniały maksymalne wykorzystanie naszych rezerw wagonowych w pierwszych dniach miesiąca i w pierwszych dnia tygodnia oraz wyraźnie zmniejszyły spiętrzanie się żądań klientów w ostatnich dniach tygodnia i ostatnich dniach miesiąca.

Właściwe ułożenie 5-dniówki, z uwzględnieniem wykorzystania pierwszych dni miesiąca i pierwszych dni tygodnia pod zwiększony załadunek materiałów budowlanych, przy zmniejszeniu tego załadunku w ostatnich dniach miesiąca i w ostatnich dniach tygodnia, powinno zmniejszyć braki w podstawianiu wagonów dla kopalń.

Mimo stałego wzrostu procentu zmarszrutyzowanych pociągów, nie nastąpił na tym odcinku jeszcze zasadniczy przełom. Musimy przyznać, że zdolności rozładunkowe klientów w pewnym stopniu wpływają hamująco na przesyłanie pociągów zwartych, jednak jest o wiele słuszniej posyłać zmarszrutyzowane pociągi, jeśli nawet w perspektywie będą musiały one być przetrzymywane na stacjach rozładunkowych, niż dokonywać przeróbek pociągów na stacjach przejściowych i przesyłać wagony małymi grupami. Dlatego też dyrekcje muszą jak najwięcej uwagi poświęcić zagadnieniu marszrutyzacji przewozów. W 5-dniowych planach operatywnych należy zmuszać klientów do grupowania przesyłek jednokierunkowych i do grupowo-kalendarzowego ładowania, co zmniejszy w poważnym stopniu obciążenie naszych stacji rozrządowych. Rok temu w tym właśnie celu powołano na kopalniach w oddziałach ekspedycyjnych przedstawicieli kolei. Trzeba, by dyrekcje przeanalizowały i przekontrolowały pracę naszych przedstawicieli na kopalniach. Dotyczy to również marszrutyzacji wszystkich towarów masowych, jak ruda, zboże, materiały budowlane.

Poważnym błędem naszej pracy jest ciągle niewystarczająca regularność biegu pociągów pasażerskich. Nowy rozkład jazdy, wprowadzony 18 maja b. r., nie przyniósł w wykonywaniu go zdecydowanej poprawy, pomimo, że skorygowano w nim usterki poprzedniego rozkładu jazdy. Dyrekcja lubelska i krakowska posiadają najniższą na sieci regularność i bardzo duże wahania w regularności, co wskazuje na brak kontroli biegu pociągów pasażerskich ze strony administracji dyrekcji. Walka o regularność biegu pociągów pasażerskich, a przede wszystkim dalekobieżnych, jest prowadzona na dyrekcjach w niedostateczny sposób.

Jak mało uwagi przywiązują dyrekcje do tego zagadnienia, świadczy choćby to, że wprowadzeni na dyrekcji krakowskiej dyżurni ruchu pasażerskiego, mający czuwać w oddziałach oraz w dyrekcji nad zapewnieniem pociągom dalekobieżnym przebiegu zgodnego z rozkładem jazdy, mający być pomocą dyspozytorom ruchu i prowadzić pociągi dalekobieżne na swoich odcinkach i w razie potrzeby układać dla opóźnionych pociągów specjalny rozkład jazdy, zapewniający wyrobienie opóźnienia, nie zostali należycie pouczeni o swoich zadaniach i w rezultacie nie wykonują swoich obowiązków. Jest to jeszcze jeden dowód formalnego, bezdusznego odniesienia się do tak poważnego i istotnego zagadnienia, jak regularność biegu pociągów pasażerskich.

Jednym z najważniejszych zagadnień, jest zagadnienie gospodarki parowozowej. W III dekadzie maja r. b. na 100 największych opóźnień pociągów pasażerskich 30 jest spowodowane defektami parowozów, 35 wydłużeniem czasów jazdy, 8 złą pracą pracowników służby ruchu, 11 nieplanowanymi krzyżowaniami i wyprzedzaniem oraz 16 różnymi przyczynami. Jeśli nawet przyjąć, że połowa wydłużeń czasów jazdy nie jest spowodowana złą pracą maszynistów, lecz wynikła na skutek opóźnionego podania sygnału wjazdowego, to i wtedy okaże się, że prawie 47 wypadków opóźnień było spowodowane z winy służby mechanicznej .Do błędów służby ruchu należy zaliczyć nieplanowe krzyżowania i wyprzedzania, gdyż to jest bezpośrednio winą dyspozytorów orz połowę wydłużeń czasów jazdy. Wtedy otrzymamy 37 opóźnień z winy pracowników służby ruchu. Jest to mniej, mimo wszystko, niż ilość opóźnień z winy służby mechanicznej.

Z tego wynika, że nadal jednym z najważniejszych zagadnień jest walka o poprawę stanu parowozów, walka o podniesienie jakości napraw, o likwidację jazdy „amerykańskiej", o stały przydział drużyn do parowozów.

Wzorując się na doświadczeniach radzieckich, zainicjowała dyrekcja krakowska w parowozowni Płaszów jazdę pętlicową i pracę drużyn parowozów, biorących udział w tej jeździe, według miesięcznego harmonogramu. Trzeba stwierdzić, że maszyniści, pracownicy parowozowni, pra-

cownicy punktów nawęglania, personel stacyjny i dyspozytorzy ruchu potrafili dobić się tego, że 6 parowozów biegnie dokładnie według rozkładu jazdy i że w punktach zwrotnych parowozy te zawsze trafiają na przewidziane w rozkładzie jazdy pociągi.

To osiągnięcie, wzorowane na doświadczeniach kolei radzieckich, świadczy, że jest możliwość poprawienia obrotu parowozów oraz zwiększenia przebiegu dobowego parowozów, że dyspozytorzy ruchu mogą operatywnie prowadzić pociągi i zapewnić im oraz parowozom zgodny z rozkładem przebieg.

Nie po raz pierwszy próbowano na naszej sieci wprowadzić pętlicową jazdę parowozu. Próbowano to przeprowadzić w parowozowni Karsznice, próbowano to robić i na innych odcinkach, ale w ruchu towarowym kończyło się to zwykle niepowodzeniem. Doświadczenia krakowskie wykazują, że można dobić się jazdy parowozu według rozkładu jazdy, można prowadzić parowóz po pętli wtedy, kiedy ta forma zostanie właściwie przygotowana, kiedy zostanie właściwie przygotowany do tego teren.

Parowozownia Kraków-Płaszów, występując ze swoją inicjatywą, znalazła pełne poparcie w wydziale polityczno-wychowawczym dyrekcji krakowskiej, który przy udziale organizacji partyjnych węzła krakowskiego, stacji i parowozowni Trzebinia, Oświęcim, Szczakowa, Tarnów przeprowadził dużą pracę polityczno-wychowawczą, poprzedzającą realizację inicjatywy parowozowni krakowskiej.

To osiągnięcie parowozowni Kraków-Płaszów wskazuje wyraźnie drogę poprawy eksploatacji parowozów. Potrójne stałe obsady tych parowozów mają ustalone z góry turnusy pracy, wiedzą dokładnie, o której godzinie mają objąć swój parowóz, wiedzą, kiedy wrócą po pracy do domu, w pełni mogą odpowiadać i odpowiadają za powierzony wyłącznie im parowóz.

Trzeba, aby tę formę eksploatacji, po takim jak w Krakowie przygotowaniu, wprowadzić również i w innych dyrekcjach. Trzeba jak najszybciej zlikwidować brak odpowiedzialności maszynisty za powierzony mu parowóz, co jest logiczną konsekwencją jazdy „na dziko".

Drogę usprawnienia eksploatacji parowozów wskazała również inicjatywa pracowników parowozowni Karsznice — parowozowy list gwarancyjny.

Nowe formy współzawodnictwa pracy, zainicjowane ostatnio na naszej sieci, wykazały, że tam tylko może nastąpić poważne podniesienie współzawodnictwa pracy, gdzie administracja aktywnie pomaga w rozwinięciu inicjatywy mas kolejarskich. Tak było w Tarnowskich Górach, tak było w Karsznicach, tak było w Krakowie-Płaszowie. I dlatego musimy przełamać bezduszne, biurokratyczne odnoszenie się niektórych ogniw naszej administracji do swoich obowiązków.

Nowe formy współzawodnictwa pracy, rozwijające się dzięki pomocy i opiece administracji, równocześnie uczą samą administrację. Na fali szerokiego młodzieżowego współzawodnictwa pracy, zainicjowanego dla uczczenia 8 rocznicy historycznego Manifestu Lipcowego, dla uczczenia Zlotu Młodzieży w Warszawie, wyrastają i krzepną nowe formy współzawodnictwa pracy, pojawiają się nowi przodownicy pracy. Z każdym dniem rośnie ilość współzawodniczących na kolei zespołów młodzieżowych. Na dzień 5 czerwca b. r. tylko we współzawodnictwie młodzieżowym przedzlotowym brało już udział 1.406 zespołów i 528 indywidualnie współzawodniczących.

Czerpiąc z bogatych doświadczeń kolei radzieckich i wzorując się na ich osiągnięciach, a jednocześnie przełamując w codziennej pracy bezduszność i rutyniarstwo, tkwiące jeszcze w pewnej części naszego aparatu administracyjnego oraz rozwijając aktywnie szeroką inicjatywę mas kolejarskich, wykonamy zadania przewozowe trzeciego, przełomowego roku planu 6-letniego i tym samym przyczynimy się do dalszego wzmocnienia oraz rozkwitu gospodarki narodowej, do utrwalenia Pokoju.

Zadania Służby Ruchu w okresie przewozów jesiennych w 1952 r.

Mgr inż. ENGENIUSZ REINHARD

Przewidywany dalszy wzrost przewozów jesiennych w bieżącym roku stawia PKP przed dalszymi poważnymi zadaniami. Wykonanie tych zadań w znacznym stopniu zależy od sprawności służby ruchu, która już obecnie powinna rozpocząć przygotowania dla podniesienia poziomu swej pracy i osiągnięcia planowanego przyspieszenia obrotu wagonów w okresie przewozów jesiennych.

Niżej zamieszczony artykuł omawia te zadania i wskazuje drogę, na którą powinny być skierowane prace ruchowców dla usprawnienia obrotu wagonów. Z artykułem tym powinien zapoznać się personel służby ruchu na linii i w DOKP.

I. ZADANIA PRZEWOZOWE

Tegoroczne zadania przewozów jesiennych, obejmujące, jak zwykle, miesiące: wrzesień, październik i listopad, przewidują dalszy znaczny wzrost przewozów kolejowych. W porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego planowany wzrost naładunku wynosi 9,5%, a więc wzrost jest poważny. Ponieważ wzrost naładunku jest znacznie większy od wzrostu ilostanu roboczego wagonów, wykonanie zadań wymaga przyspieszenia obrotu wagonów. W stosunku do wyników osiągniętych za okres ubiegły poprawa współczynnika obrotu powinna wynieść 7,3%.

Wprawdzie plany przewozowe przewidują równoczesną poprawę innych mierników, to jednak szczególnie ważny w okresie przewozów jesiennych jest obrót wagonów. Ma on charakter kluczowy, decyduje bowiem o wykonaniu planowanego załadunku, a więc o wykonaniu planowych przewozów wogóle. Inne mierniki, jakkolwiek również ważne, charakteryzują tylko jakość dokonanej pracy, odzwierciedlając mniejsze lub większe nakłady, poczynione przez koleje w toku realizacji zadań.

Wobec tego, że obrót wagonów zależy przede wszystkim od stopnia sprawności organów służby ruchu, zadanie kolei co do znacznego przyspieszenia obrotu wagonów w okresie jesiennych przewozów wymaga od służby ruchu dalszego poważnego usprawnienia jej pracy. Ten okres czasu powinien być dla tej służby okresem szczególnie wytężonej walki o obrót wagonów. Okres przewozów jesiennych powinien być poprzedzony odpowiednią akcją przygotowawczą, umożliwiającą osiągnięcie zamierzonych zadań.

W walce o obrót wagonów w czasie wzmożonych przewozów jesiennych uzyskaliśmy w ubiegłych latach wiele doświadczenia. Znamy więc dobrze nasze „słabe miejsca", powstające podczas tych przewozów i w tym roku nie powinniśmy się dać zaskoczyć na żadnym odcinku naszej pracy. Odwrotnie, wiedząc gdzie mogą nastąpić trudności przewozowe, powinniśmy wcześniej przewidzieć dla nich środki zaradcze.

Poprawa obrotu wagonów w poszczególnych miesiącach br. w stosunku do osiągniętych wyników w roku ubiegłym powinna wynosić:

we wrześniu	12,1%
w październiku	4,2%
w listopadzie	5,8%

Mamy więc duże zadanie pod względem przyśpieszenia obrotu wagonów. Szczególnie duża poprawa musi przypaść na miesiąc wrzesień: 12,1%. Liczba ta świadczy o wyjątkowo złym obrocie wagonów, uzyskanym na sieci we wrześniu ubiegłego roku, do czego w decydującym stopniu przyczyniły się wówczas trudności ruchowe na jednej z dyrekcji.

II. DOŚWIADCZENIA NA TLE TRUDNOŚCI RUCHOWYCH W LATACH UBIEGŁYCH

Warto już obecnie przedstawić sobie trudności, powstające wskutek niedostatecznej pracy rozrządowej stacji węzłowych i niedostatecznego wyładunku przez odbiorców.

Trudności te — to zatarasowanie stacyj węzłowych ładownymi wagonami, oczekującymi na rozrząd lub podstawienie pod naładunek, nadmierne przetrzymywanie wagonów próżnych przeznaczonych do oddania, zatrzymywanie z braku miejsca przed stacją docelową pociągów, ładowanych na innych stacjach w oczekiwaniu na ich przyjęcie (pociągi „rozwiązane"), nieprzyjmowanie nawet planowych pociągów z sąsiednich DOKP i gromadzenie na nich, a czasami na dalszych DOKP, znacznych ilości wagonów w oczekiwaniu na przyjęcie przez DOKP docelową. Wskutek wynikłej nieregularności ruchu pociągów powstaje załamanie turnusów parowozów i drużyn pociągowych i częsty brak tych parowozów oraz drużyn dla pociągów, które mogłyby być wysłane z rejonu objętego trudnościami. Dalszą konsekwencją tego stanu rzeczy jest konieczność wstrzymania naładunku przez dyrekcję dla rejonu objętego trudnościami, a więc naruszenie planów naładunku przedsiębiorstw produkcyjnych. Takie zaburzenia ruchowe powodują oczywiście stratę tysięcy wagonodni na nieużyteczny postój wagonów w tym samym czasie, gdy ich braknie pod naładunek na innych stacjach PKP.

Wyżej przedstawiony obraz zaburzeń ruchowych wyraźnie wskazuje, że nie można myśleć o poprawie na sieci obrotu wagonów, co jest rzeczą szczególnie ważną w okresie wzmożonych przewozów jesiennych, jeśli w tym samym czasie dyrekcje dopuszczają do sytuacji ruchowych, przekreślających normalną pracę swych stacji.

Doświadczenie lat ubiegłych dowiodły, że istnieją skuteczne sposoby dla utrzymania prawidłowej pracy stacji podczas wzmożonej pracy. Dowodem tego może służyć wspomniana wyżej dyrekcja, która jeszcze w czasie trwania wzmożonych jesiennych przewozów w roku ubiegłym przywróciła normalną pracę na swym terenie.

Warto wspomnieć również o trudnościach, powstałych w roku 1950 roku na innej dyrekcji, przede wszystkim wskutek prowadzenia poważnych robót drogowych na odcinkach silnie obciążonych ruchem pociągów i niedostatecznego wyładunku przez klientów kolei. Wówczas z powodu gromadzenia się nadmiernych ilości wagonów ładownych również i na sąsiedniej dyrekcji, których dyrekcja, objęta trudnościami, nie mogła przyjmować, stracono również tysiące wagonodni i spowodowano brak oraz niepokrycie znacznych ilości żądanych wagonów.

To są fragmenty doświadczeń z lat ubiegłych, dotyczące nie szczegółów pracy DOKP, lecz zasadniczych momentów ich pracy, związanych z prawidłowym funkcjonowaniem aparatu kolejowego. Doświadczenia te powinny być całkowicie wykorzystane w roku bieżącym. Jeżeli zatem chcemy wykonać tegoroczne zadania przewozowe, to wszystkie dyrekcje muszą przede wszystkim wejść w okres przewozów jesiennych bez trudności ruchowych na swych stacjach. Jest to pierwszy warunek wykonania planowanych przewozów. To powininen znać i o tym powinien pamiętać personel wszystkich stacyj, oddziałów eksploatacyjnych i dyrekcji.

III. PRACA STACYJ I WĘZŁÓW ORAZ PRACA DYSPOZYTORÓW

Wykonanie tegorocznych zadań przewozów jesiennych wymaga jednak nie tylko utrzymania normalnej sytuacji ruchowej, ale i znacznego przyśpieszenia obrotu wagonów w stosunku do obecnie wykonywanego, a więc dalszych poważnych usprawnień w pracy ruchowej. Rozwa-

żając istniejące możliwości pod tym względem, należy przed wszystkim zwrócić się do stacyj węzłowych i rozrządowych, których praca w dużym stopniu decyduje o obrocie wagonów i planowym ruchu pociągów.

Tu należy przede wszystkim wymienić rozwój prac nad opracowaniem procesów technologicznych, które, jak wynika z doświadczenia, w znacznym stopniu usprawniają pracę stacyj rozrządowych, skracając czas postoju wagonów i polepszając wykorzystanie parowozów i personelu. Powinniśmy w okresie przewozów jesiennych posiadać możliwie największą ilość stacyj z wprowadzonymi nowymi procesami technologicznymi, a więc prowadzone prace w tym kierunku wymagają bardzo energicznego kontynuowania.

Niezależnie od należycie uregulowanego procesu technologicznego pracy stacyj, prawidłowa praca stacyj rozrządowych wymaga stałego śledzenia za organizowanym przewozem, zwłaszcza ładunków masowych. Niedopuszczanie do „spychania" ładunków z węzła na węzeł i żądanie od stacyj nadawczych wysyłania takich ładunków organizowanymi pociągami, a nawet, w razie potrzeby, żądania opracowania specjalnych tras dla takich pociągów, powinno stanowić naturalną inicjatywę stacji rozrządowej. Dochodzi do tego stała kontrola należytego zestawienia przyjmowanych pociągów i szybka reakcja oraz interwencja w stosunku do stacji nadawczych, winnych niewłaściwego zestawienia. Ma to duże znaczenie, zwłaszcza w okresie nadmiernych ilostanów wagonów na stacjach, braku torów i parowozów. Doświadczenie wykazuje, że stacje, przechodzące nawet poważne trudności ruchowe, nie występują energicznie wobec sąsiednich lub dalszych stacji, zestawiając pociągi w sposób niezgodny z ustalonym porządkiem w dodatku IV do rozkładu jazdy. Jest to poważny błąd ze strony kierownictwa stacji, gdyż w ten sposób powoduje się powiększenie własnej pracy stacji i pogłębienie trudności ruchowych. Interwencja właściwej DOKP, skierowana w odpisie do Ministerstwa Kolei, powinna stanowić normalne postępowanie w takich przypadkach.

Normalna praca stacji wymaga regularnego wyładunku przybywających wagonów. Jakkolwiek obecnie odbiorca obowiązany jest zsynchronizować naładunek z nadawcą, w celu nieprzekraczania swej zdolności wyładunkowej, w pewnych przypadkach przybywania do stacji lub rejonu większych ilości wagonów ładownych, zwłaszcza od różnych nadawców, może zachodzić potrzeba koordynacji załadunku na stacjach nadania, którą w porozumieniu z odbiorcą powinna zorganizować DOKP przeznaczenia.

Jeśli chodzi o regularność wyładunku, to wiemy, że pod tym względem mamy wiele trudności ze strony klientów. Trzeba jednak przyznać, że również i same PKP przetrzymują ładowne wagony ponad czas wolny od postojowego. Mamy tu na myśli węgiel służbowy, którego wyładunku nie udało się nam dotąd należycie zorganizować. Przestój wagonów z węglem jest więc w dalszym ciągu bardzo poważny i do jesiennych przewozów musi być zlikwidowany. Poszczególne punkty odbioru muszą zapewnić nieprzekraczanie dopuszczalnego jednorazowego maksymalnego naładunku ze strony nadawcy oraz niezbędną siłę roboczą dla wyładunku w granicach czasu wolnego od postojowego. Żądając należytej organizacji i pracy od klientów, kolej nie może sama zbyt długo przetrzymywać wagonów.

Zagadnienie sprawnej pracy kolei podczas wzmożonych przewozów łączy się również z należytą pracą stacji stycznych z kolejami dojazdowymi. Stanowi to również poważne zagadnienie, związane z jednej strony z dopływem wagonów ładownych pod przeładunek, a z drugiej strony ze zdolnością przeładowczą tych stacyj. Koleje normalnotorowe powinny dążyć do równomierności dopływu ładownych wagonów pod przeładunek i zapewnienia dla tych stacyj sprawnej pracy manewrowej. Doświadczenie dotychczasowe wykazuje wiele braków i niedociągnięć, przykładem których może służyć np. st. Piaseczno DOKP Warszawa, na której w ubiegłym roku niejednokrotnie stracono wiele pracogodzin robotników z powodu nieprzysyłania na czas parowozu manewrowego. Ścisła współpraca personelu obu szerokości torów może zapewnić pracę takich stacyj bez mankamentów.

Z doświadczenia wynika, że możemy osiągnąć poważną poprawę w dziedzinie ruchowej, stosując radzieckie metody pracy. Tak więc zastosowany od 1 kwietnia br. przez st. Tarnowskie Góry, a w ślad za nią i przez inne stacje, system wysyłania pociągów gwarancyjnych przyczynił się na stacjach wyprawiania do poważnych usprawnień wewnętrzno-organizacyjnych. Powoduje on poprawę obrotu wagonów i poprawę regularności ruchu pociągów na wszystkich DOKP przebiegu tych pociągów, co ma poważny wpływ na należyte wyniki eksploatacyjne na całej sieci. Jest więc bardzo wskazane szerokie zastosowanie tego systemu na wszystkich DOKP.

Oczywiście praca stacyj węzłowych i rozrządowych nastręcza wiele zagadnień, z których każde musi znaleźć prawidłowe rozwiązanie. Należy tu zaliczyć także należyte wykorzystanie parowozów. Pamiętajmy, że służba ruchu odpowiedzialna jest za racjonalne wykorzystanie każdego parowozu i że zamówiony parowóz nie może przestawać na posterunku kontrolnym, lecz musi być niezwłocznie użyty pod pociąg. Pod tym względem czynnikiem decydującym jest niewątpliwie należyte planowanie pracy stacji oraz zrozumienie kierowniczej roli dyspozytorów. Musimy przyznać, że praca dyspozytorów pozostawia jeszcze wiele do życzenia. Ulepszyć tę pracę będzie można przez należyte wyszkolenie dyspozytorów i zapewnienie im należytych warunków pracy, co zgodnie z decyzją władz kierowniczych Ministerstwa, stanowi jedno z najważniejszych zadań na PKP.

Możliwie najlepsze zorganizowanie aparatu dyspozytorskiego i jego najlepsze wyszkolenie musi być dokonane jeszcze przed przewozami jesiennymi w szeregu oddziałów eksploatacyjnych i dyrekcjach. Należy pamiętać, że rola dyspozytora znacznie wzrasta w związku z wprowadzonymi ostatnio nowymi metodami pracy. Dotyczy to w poważnym stopniu planowania 5 dniowego kolei i jej klientów, jak również rozszerzenia marszrutyzacji pociągów, która jest poważnym czynnikiem w usprawnieniu obrotu wagonu.

Opracowywane obecnie nowe metody, dotyczące wykorzystywania 5 dniowych planów załadunku dla zwiększenia marszrutyzacji, powinny znaleźć już całkowitą realizację w okresie przewozów jesiennych. Dużą pomocą pod tym względem będzie ustanowienie specjalnych inspektorów do spraw marszrutyzacji przy niektórych DOKP oraz w MK., a ponadto specjalna premia dla pracowników linii.

IV. OPERATYWNOŚĆ PRACY ADMINISTRACJI

Należyta operatywność administracji wymaga przede wszystkim posiadania odpowiedniej sprawozdawczości, jej analizy i niezwłocznego wydawania potrzebnych zarządzeń. Analiza ta dotyczy stacji węzłowych i rozrządowych, oddziałów eksploatacyjnych i DOKP.

Każda stacja węzłowa i rozrządowa oraz inne stacje, wyznaczone przez DOKP, stosownie do przepisów Nr R-2, codziennie obliczają przeciętny postój wagonu, który stanowi ważny miernik określający sytuację ruchową stacji. Posługując się również współczynnikiem pracy stacji (ilość wagonów wysłanych, podzielona przez ilość przyjętych w ciągu doby sprawozdawczej plus ilość wagonów pozostałych z doby ubiegłej), kierownictwo RMO i DOKP przez porównanie z okresem ubiegłym codziennie może łatwo kontrolować jakość pracy stacji. Współczynniki te stanowią ważne „barometry" sprawności pracy stacji i stała systematyczna kontrola ich jest konieczna dla niedopuszczenia do powikłań ruchowych. Oczywiście, gdy chodzi o pracę stacji bardziej ważnych pod względem ruchowym, to musi być badana pełna sprawozdawczość stacyjna, dotycząca ilostanów wagonowych i całości pracy. Szczególnie ważną jest kontrola stacji więcej obciążonych pracą. Przy zmienności nasilenia ruchu i ograniczonej pojemności stacji lub bocznic systuacja ruchowa powinna być w ciągu dnia szczegółowo i kilkakrotnie badana przez kierownictwo.

Akcję zaradczą wobec niebezpieczeństwa powstania powikłań ruchowych musi cechować energia i zdecydowanie. Dotyczy to tak samej akcji w stosunku do organów kolejowych, jak i klientów kolei. W tym ostatnim przypadku dotyczy to przeważnie nadmiernego gromadzenia wagonów ładownych wskutek niedostatecznego wyładunku przez odbiorców. Przykładem właściwego postępowania może być akcja DOKP Lublin, przeprowadzona w listopadzie ubiegłego roku podczas nagromadzenia się dużej ilości ładownych wagonów z powodu opieszałości klientów. Dyrekcja zastosowała wówczas we własnym zakresie masowy wyładunek na koszt i odpowiedzialność odbiorców, co spowodowało niezwłoczne zwiększenie się wyładunku przez odbiorców oraz szybko zażegnało niebezpieczeństwo zatarasowania stacji i zlikwidowało niedobór wagonów.

W trosce o nieprzetrzymywanie wagonów ładownych pod wyładunkiem, co dotąd jest poważnym zagadnieniem na PKP, należy pamiętać, że dyrekcje w stosunku do odbiorców mogą stosować wielokrotne podwyższania postojowego, które może być bardzo znaczne i wymaga później tylko zatwierdzenia MK. Doświadczenie dotychczasowe niektórych DOKP wykazuje, że jest to bardzo skuteczna broń przeciw opieszałości odbiorców, która pobudza ich do usprawnienia wyładunku oraz przestrzegania właściwych rozmiarów dziennego naładunku towarów, dokonywanego dla nich przez nadawcę.

Obecnie uchwała Prezydium Rządu z 12.IV.br. przewiduje nawet odrębne księgowanie kar zapłaconych za przestój wagonów. Zmusi to również odbiorcę do większej troski o wyładunek, wchodzi tu bowiem w grę również jego odpowiedzialność za zapłacone postojowe.

Podwyższanie opłat za przetrzymywanie wagonów powinno więc być w całej pełni wykorzystane przez DOKP w okresie jesiennych przewozów.

Podczas wzmożonych przewozów, pociągających za sobą masę zadań, w pewnych okresach — złożonych sytuacji, wymagających niezwłocznych decyzji, pracę ruchową na szczeblach kierowniczych RS, RMO, DOKP i MK powinna cechować wysoka operatywność, szybka decyzja i inicjatywa. Kierownictwo jednostki, np. stacji, powinno wykazywać inicjatywę przy powstających trudnościach, a przy wyczerpaniu się własnych możliwości, interweniować niezwłocznie i żądać pomocy u władz przełożonych dla niedopuszczenia do powstania trudności, gdyż zlikwidowanie później zatorów w ruchu będzie znacznie trudniejsze. To samo dotyczy RMO i DOKP.

Wysoka operatywność jednostek kierowniczych i szybkie przekazywanie zarządzeń jest koniecznym warunkiem należytego wykonywania poleceń Ministerstwa Kolei. Polecenia te czasami nie mogą mieć zwykłych terminów załatwienia, lecz powinny być przekazane do stacji w bardzo krótkim czasie, np. telegraficznie do stacji najpóźniej w ciągu 4—5 godzin lub telefonicznie do 3 godzin. Często decyzje MK, dotyczące np. pewnego ograniczenia używania niektórych rodzajów wagonów, z pewnych względów nie mogą być wydane wcześniej, jednak zarządzenie tylko wówczas osiąga swój cel, jeśli natychmiast będzie przekazane stacjom, a one ze swej strony niezwłocznie przystąpią do wykonania polecenia MK.

Taka wysoka operatywność na wszystkich szczeblach służby ruchu ma olbrzymie znacze-

nie dla należytego wykorzystania wagonów i wykonania planów załadunku. Dla tego też w czasie przewozów jesiennych przewidziane są dyżury kierownictwa całego pionu ruchu. Dyżurujący powinien po otrzymaniu np. telegramu natychmiast przekazać go organom podwładnym.

Mamy zapewnienie Służby Elektrotechnicznej, że rozszerzy ona dalej sieć selektorową na planowane odcinki i usprawni oraz ulepszy istniejącą łączność Ministerstwa Kolei z dyrekcjami, a więc przybędzie nam jeszcze jeden ważny czynnik w zakresie usprawnienia pracy operatywnej służby ruchu.

V. WSPÓŁPRACA Z KLIENTAMI KOLEI. PERSONEL

Obowiązki klientów kolei w IV kwartale uregulowane uchwałą Prezydium Rządu z 12 kwietnia br. Zgodnie z tą uchwałą klienci obowiązani są do: 1) przestrzegania terminów wolnych od postojowego przy dokonywaniu czynności załadunkowych i wyładunkowych, 2) wykorzystywania do maksymalnych granic ładowności i pojemności wagonów, 3) przestrzegania równomierności załadunku w ciągu tygodnia, miesiąca i kwartału, 4) stosowania w większym zakresie relacyjnego ładowania wagonów, 5) racjonalizacji przewozów w kierunku wyeliminowania przewozów krzyżujących się, zbyt odległych oraz przewozów na krótkie odległości, 6) ustalania dopływu całowagonowych przesyłek na podstawie harmonogramów dostaw pomiędzy nadawcą a odbiorcą, przy układaniu których należy brać pod uwagę czas trwania przewozów wg aktualnych norm PKP.

Widzimy więc, że na klientów kolei nałożony został cały szereg bardzo ważnych obowiązków. Przestrzeganie tych obowiązków przez klientów ma bezpośredni wpływ na prawidłowość pracy kolei oraz na wykonanie przez nią zasadniczych mierników eksploatacyjnych, m. in. obrotu wagonu, a więc i planowanego załadunku.

Konieczna jednak jest systematyczna kontrola ze strony organów kolejowych na wszystkich szczeblach i szybka interwencja operatywna w stosunku do powołanych władz, w celu zmuszenia klienta do przestrzegania obowiązujących zasad pracy. Od należytej kontroli i aktywności kolei tj. szybkości reagowania i energii organów kolejowych w znacznym stopniu zależy podciągnięcie dyscypliny klientów przy na i wyładunku, co jest rzeczą pierwszorzędnego znaczenia dla kolei.

Z drugiej strony konieczne jest zacieśnienie współpracy organów kolejowych z klientelą pod względem dostosowania do wzmożonej pracy obsługi bocznic i punktów ładunkowych, mając na względzie zwiększenie przelotności bocznic i przyśpieszenie obrotu wagonów. Szczególnie ważnym czynnikiem jest należyta współpraca kolei przy układaniu przez klientów planów przewozowych artykułów masowych, jak: buraki cukrowe, słoma lniana i konopna itd. Należyte opracowanie tych planów przewozowych, po za wyeliminowaniem krzyżujących się przewozów, zapewnia należyte przygotowanie się zarówno kolei, jak i klienta do ścisłego wykonywania tych planów.

Specjalne zagadnienie stanowi przystosowanie potrzebnego na okres przewozów jesiennych personelu dla służby ruchu, który musi być w odpowiednim czasie ustalony i zapewniony. Braki bowiem drużyn konduktorskich lub niedostateczna obsada drużyn manewrowych na stacjach niejednokrotnie w ciągu ubiegłych lat pogłębiały jesienne trudności ruchowe. Stwierdzono jednak, że personel nie zawsze był należycie rozstawiony, a zdarzało się nawet, że delegowany personel nie był racjonalnie wykorzystywany, co miało np. miejsce w roku ubiegłym na DOKP Lublin.

Obsada personalna jest czułym miejscem służby ruchu i powinna być zawczasu wszechstronnie przemyślana. Placówki szczególnie trudne wymagają obsadzenia doświadczonym personelem, którego wyszkolenie i energia zapewnia stałe wywiązywanie się z zadań.

Na zakończenie należy zaznaczyć, że w ciągu lat ostatnich w okresie przewozów jesiennych powstały trudności w ruchu pociągów na niektórych dyrekcjach. Spowodowało to wówczas znaczne zahamowanie obrotu wagonów i dlatego obecne przygotowania do przewozów jesiennych tych dyrekcji powinny być szczególnie staranne, ponieważ czynnik organizacyjny jest decydujący w pracy ruchowej. Dowodem tego jest np. fakt, że Dyrekcja Lubelska, która w marcu br. wykonała bez trudności swą pracę, w roku ubiegłym przy analogicznej pracy w miesiącu lipcu dopuściła do powstania poważnych trudności ruchowych i zwiększyła obrót wagonów o 26% w porównaniu z osiągniętym obrotem w roku bieżącym.

Dyrekcja Krakowska w kwietniu br. wykonywała bez trudności pracę o 13,3% większą niż podczas jesiennych przewozów 1950 r., gdy miały miejsce poważne trudności ruchowe i obrót wagonów został zwiększony aż do 40% w porównaniu z obrotem osiągniętym obecnie.

Przykłady te świadczą o dużych możliwościach organizacyjnych dyrekcji. Możliwości te podczas przewozów jesiennych 1952 r. muszą być całkowicie wykorzystane.

Przygotowując się już obecnie do przewozów jesiennych, powinniśmy przewidywać i planować możliwie dokładnie przyszłe rozmiary pracy oraz dostosować do nich organizację wewnętrzną pracy stacji węzłów i odcinków kolejowych, jak również pracę administracji na szczeblach RS, RMO i DOKP. Każdy pracownik kolejowy, biorący udział w tej pracy, powinien sobie uświadomić, że przyśpieszenie obrotu każdego wagonu pomaga do wykonania ważnych dla gospodarki ogólnonarodowej sezonowych przewozów jesiennych, obejmujących przede wszystkim dostawy produktów rolnych ze wsi do miast oraz dostawy węgla na zaopatrzenie ludności pracującej podczas zimy.

O operatywnym kierowaniu ruchem pociągów zbiorowych

ANTONI KUBIŃSKI, HENRYK BORKOWSKI, BERNARD RUTKOWSKI

Artykuł omawia aktualne w okresie przygotowań do przewozów jesiennych zagadnienie operatywnego kierowania ruchem pociągów zbiorowych przez dyspozytorów ruchu. Artykuł zawiera praktyczne rozwiązania zagadnień techniczno-ruchowych na podstawie doświadczenia DOKP Gdańsk.

Obserwacja potoku ładunków na PKP wykazuje duże wahania zarówno pod względem nasilenia, jak i kierunków przewozów. Wahania te bardzo utrudniają pracę kolei i wymagają elastyczności rozkładu jazdy pociągów towarowych oraz dużej sprawności i umiejętności operatywnego dostosowania się aparatu wykonawczego PKP do okresowych wzrostów i spadków nasilenia przewozów.

Jeżeli chodzi o silne potoki ładunków, jak np. z Górnego Śląska do portów i z powrotem, to znaczenie ich i wpływ na pracę kolei są olbrzymie. Nie można jednak lekceważyć przewozów do mniejszych ośrodków gospodarczych. Wiadomo bowiem, że budowa mniejszych i większych obiektów przemysłowych z daleka od dużych miast oraz wzrost i ożywienie życia gospodarczego wsi, powodują stopniowy wzrost przewozów na odcinkach dotychczas martwych, obsługiwanych przez pociągi zbiorowe. Na sieci PKP kursuje codziennie kilkaset takich pociągów zbiorowych, których sprawność pracy i regularność kursowania ma poważny wpływ na wykonanie zadań PKP.

Niestety pociągi zbiorowe dotychczas były traktowane przeważnie, jako mało ważne dla ruchu, pomimo, że usprawnienie ich pracy może dać kolei znaczne oszczędności. W większości przypadków dyspozytorzy ruchu, dyspozytorzy odcinkowi, dyżurni ruchu (nadzorczy) oraz inni zainteresowani pracownicy są zbyt konserwatywni i zbyt rygorystycznie stosują się do obowiązującego rozkładu jazdy i, pomimo możliwości technicznych, na ogół niechętnie się decydują na wyprawianie takich pociągów przed czasem. Pracownicy ci, ze względu na obowiązująca premię, nigdy świadomie nie wyprawiają również pociągu zbiorowego o 1 lub 2 godziny później, pomimo że nie ma pracy na stacjach pośrednich i parowóz mógłby wyjść z parowozowni macierzystej o 1—2 lub więcej godzin później, co przy odpowiednim wczesnym zawiadomieniu Służby Mechanicznej dałoby niewątpliwie pewne oszczędności.

Zdarza się też często, że pomimo braku czasu na niektórych stacjach, niesumienni pracownicy nie śpieszą się z wyprawieniem pociągu, ponieważ rozkład jazdy przewiduje dla niego większy postój niż w danym dniu jest rzeczywiście potrzebny. Podejmowane były próby rozwiązania tego zagadnienia przez wyznaczenie w rozkładzie jazdy pociągów zbiorowych w kilku wariantach, np. na okres wzmożonych przewozów (jesiennych), do kursowania w dni świąteczne itp. Nie jest to jednak rozwiązanie właściwe, gdyż nasilenie pracy pociągów zbiorowych ulega zbyt częstym wahaniom. Można powiedzieć, że praca pociągów zbiorowych nie tylko wykazuje różnice w pewnych porach roku, na początku i przy końcu tygodnia, lecz jest różna prawie każdego dnia. W jednym dniu pociąg zbiorowy odstawia lub zabiera wagony z danej stacji, a w drugim nie ma nawet przesyłek drobnicowych do wy lub załadunku na danej stacji. W innym dniu ma pracę pociąg zbiorowy na bocznicy i na wszystkich punktach ładunkowych, a w następnym dniu tylko na jednym punkcie itp.

Na pracę pociągu zbiorowego wpływa cały szereg elementów zmiennych, które nie mogą być ujęte w opracowanym na stałe rozkładzie jazdy. Postoje bowiem pociągów zbiorowych zasadniczo ustalane są, nie biorąc pod uwagę postojów technicznych, na podstawie średnich postojów w pewnych okresach czasu ubiegłego roku. Biorąc to pod uwagę, powinniśmy za przykładem radzieckich kolejarzy, jak np. Kutafina i innych, stosować operatywne wyznaczanie rozkładu jazdy pociągów zbiorowych przez dyspozytorów odcinkowych. Oczywiście, na pewnych odcinkach o dużej ilości kursujących pociągów pasażerskich i towarowych, przy prawie całkowitym wykorzystaniu przelotności danego odcinka, operatywne wyznaczenie rozkładu jazdy pociągów zbiorowych może być praktycznie niemożliwe. Na odcinkach jednak o słabszym nasileniu pociągów wyższej kolejności prawie zawsze można stosować operatywne wyznaczanie rozkładów jazdy pociągów zbiorowych przez dyspozytora odcinkowego. Jest to specjalnie ułatwione na odcinkach, gdzie wprowadzono łączność selektorową. Podstawą jednak osiągnięcia należytych korzyści z takiego wyznaczania rozkładu jazdy pociągów zbiorowych jest wysoka operatywność pracy dyspozytora odcinkowego, umiejącego szybko pracować, szybko się orientować w sytuacji na swym odcinku i szybko wydawać decyzję, operatywne bowiem wyznaczenie rozkładu jazdy składa się z całego szeregu czynności, absorbujących czas dyspozytora odcinkowego.

Operatywne kierowanie ruchem pociągów polega na każdorazowym, codziennym wyznaczaniu rozkładu jazdy pociągu zbiorowego przez dyspozytora odcinkowego, które wymaga dokładnej znajomości całego odcinka, poszczególnych stacji i punktów pracy pociągu zbiorowego oraz zapoznania się z pracownikami wykonywującymi polecenia dyspozytora odcinkowego.

Drugim warunkiem powodzenia tej akcji jest uprzednie przeprowadzenie procesu technologicznego pracy pociągu zbiorowego, czyli szczegółowego chronometrażu czasu potrzebnego na wszystkie prace, które mają być wykonane na poszczególnych stacjach i punktach pracy pociągu zbiorowego, zależnie od miejscowych warunków technicznych danej stacji. Np. na pewnej stacji na wydanie zarządzeń przez dyspozytora ruchu przewiduje się 3 minuty, na objazd parowozów 8 minut, na obsługę bocznicy przy zabieraniu wagonów 10 minut, przy podstawianiu wagonów 10 minut, na zabieranie i podstawianie wagonów 15 minut, na obsługę magazynu przesyłek drobnicowych 15 minut plus czas na za lub wyładunek drobnicy, zależnie od ilości ton i rodzaju towarów itp.

Chronometraż taki można przeprowadzić przez samych dyspozytorów odcinkowych przy okazji zapoznawania się z warunkami miejscowymi, albo przez pracowników referatu Organizacji Pracy Stacji Wydziału Ruchu, przy współudziale zainteresowanych pracowników poszczególnych stacji. Na podstawie przeprowadzonego chronometrażu należy sporządzić podręczną tabelę czasów, potrzebnych do wykonania maksymalnie możliwych prac danego pociągu zbiorowego dla wszystkich stacji odcinka. Czasy dla poszczególnych czynności pociągu zbiorowego powinny być ustalone możliwie najkrótsze, jednak realne. Można je ująć w następującą tabelę:

TABELA (CHRONOMETRAŻ)
czasów (w minutach), potrzebnych dla wykonania na odcinku prac pociągu zbiorowego

Stacja	Wydanie dyspozycji	Zabranie i podstaw. wag.	Przerzutka	Dojazd do magazynu	Dojazd do rampy	Dojazd do wagi	Ważenie 1-go wagonu	Dojazd do placu dzierżawnego	Dojazd na bocznicę	Dojazd do żurawia	Nabór wody	Załatwienie czynności kancelaryjnych
A	2	8	8	5	—	tor 12. 6	2—3	tor 4 6				2
B		6	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C	1	7	3	5	—	3	2—3	tor 5 12 inne 7	—	—	—	2
D	2	7	5	4	5	5	2—3	7	5	—	10	3

W oparciu o dokładną znajomość odcinka tabele czasów, potrzebnych do wykonania pracy pociągu zbiorowego i schemat odcinka z uwzględnieniem torów ładunkowych, bocznic itp., przewidziany tymczasową instrukcją dla dyspozytorów odcinkowych i węzłowych Nr R 42, może dyspozytor odcinkowy przystąpić do operatywnego wyznaczenia rozkładu jazdy pociągu zbiorowego, stawiając sobie za zadanie, np. późniejszy wyjazd ze stacji początkowej i skrócenie przez to pobytu parowozu poza parowozownią macierzystą, wcześniejszy wyjazd ze stacji początkowej i planowe doprowadzenie go do stacji docelowej przy zwiększonej pracy na odcinku, wykorzystanie zmniejszonej pracy na odcinku, w celu wcześniejszego doprowadzenia pociągu zbiorowego do stacji końcowej. Operatywnie wyznaczony rozkład jazdy pociągu zbiorowego powinien zachować planowe przejście ładunków na węzłach i polepszyć obrót parowozów i wagonów, a więc powinien poprawić szybkość handlową.

Samo operatywne wyznaczenie rozkładu jazdy dyspozytor odcinkowy zaczyna od zbierania danych, które umożliwić mu mają ustalenie potrzebnych postojów na stacjach pośrednich, a więc:

1. Odprawa pociągów podaje, ile wagonów i dla jakiej stacji przeznaczenia i, o ile jest to potrzebne, dla jakich odbiorców, znajduje się na stacji zestawienia pociągu zbiorowego.

2. Ekspedycja Towarowa podaje te same dane odnośnie własnego załadunku.

3. Magazynier zgłasza ilość, przeznaczenie, rodzaj towaru i ciężkie sztuki przesyłek drobnicowych dla danego odcinka.

4. Biuro wagonowe podaje ilość i przeznaczenie wagonów próżnych dysponowanych.

5. Stacje pośrednie podają: a) ilość wagonów ładownych i próżnych do zabrania przez dany pociąg, ich wagę brutto, przeznaczenie i miejsce postoju na stacji, b) ilość i przeznaczenie wysyłanych z danej stacji przesyłek drobnicowych, c) ilość wagonów do ważenia oraz inne okoliczności, mające wpływ na czas pracy pociągu zbiorowego.

Wszystkie te dane dyspozytor odcinkowy wciąga do wykazu pracy pociągu zbiorowego, ustalając w ostatniej rubryce tegoż wykazu potrzebny postój pociągu zbiorowego, na podstawie poprzedniej tabeli i norm czasów potrzebnych do wykonania różnych czynności przy pociągach towarowych, podanych w wytycznych do planów przewozów towarowych (dodatek do służbowego rozkładu jazdy część 4). Patrz wykaz pracy pociągu zbiorowego na str. 251.

Ustalone w ten sposób postoje pociągu dyspozytor odcinkowy omawia z dyżurnym ruchu lub pracownikami służby handlowej (stacji nietechnicznych) wszystkich zainteresowanych stacji pośrednich, informując ich jednocześnie o nadchodzących wagonach ładownych, próżnych i przesyłkach drobnicowych i dążąc w razie potrzeby do skrócenia obliczonego uprzednio postoju. Biorąc pod uwagę kursujące w tym dniu pociągi wyższej kolejności, dyspozytor odcinkowy układa następnie operatywny rozkład jazdy pociągu zbiorowego na wykresie rzeczywistego biegu pociągów (załącznik 1 do § 14 instrukcji Nr R 42), opierając się na czasach jazdy, ujętych w służbowych rozkładach jazdy i uzgadniając go w razie potrzeby z zainteresowanymi dyspozytorami parowozowni,

drużyn konduktorskich i dyżurnymi ruchu lub nadzorczymi, jeżeli pociąg ma być wyprawiony wcześniej lub później od czasu jazdy podanego w rozkładzie jazdy. W przypadku nadmiaru brutta dyspozytor odcinkowy bezpośrednio lub przez dyżurnego nadzorczego (ruchu) uzgadnia z maszynistą i kierownikiem pociągu możliwość zabrania zwiększonego brutta ponad normę, określoną w służbowym rozkładzie jazdy.

Po ostatecznym uzgodnieniu dyspozytor odcinkowy podaje telegraficznie wg adresu 6 oraz ustnie selektorem na linie operatywnie wyznaczony rozkład jazdy pociągu zbiorowego, który obowiązuje wzamian zawartego w służbowym rozkładzie jazdy. Odpis tego rozkładu jazdy oraz informacje o pracy pociągu zzbiorowego na odcinku otrzymuje również drużyna parowozowa i konduktorska.

WYKAZ PRACY POCIĄGU ZBIOROWEGO

Nazwa stacji	Wagony		Drobnica		Ważenie wagonów	Uwagi	Potrzebny postój
	odpięcie	dopięcie	wyład.	załad.			
A	1/12	1/0	—	—	—	Wydanie dyspozycji	2
						8 podst. dla roszarni tor 4	6
					8	Odstawia 1/12, zabiera 1/0	8 — 26 m
						przerzutka	8
						czynności kancelaryjne	2
B	2/2	1/0	—	—	—	Odstawia 2/2, zabiera 1/0	6 — 10 m
						Przerzutka	4
C	0/3	6/0	—	14 szt. 750 kg	7	Wydanie dyspozycji	1
						Odstawia 0/3, zabiera 6/0	7
						2 przerzutki	6
						dojazd i załad. z magazynu	8 — 41 m
						dojazd do wagi i ważenie	17
						czynności kancelaryjne	2
D	2/7	4/0	8 szt. 236 kg	18 szt. 536 kg	3	Wydanie dyspozycji	2
						odstawia 2/5, zabiera 3/0	7
						Obsługa bocznicy zabiera 1/0	
						odstawia — 0/2	12 — 70
						dojazd do magazynu	
						załad. i wyład. drobnicy	12
						dojazd do wagi i ważenie	14
						2 przerzutki	20
						czynności kancelaryjne	3

Jeżeli chodzi o czas, w jakim dyspozytor odcinkowy powinien przystąpić do przygotowania operatywnego wyznaczenia rozkładu jazdy pociągu zbiorowego, to zależny on jest całkowicie od warunków miejscowych i czasu odjazdu pociągu zbiorowego wg rozkładu jazdy.

Np. na DOKP Gdańsk przy operatywnym wyznaczaniu rozkładu jazdy pociągu zbiorowego relacji Chojnice—Piła, który winien odjeżdżać z Chojnic o godz. 19.14, dyspozytor odcinkowy Chojnice rozpoczyna prace przygotowawcze około godz. 15.00, zarządzając wyprawienie pociągu do 50 minut przed czasem.

W tym czasie dyspozytor odcinkowy załatwia również inne bieżące sprawy. Po odjeździe pociągu zbiorowego ze stacji początkowej dyspozytor odcinkowy śledzi bieg pociągu zbiorowego aż do stacji końcowej i reguluje ewentualne odchylenia.

Operatywne wyznaczenie rozkładu jazdy pociągów zbiorowych przez dyspozytorów odcinkowych na terenie DOKP Gdańsk w roku 1951 zastosowano na 2 odcinkach: Chojnice-Piła, gdzie jest wprowadzona łączność selektorowa i Kościerzyna-Bytów, gdzie jest zwykła łączność telefoniczna. Na odcinku Chojnice-Piła pociąg zbiorowy szczególnie w okresie wzmożonych przewozów, przy odjeździe z Chojnic, wg. rozkładu jazdy, przybywał do Piły z opóźnieniem 2 — 3 godz. Z chwilą wprowadzenia operatywnego wyznaczania rozkładu jazdy pociąg ten wyprawiano, zależnie od sytuacji, do 15 minut przed czasem i przybywał on do Piły bez opóźnienia, a szybkość handlowa pociągu zbiorowego na tym odcinku wkrótce poważnie wzrosła, osiągając poprawę o 24,3%.

Na odcinku Kościerzyna-Bytów w okresie wzmożonych przewozów jesiennych niejednokrotnie pozostawał nadmiar ładunku dla odwozu z Bytowa do Kościerzyny, gdyż kursujący na tym odcinku 1 pociąg zbiorowy nie mógł zabrać wszystkiego ładunku. Korzystając z tego, że zmniejszyła się w niektórych dniach praca na stacjach pośrednich, jak np. w Lubianie (obsługa żwirowni), dyspozytorzy odcinkowi wyprawiali pociąg zbiorowy z Kościerzyny wg. rozkładu jazdy, ale doprowadzali go do Bytowa przed czasem, celem uruchomienia parowozem macierzystym parowozowni Kościerzyna zbiorowego pociągu dodatkowego Bytów-Kościerzyna dla odwozu nadmiaru brutta. Po przybyciu pociągu dodatkowego do Kościerzyny parowóz wracał luzem do Bytowa i zabierał opóźniony w stosunku do rozkładowego odjazdu pociąg zbiorowy, doprowadzając go bez opóźnienia do

Kościerzyny. Korzyści w obydwu przypadkach są wyraźne, a zastosowanie tej metody w skali całej sieci PKP przyniesie poważne oszczędności.

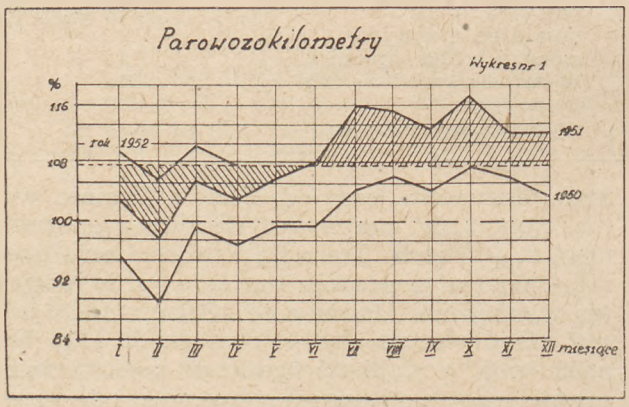
Stosowanie takich metod wymaga dobrego opanowania swej pracy przez dyspozytorów, ich należytego wyszkolenia i wyrobienia służbowego. Cechy te w połączeniu z wysokim autorytetem dyspozytorów pozwalają im na odegranie dalszej poważnej roli w dziedzinie usprawnienia przewozów towarowych i przyśpieszenia przewozu ładunków.

Praca trakcyjna w okresie wzmożonych przewozów

mgr inż. HENRYK BŁASZCZYK

Na podstawie doświadczenia z pracy trakcyjnej na PKP w latach 1950 i 1951 autor omawia zadania służby mechanicznej w zakresie należytego przygotowania parowozów do tegorocznych wzmożonych przewozów jesiennych, które będą przypuszczalnie od 7 do 10% większe niż w roku ubiegłym.

Praca przewozowa na PKP z każdym rokiem ulega stałemu wzrostowi. Jeżeli wielkość wykonanej pracy podamy w parowozokilometrach, to wzrost tej pracy przedstawia się następująco. W roku 1951 ogólny przebieg parowozokilometrów na całej sieci PKP w wykonaniu był o 7,8% większy niż w roku 1950. Uzupełnić należy, że w przekroju każdego miesiąca roku ilość wykonanych parowozokilometrów kształtowała się nie jednakowo, tj. w niektórych miesiącach ilość parowozokilometrów była poniżej przeciętnej, obliczonej z pracy całorocznej dla każdego miesiąca, a w innych przekraczała znacznie pracę przeciętną, powodując tzw. szczyty.



Wykres nr 1

Wykres Nr 1 podaje wykonane parowozokilometry dla każdego miesiąca w roku 1950 i 1951. Poziome linie, przerywane na tym wykresie, podają wielkość przeciętnej pracy, obliczonej dla każdego miesiąca. Charakterystyczne jest, że prawie te same miesiące dla obu lat (krzywa górna dla roku 1951 i dolna dla 1952) wykazują najmniejsze lub największe obciążenie pracą, że wreszcie najpoważniejszy jest wzrost pracy w drugiej połowie każdego roku. Podobieństwo obu krzywych, jak również pracy z lat poprzednich, pozwala wyraźnie postawić wniosek, że praca roczna dla służby mechanicznej posiada dwa zasadnicze okresy. Pierwszy o mniejszym nasileniu, przypadający na I i II kwartał oraz drugi okres — drugie półrocze, o największym zakresie pracy.

W taki sposób rozłożone zadania przewozowe, występujące w pewnym ustalonym rytmie, ułatwiają wykonawstwo, ustalają wyraźnie czas dla przygotowania potrzebnego taboru parowozowego, zmobilizowania sił ludzkich i zapewnienia rezerw dla ilościowego oraz jakościowego wykonania produkcji w okresie cięższym, przypadającym na przewozy jesienne. Przewidywany zakres pracy w drugim półroczu będzie jeszcze większy. Krzywa wykonanych parowozokilometrów za pierwsze cztery miesiące rb. usytuowała się wyżej, jak to podaje wykres.

Analogia wyników z lat poprzednich pozwala na stwierdzenie, że tegoroczne przewozy jesienne będą posiadały szczyty większe od wyników roku 1951 w przybliżeniu o 7—10% w sumie ogólnościowej. Analiza wykonanych parowozokilometrów w poszczególnych dyrekcjach wykazuje, że nie wszystkie z nich w jednakowym stopniu obciążone są pracą oraz, że wzrost tej pracy nie narasta w równej proporcji dla każdej dyrekcji.

Z porównania parowozokilometrów za ubiegłe lata (1951 i 1952) wynika, że przy oznaczeniu pracy dyrekcji z najmniejszą ilością wykonanych parowozokilometrów jako 100%, dla dyrekcji o największym obciążeniu wypadnie 410%. Wszystkie pozostałe dyrekcje utrzymują się na różnych poziomach pośrednich w granicach podanych wielkości. Przy przeciętnym wzroście pracy na całej sieci PKP w roku 1951 o 7,8% w porównaniu z rokiem 1950 dla niektórych dyrekcji przyrost parowozokilometrów wynosił ponad 10%, podczas gdy inne dyrekcje wykazały wzrost zaledwie o 4%. Największy wzrost pracy wykazuje dyrekcja krakowska, lubelska i katowicka.

Wielkość wykonanej pracy i spodziewany jej przyrost w najbliższym okresie przewozów jesiennych należy porównać z możliwościami jej wykonania przez poszczególne dyrekcje. Otóż, jak już zaznaczono, praca przewozowa nie rozkłada się równomiernie na wszystkie linie kolejowe. Pracę tę cechuje pewna zmienność w znaczeniu kierunku potoku ładunków, rodzaju przewozów (tranzyt. loco), wielkości nasilenia ruchu w poszczególnych miesiącach, a nawet w przekroju każdego tygodnia.

Zdolność przelotowa linii i zdolność przepustowa węzłów nie jest jednakowa we wszystkich dyrekcjach. Stąd też przyrost pracy w parowozokilometrach nie jest i nie może być wykładnikiem charakteryzującym wielkość wysiłków, wydajność

i styl pracy, ułożonej przez dyrekcje dla wykonania przewozów, jak również nie może być miarą mobilizujących wysiłków, niezbędnych dla należytego i sprawnego wywiązania się z zadań przewozowych.

Wiemy, że niektóre odcinki linii pracują już obecnie przy niemal całkowicie wykorzystanej zdolności przelotowej, jak również, że niektóre węzły posiadają ograniczoną zdolność przepustową. Dlatego też nastawienie służby mechanicznej, a szczególnie parowozowej, powinno być skierowane przede wszystkim dla zapewnienia pełnej niezawodności pracy wogóle, a szczególnie na tych kluczowych pozycjach, decydujących często o całości pracy.

Niezawodna, bezawaryjna praca wiąże się ściśle ze stanem technicznym parowozów. Uszkodzenia parowozów w drodze i wydłużanie czasów jazdy, zachodzące w licznych przypadkach, nie świadczą bynajmniej o należytym ich stanie. Powtarzające się naprawy bieżące parowozów wskazują na niewłaściwą jakość ich wykonania i małą zapobiegliwość ze strony drużyn parowozowych.

Braki i niedozór nad organizacją przeglądów okresowych, tzw. zapobiegawczych, mają swój wyraz w tym, że większość parowozowni nie przestrzega zasady wykonywania tych przeglądów w ustalonym harmonogramem czasie oraz że jakościowa strona techniczna wykonania przeglądów pozostawia wiele do życzenia. Skutki takiego postępowania są proste.

Parowóz ulega często uszkodzeniom w drodze lub nie utrzymuje nakładanego czasu jazdy, powodując zakłócenia w ruchu pociągów, szczególnie dotkliwe na liniach jednotorowych lub nawet dwutorowych, lecz pracujących przy pełnej przelotności. Po przybyciu do parowozowni macierzystej, a często i zwrotnej parowóz wymaga doraźnej naprawy bieżącej, załamuje pracę, tzw. naprawy „zimnej bieżącej", wybija się z normalnej pracy turnusowej i zmusza parowozownię do nieplanowanego wydania parowozu zastępczego. Zwiększa to ilość czynnych parowozów, pogarsza gospodarkę cieplną i paraliżuje poziom techniczny wykonania przeglądów okresowych. Parowozownia bowiem, posiadając pewną ilość rzemieślników do naprawy bieżącej (gorącej i zimnej), a równocześnie dużą ilość napraw bieżących „gorących", odrywa część tych pracowników od planowanej pracy przy przeglądach okresowych, przerzucając ich na naprawę gorącą i wzmacniając zmiany turnusowe.

W takiej sytuacji przeglądy okresowe ulegają załamaniu i coraz więcej parowozów przybywa na naprawę bieżącą gorącą, załamuje się planowe dostarczanie parowozów dla służby ruchu. Pozatym pociągi, które z przeciążonych węzłów powinny być odprowadzone, korkują węzeł, a pociągi, zbliżające się do węzła, z konieczności zatrzymywane są pod semaforami lub nawet na stacjach pośrednich przed węzłem. Sytuacja ulega bardzo poważnemu zakłóceniu pod względem ruchowym, jak również pod względem parowozowym. Spóźnione bowiem przybycie parowozów do parowozowni jest przyczyną opóźnionego wydania do następnego pociągu. Niektóre parowozownie dostosowały się do zasad planowego wykonywania przeglądów okresowych (zapobiegawczych) i ściśle ich przestrzegają.

Doświadczenia, zdobyte z pracy tych parowozowni, wykazują, że: naprawy bieżące „gorące", zwane często międzypociągowymi, zostały zmniejszone niemal do zera; obsady rzemieślników dla naprawy zimnej zwiększono kosztem zmniejszenia obsad turnusowych na trzy zmiany; praca i jakość technicznego jej wykonania uległy wybitnej poprawie; ilość uszkodzeń parowozów spadła o 80%; pracogodziny naprawy bieżącej (zimna i gorąca) na 100 parowozokilometrów obniżyły się o 50%; za cały okres badany żaden parowóz nie uległ wybiciu z turnusem przewidzianej pracy; w parowozowni zapanował należyty styl pracy, tj. planowość pracy, dokładność wykonania pod względem fachowym, zapobiegliwość w przygotowaniu potrzebnych materiałów i części, a co najważniejsze zniknęła „gorączka", nacechowana rzeczowym przerzucaniem rzemieślników z jednego parowozu od pracy rozpoczętej, lecz nie zakończonej, na inny parowóz, do innej pracy, lecz pilniejszej w wykonaniu, ze względu na przeznaczenie parowozu do drogi.

Taki styl pracy należy wprowadzić na wszystkich parowozowniach, a szczególny nacisk należy położyć na bezwzględne i ścisłe przestrzeganie tych zasad w parowozowniach, obsługujących pociągi na liniach pracujących, jak i podano, przy pełnym wykorzystaniu zdolności przelotowej i w tych węzłach, których zdolność przepustowa jest mniejsza.

Na stan techniczny parowozów, oprócz warsztatu pomocniczego, wielki wpływ wywiera poziom fachowy drużyn parowozowych, sumienność ich pracy oraz zapobiegliwość w usuwaniu drobnych usterek i troska o utrzymanie parowozu na odpowiednim poziomie technicznym. Celem ułatwienia wykonania tego zadania, parowozownie powinny bezwzględnie przestrzegać zasady utrzymywania stałego przydziału parowozu, tj. zagwarantować stałych gospodarzy na parowozie. Doświadczenia wieloletnie potwierdzają, że właśnie tylko w danym przypadku można zapewnić pełną niezawodność pracy parowozu, o czym świadczą również bogate doświadczenia kolei radzieckich.

Opanowanie przez drużyny parowozowe socjalistycznych metod konserwacji i eksploatacji parowozu, wzorowane na czołowych maszynistach radzieckich, stawiają te sprawy prosto i wyraźnie. Podają one bogaty materiał źródłowy i wskazują na olbrzymie możliwości osiągnięć pod względem utrzymania stanu parowozu na najwyższym poziomie technicznym, zawdzięczając drużynom parowozowym.

Rozwijające się współzawodnictwo wśród drużyn parowozowych na tym polu i jego przemożny wpływ na jakość i technologię pracy jest potężną dźwignią dla usprawnienia pracy wogóle, a szczególnie trakcyjnej. Na tym polu, jak wykazuje doświadczenie, jest jeszcze wiele do zrobienia. Duże bowiem stwierdzamy różnice w jakości pracy poszczególnych parowozowni, a nawet wielkie roz-

piętości w wynikach pracy parowozów tej samej serii, a obsługujących pociągi na tym samym odcinku. Różnice te wyraźnie potwierdzają, że mogąc osiągnąć dobre wyniki na jednym parowozie, możemy i powinniśmy zmniejszyć wachlarz istniejących rozpiętości pomiędzy najlepszymi i najgorszymi, podciągając poziomy górne do najlepszych.

Do usprawnienia tych zagadnień wciągnijmy najszersze grono bezpośrednich wykonawców i całą administrację. Dopomóżmy drużynom parowozowym przez żywy i bezpośredni z nimi kontakt oraz przez podnoszenie ich wiedzy fachowej na wyższy poziom drogą przeznaczenia instruktorów służby mechanicznej wyłącznie do szkolenia, z uwzględnieniem w pierwszej kolejności strony praktycznej, tj. z zapewnieniem częstych jazd szkoleniowych, poczynając od pouczenia praktycznego przy przyjęciu parowozu w parowozowni, a kończąc na oddaniu parowozu w parowozowni macierzystej po skontrolowaniu zapisu, dokonanego w książce naprawy parowozów.

Większe natężenie ruchu wymaga specjalnej troski nie tylko o należyty stan techniczny parowozów. Wypływa ważkie zagadnienie walki o właściwe jego wykorzystanie, powiedzmy wyraźnie: o ciężar pociągu, o zmniejszenie jazd luzem, o zmniejszenie pracy, tzw. pozapociągowej. Pod tym względem wysunięta oddolnie inicjatywa pociągów z listami gwarancyjnymi, parowozów z listami gwarancyjnymi powinna znaleźć największe poparcie ze strony czynników administracyjnych, ponieważ ujmuje ona w swej formie najważniejsze elementy składowe, stanowiące o jakości wykorzystania tak kosztownych środków przewozowych, jakimi są parowozy i wagony, a ponadto podciąga wszystkie pozostałe ogniwa pracy do wyższego poziomu, do lepszego stylu pracy.

Jednym z bardzo poważnych ogniw w łańcuszku gospodarki trakcyjnej jest dyspozytor parowozowy. Jego operatywność, orientacja w sytuacji ruchowej, łączność z ruchowcami, panowanie nad tym, co będzie, tj. nad planem pracy na całą dobę naprzód, a ściśle nad planem 6 godzinnym, jest gwarancją sprawnego wykorzystania parowozów, dostarczenia ich na czas dla służby ruchu, jak również należytego obrządzenia parowozu.

Pod tym względem, opierając się na doświadczeniu z okresu ubiegłego, stwierdzić należy, że pozostaje służbie mechanicznej wiele do zrobienia i powinniśmy główną uwagę zwrócić na usprawnienie pracy dyspozytorów, szczególnie wobec zbliżających się szczytów w pracy przewozowej.

Poruszone zagadnienia wyraźnie postawiły wielkość najbliższych zadań, oczekujących na realizację, wykazały nierówną zdolność wykonania spodziewanych przyrostów pracy przez dyrekcje, a wreszcie wykazały ukryte duże rezerwy, jeszcze nie wyczerpane przez służbę mechaniczną.

Stoimy już u progu największych zadań roku bieżącego. Wiemy, że następne lata planu 6-letniego przyniosą dalsze zwiększenie tych zadań. Świadomość ta pobudza do decyzji energicznego i najszybszego zespolenia wysiłków Partii, Administracji i Związku, w celu usprawnienia pracy, w myśl zasad Wicepremiera Minca: „Produkujcie więcej, produkujcie taniej i produkujcie lepiej".

Organizacja planowych napraw bieżących w związku z listem gwarancyjnym dla parowozu w parowozowni Karsznice

mgr inż. MICHAŁ ZAWADA

Za przykładem kolejarzy tarnogórskich pracownicy parowozowni Karsznice wprowadzili u siebie nową, dotychczas nieznaną na kolejach polskich, formę współzawodnictwa pracy — parowozowy list gwarancyjny. Stanowi ona połączenie wysiłków maszynistów i brygad naprawczych, w celu skrócenia postoju parowozów w naprawie i podniesienia jakości napraw.

Artykuł mgr inż. M. Zawady omawia zasady tej nowej formy współzawodnictwa pracy, która zasługuje na szerokie rozpowszechnienie.

1. ZAKRES PRAC ZAŁOGI PAROWOZOWNI I LIST GWARANCYJNY DLA PAROWOZU.

Nowa forma współzawodnictwa kompleksowego, podjęta w postaci parowozowego listu gwarancyjnego przez załogę parowozowni Karsznice dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Prezydenta Bolesława Bieruta i święta 1 Maja, ma na celu utrzymanie każdego parowozu w stałej gotowości do jazdy oraz w należytym stanie technicznym, gwarantującym sprawną i bezpieczną pracę parowozu. Cel ten załoga trakcyjna parowozowni zobowiązała się osiągać przez racjonalną konserwację parowozów, a załoga warsztatowa przez wysoką jakość dokonywanych napraw.

Do podjęcia tego zobowiązania zachęciła załogę parowozowni Karsznice cenna inicjatywa kolejarzy tarnogórskich wyprawiania pociągów za listami gwarancyjnymi, podjęta w zrozumieniu doniosłości zadań przewozowych PKP dla rozwoju życia gospodarczego kraju. Przyczynił się do tego również w dużym stopniu wysoki poziom uświadomienia obywatelskiego pracowników parowozowni.

Jest rzeczą zrozumiałą, że można dać gwarancję wówczas, jeżeli jest jasno określone „za co się gwarantuje". Dla dokładnego ustalenia zakresu gwarancji przez każdą z załóg należy więc przede wszystkim ustalić zakres ich czynności, przewidziany przepisami.

Podział tych czynności w parowozowni Karsznice, został określony przez kolektyw pracowniczy w sposób następujący:

Do zakresu czynności załogi trakcyjnej należą:

a) Prace konserwacyjne, wykonywane przez drużyny parowozowe, wyszczególnione w instrukcjach służbowych M1, M2 i mające na celu zapobieganie we właściwym czasie zużyciu, uszkodzeniu, zgubieniu części parowozu oraz naprawę drobnych uszkodzeń, powstających w czasie pracy parowozu. Ważniejsze z tych prac podane są na rys. 1.

b) Prace czyścicieli i palaczy w parowozowni, których zakres określa instrukcja M22.

Do zakresu czynności załogi warsztatowej należy:

a) Wykonywanie planowych remontów, przewidzianych przepisami M32, § 2, punkt 2, litera a, b, c, i przepisami M39.

b) Wykonywanie robót i usuwanie usterek, zapisanych w książce napraw bieżących parowozu przez maszynistów.

Odpis załącznika nr 1 powinni otrzymać:

a) z załogi trakcyjnej — instruktorzy maszynistów i wszystkie drużyny parowozowe,

b) z załogi warsztatowej — dyspozytor pracy i kierownik robót napraw bieżących.

Parowozownia Gł. Ikl. Karsznice D.O.K.P. Łódź	Zakres robót konserwacyjnych wykonywanych przez drużyny parowozowe	Zał. Nr. 1

1. Wymiana prostych pojedynczych rusztowin.
2. Mocowanie wszelkich zluzowanych śrub, nakrętek, wkrętów, śrub dwustronnych i t.d.
3. Wymiana wszystkich uszkodzonych zawleczek.
4. Wymiana pojedynczych klocków hamulcowych.
5. Regulowanie hamulca parowozu i tendra połączone z regulowaniem cięgieł i drążków wyrównawczych.
6. Regulowanie panewek korbowych, wiązarowych i krzyżulcowych.
7. Regulowanie klinów maźnicznych.
8. Uszczelnianie dławnic sprężarek powietrznych, pomp wodnych i wszelkich innych dławnic ze szczeliwem miękkim.
9. Usuwanie nieszczelności przewodów parowych, wodnych i powietrznych.
10. Mocowanie i uszczelnianie wszelkich smarowniczek i ich pokrywek
11. Przeczyszczanie kurków cylindrowych i wszelkich odwadniaczy.
12. Przeczyszczanie otworów kurków probierczych i wodowskazowych na płukaniu.
13. Smarowanie parowozu i tendra we wszystkich częściach trących włącznie z wymianą i odnawianiem smarników bawełnianych.
14. Oględziny i mocowanie zworów wideł maźniczych bez zmiany śrub.

Naczelnik Parowozowni Gł.

Rys. 1

Ponadto odpis tego załącznika powinien być wywieszony nad stołem, przy którym dokonywane są przez maszynistów zapisy do książki napraw bieżących parowozu. Książki napraw bieżących parowozów prowadzone być mają oddzielnie dla każdego parowozu.

Jeżeli chodzi o zapisy, dokonywane przez maszynistów do książki napraw bieżących parowozów, to należy stwierdzić, że nie są one dotychczas dokonywane w sposób właściwy. W zapisach tych usterki określane są w sposób bardzo ogólny, a często wprost niezrozumiały. Poza tym nazwy części, podawane w zapisach, są niezgodne z ustalonym mianownictwem części parowozowych.

Ten stan rzeczy musi ulec zmianie i tu mają wdzięczne pole do działania instruktorzy — maszyniści, którzy powinni śledzić za tym, aby zapisy, dokonywane przez maszynistów, były sformułowane w sposób jasny i zwięzły, a jednocześnie wskazujący konkretnie istniejące usterki oraz ich przyczyny w określonym zespole parowozu. Należy bowiem pamiętać o tym, że właściwe dokonanie zapisu w książce napraw bieżących parowozu — to bardzo poważne usprawnienie w dyspozycji robót przy naprawach bieżących parowozu oraz źródło dużych oszczędności na pracogodzinach.

Sprawę tę specjalnie poleca się uwadze maszynistów oraz personelu instruktorskiego, ponieważ dobry zapis naprawy umożliwia załodze warsztatowej usunięcie szybko i sprawnie wskazanej usterki. Inaczej mówiąc, zapis do książki napraw powinien być jasny i zrozumiały oraz traktowany jako telegram gospodarczy załogi parowozu do załogi warsztatowej o usunięcie wskazanej usterki. Natomiast zapisy, sporządzone w sposób niedbały i niedokładny, to rebusy, na rozwiązanie których pracownicy załogi warsztatowej tracą czas bezprodukcyjnie.

D.O.K.P. w Łodzi — dnia 1952r.
Parowozownia I kl.-Karsznice

Załącznik nr 2

List gwarancyjny dla parowozu

List gwarancyjny Nr....

Załoga warsztatowa parowozowni I kl. w Karsznicach przekazuje w dn.....195? parowóz serii .....nr..... po dokonanym przeglądzie okresowym, remoncie rewizyjnym.

Równocześnie gwarantuje należyty stan tego parowozu oraz jego pracę bez napraw międzypociągowych z winy załogi warsztatowej do następnego planowego przeglądu okresowego, remontu rewizyjnego.

Jednocześnie drużyny parowozowe zobowiązują się do racjonalnego utrzymania parowozu w okresie pomiędzy planowymi przeglądami okresowymi i wykonywania koniecznych drobnych napraw we własnym zakresie, oraz nie dopuszczenia do zepsucia parowozu w drodze lub opóźnienia pociągu z winy drużyny parowozowej.

Parowóz zdał	Parowóz przyjął
1. Pom.Naczelnika spr.w-towych	1. Pom.Naczelnika spr.trakc.
2. Odbiorca Robót	2. St.Dyspozytor
3. Kierownik Robót	3. St.Maszynista
4. Drużynowy drużyny zespoł.	4. Maszynista
5. Drużynowy drużyny smarotłoczni	5. - " -
6. " " stokera	6. Pom. maszynisty
7. " " hamulca zesp.	7. - " -
8. " " oświetlenia	8. - " -
	9. St. palacz parowozowni

List gwarancyjny należy wkleić do książki napraw bieżących parowozów.

Rys. 2

Zapisy — rebusy w książkach napraw bieżących parowozu muszą więc zniknąć jak najprędzej.

Po wyjaśnieniu zakresu czynności warto kilka słów poświęcić samej formie zobowiązań. List gwarancyjny (rys. 2) wystawia załoga warsztatowa po dokonanym przeglądzie okresowym lub remoncie okresowym, przyjmując jednocześnie od drużyny parowozowej zobowiązanie należytego utrzymania parowozu w okresie pomiędzy planowymi przeglądami i remontami. List ten jest aktem zdawczo-odbiorczym i zostaje wklejony do książki napraw bieżących parowozu. Wklejenie listu gwarancyjnego do książki naprawy bieżącej danego parowozu ma przypominać drużynom parowozowym o przyjętym przez nich zobowiązaniu, a treść oraz ilość dokonywanych w niej zapisów świadczyć będzie o wartości rzeczywistej udzielonej gwarancji i przyjętych zobowiązań.

2. CYKL, ZAKRES ROBÓT I POSTÓJ PAROWOZU PODCZAS PRZEGLĄDÓW OKRESOWYCH.

Wiemy z doświadczenia, że tylko planowa praca może przynieść spodziewane wyniki ekonomiczne i techniczne. Praca planowa — to praca wydajna i głęboko przemyślana. Planuje się przewozy i pracę parowozu, a więc muszą być planowane i naprawy bieżące parowozu, będące właściwie planowanymi przeglądami okresowymi parowozu.

Musimy sobie uświadomić, że tylko przez przyjęcie przez załogi warsztatowe zasady „planowej pracy" możemy zapewnić wywiązanie się z podjętych przez siebie zobowiązań.

W celu umożliwienia planowej pracy załogi warsztatowej, dotychczasowy sposób wykonywania napraw bieżących parowozu na podstawie zapisów maszynistów w książce napraw bieżących parowozu został usprawniony przez wprowadzenie do przepisów o remoncie parowozów i tendrów normalnotorowych (M-32) p r z e g l ą d ó w o k r e s o w y c h, zaliczonych do remontów planowych.

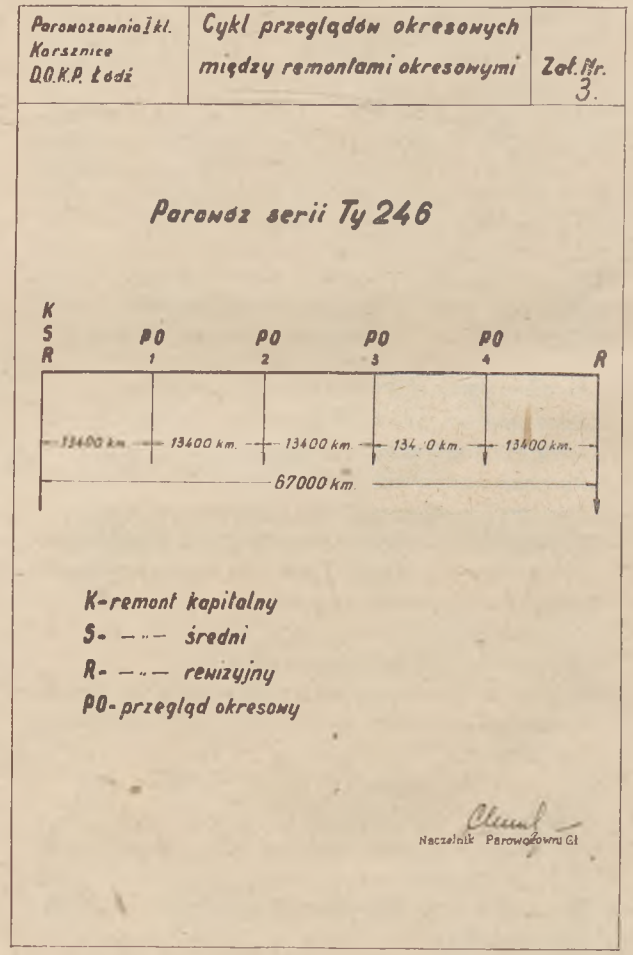
Należyte i terminowe wykonanie przeglądów okresowych przez załogę warsztatową oraz właściwa konserwacja przez drużyny parowozowe w zasadzie wykluczają potrzebę przeprowadzania bezplanowych międzypociągowych napraw parowozu. W ten sposób naprawa bieżąca w dawnym pojęciu, polegająca na wykonywaniu napraw przez załogę warsztatową na podstawie zapisów maszynistów, z chwilą wprowadzenia należytego i w ustalonym czasie wykonywania planowych przeglądów okresowych, zgodnie z przepisami M-32, nie powinna istnieć.

List gwarancyjny dla parowozu ma za zadanie mobilizowanie załogi parowozowni do walki z bezplanowymi naprawami bieżącymi parowozu.

Naprawa bieżąca parowozów w obecnym pojęciu, zgodnie z intencją przepisów M-32, to p l a n o w e p r z e g l ą d y o k r e s o w e w e d ł u g z g ó r y o p r a c o w a n e g o c y k l u dla poszczególnych serii, czy też grup serii parowozów, w zależności od miejscowych warunków.

Dla opracowania cyklu przeglądów okresowych konieczne jest w pierwszej kolejności ustalenie przebiegu (okresu), wyrażającego się w km. i będącego miernikiem wykonanej pracy parowozu. Okres ten uwarunkowany jest sprawną i ekonomiczną pracą poszczególnych zespołów, z których jednym z najważniejszych jest kocioł. Ze względu na stosowanie „sodafosu" oraz na różne rodzaje wody, używanej do napełnienia kotła na trasach obsługiwanych przez parowozownie, okresy te bywają różne. Np. dla parowozów serii Ty 246, obsługujących odcinki parowozowni Karsznice, przebieg pomiędzy płukaniami kotła ustalony został na 13.400 km.

Dzieląc ustalony przepisami M32 przebieg pomiędzy remontami okresowymi przez przebieg pomiędzy płukaniami kotła, otrzymujemy cykl przeglądów okresowych, przedstawiony na rys. 3. Ze schematu tego wynika, że ilość przeglądów okresowych pomiędzy remontami okresowymi, dla parowozu serii Ty 246, wynosi 4. Należy tu wyjaśnić, że ustalony przepisami przebieg pomiędzy remontami rewizyjnymi dla parowozów serii Ty 246 wynosi 65.000 km, a wynikający z ustalonego okresu pomiędzy płukaniami kotła 67.000 km, jednak różnica ta znajduje się w dopuszczalnych przepisami granicach.



Rys. 3

Zestawiając oględziny poszczególnych części i zespołów podczas przeglądów okresowych zgodnie z przepisami M-32, otrzymujemy wykaz robót, wykonanych podczas przeglądów okresowych, przedstawionych na rys. 4.

Z tego wykazu wynika, że przeglądy okresowe nr 1 i 3 będą miały nieco mniejszy zakres, natomiast przeglądy nr 2 i 4 będą miały większy zakres robót.

Dla ustalenia postoju, niezbędnego dla dokonania płukania kotła i przeprowadzenia przeglądów okresowych, sporządzony został harmonogram przeglądów okresowych (rys. 5), z którego wynika, że postój ten dla parowozu serii Ty246 trwa 46 godz. Z harmonogramu tego wynika, że decydującym czynnikiem dla ustalenia czasu postoju parowozu jest naturalne ochładzanie kotła, trwające 24 godz. I dlatego właśnie prace ślusarskie, niezbędne dla dokonania przeglądów okresowych, rozłożone są na dwa dni, przy czym w specjalnościach armatury i kotlarzy prace są wykonywane tylko w drugim dniu, tzn. po ochłodzeniu kotła.

Przez wprowadzenie nowoczesnego sposobu, tzw. obiegowego ochładzania kotła, połączonego z tzw. „ciepłym płukaniem", czas postoju parowozu na płukaniu mógłby być poważnie skrócony (wg. A. P. Michiejew „Ekspłoatacja łokomotiwow i łokomotiwnoje choziajstwo" postój parowozu serii FD trwa 17 godz.).

Sprawą tą powinny zainteresować się bliżej komórki postępu technicznego, planowania i inwestycyjne.

3. HARMONOGRAM PRZEGLĄDU OKRESOWEGO PAROWOZU.

Dla ustalenia czasu postoju, koniecznego dla przeprowadzenia płukania kotła i dokonania przeglądu okresowego, sporządza się harmonogram. W harmonogramie przedstawiona jest kolejność, równoległość i czas trwania przeprowadzanych robót. Harmonogram wyznacza terminy dla poszczególnych faz robót i dlatego bez sporządzenia harmonogramu nie może być mowy o racjonalnym rozłożeniu robót i terminowym ich wykonaniu.

Sposób postępowania przy opracowywaniu harmonogramu jest następujący:

Dla każdej specjalności drużyn należy ustalić przeciętny średni zakres robót podczas przeglądów okresowych, wyrażony w pracogodzinach, uzyskanych z podzielenia godzin cennikowych dla ustalonego zakresu robót przez przeciętny stosunek $\frac{T}{t}$ w danej specjalności. Otrzymane w ten sposób pracogodziny wpisujemy do rubryki „ilość pracogodzin".

Zakres robót dla każdej specjalności drużyn ślusarskich powinien być ustalony wg. jego charakteru, tzn. na: rozbiórkę, naprawę i montaż. Naprawy powinny być podzielone na naprawy, wykonywane przez drużyny ślusarskie napraw bieżących oraz na naprawy, wykonywane przez dział przygotowawczy. Podział taki zapewnia ustalenie terminów wykonania poszczególnych faz robót, w zależności od godziny wstawienia parowozu do przeglądu okresowego oraz terminów wykonania niezbędnych prac przez dział przygotowawczy.

W rubryce „czas trwania w godzinach" wpisujemy ilość godzin, otrzymanych z podzielenia ilości pracogodzin przez ilość pracowników, wykonujących odpowiednie roboty i następnie na siatce godzin w rubryce „czas postoju w godzinach" wykreślamy w skali czas trwania, ustalając tym samym rozpoczęcie i zakończenie wykonania określonego zakresu robót, w zależności od godziny wstawienia parowozu do przeglądu okresowego.

Wobec tego, że postój parowozu podczas przeglądu okresowego uzależniony jest od zakresu robót wykonywanych podczas płukania kotła, połączonego z jego ochładzaniem i że nie wszystkie prace mogą być wykonane w dowolnym terminie (kotlarskie i armatura tylko po ochłodzeniu kotła), ustalenie terminu rozpoczęcia i zakończenia określonych robót powinno być dokładnie przemyślane.

Po opracowaniu harmonogramu należy sporządzić zestawienie wynikowe przez wskazanie:

A) całkowitego postoju parowozu podczas przeglądu okresowego w godz.

B) ilości pracogodzin wg. harmonogramu dla każdej specjalności oraz ilości pracogodzin tych specjalności razem,

Parowozownia Gł I Kl. Karsznice DOKP Łódź	Wykaz robót podczas przeglądów okresowych			Zał. Nr 4. dla ser. Ty 246				
Lp	Wyszczególnienie ważniejszych robót	Okresowość wg. przep. M.32		Przegląd okresowy 1	2	3	4	
1	Płukanie kotła	——	+	+	+	+	+	+
2	Oględziny skrzyni ogniowej	przy każdym przegl. okres.	+	+	+	+	+	+
3	-"- przyrządów wodowskazowych	—"—	+	+	+	+	+	+
4	-"- urządzeń odiskiernych	—"—	+	+	+	+	+	+
5	-"- zakrapiaczy dmuchawki i ich przewodów	—"—	+	+	+	+	+	+
6	-"- rur cyrkulacyjnych	—"—	+	+	+	+	+	+
7	-"- piaseczniczy i jej przewodów	—"—	+	+	+	+	+	+
8	-"- hamulca ręcznego i przekładni ham. parowozu i tendra	—"—	+	+	+	+	+	+
9	-"- suwaków oraz mechanizmu pararozdzielczego	po przebiegu 10-15 tys.	+	+	+	+	+	+
10	-"- wlazarów, karbowodów i krzyżulców	12-15	+	+	+	+	+	+
11	-"- smoczków, pomp wodnych, przegrzewacza wody i rur zasilających	12-15	+	+	+	+	+	+
12	-"- odmulaczy.	12-15	—	+	+	+	+	+
13	-"- sprężarki hamulcowej	12-15	+	+	+	+	+	+
14	-"- smarotłoczni	12-15	+	+	+	+	+	+
15	-"- zaworów i siatek tendra	12-15	+	+	+	+	+	+
16	Płukanie skrzyni wodnej tendra	12-15	+	+	+	+	+	+
17	Oględziny tłoków i cylindrów oraz zaworów bezpieczeństwa cylin.	10-15	+	+		+		+
18	-"- przepustnicy	25-30	+		+		+	+
19	Przelanie korków łatwotopliwych	co 3 miesiące	+		+		+	+
20	Oględziny sprzęgów i połączenia parowozu z tendrem	-"-	+		+		+	+
21	-"- stokera	——	+		+		+	+
22	-"- manometrów parowych i powietrznych	co 6 miesięcy	+					+
23	-"- zaworów bezpieczeństwa kotła	-"-	+					+
24	-"- hamulca powietrznego.	-"-	+	Chmiel				+

Rys. 4

C) ilości pracogodzin, zużywanych przez dział przygotowawczy.

4. PLAN PRZEGLĄDÓW OKRESOWYCH PAROWOZU I PLAN DLA ZAŁOGI WARSZTATOWEJ PAROWOZOWNI

Zadaniem parowozowni jest dostarczenie parowozu w stanie pełnej gotowości do wykonania przewozów. Zadania te planowane są przez Służbę Ruchu. Według sporządzonych przez tę służbę planów planowana jest praca parowozów przez załogę trakcyjną parowozowni i ujęta w postaci wykresów, zw. turnusami. W ułożonych w ten sposób turnusach pracy parowozów po przebiegu, odpowiadającym cykliczności

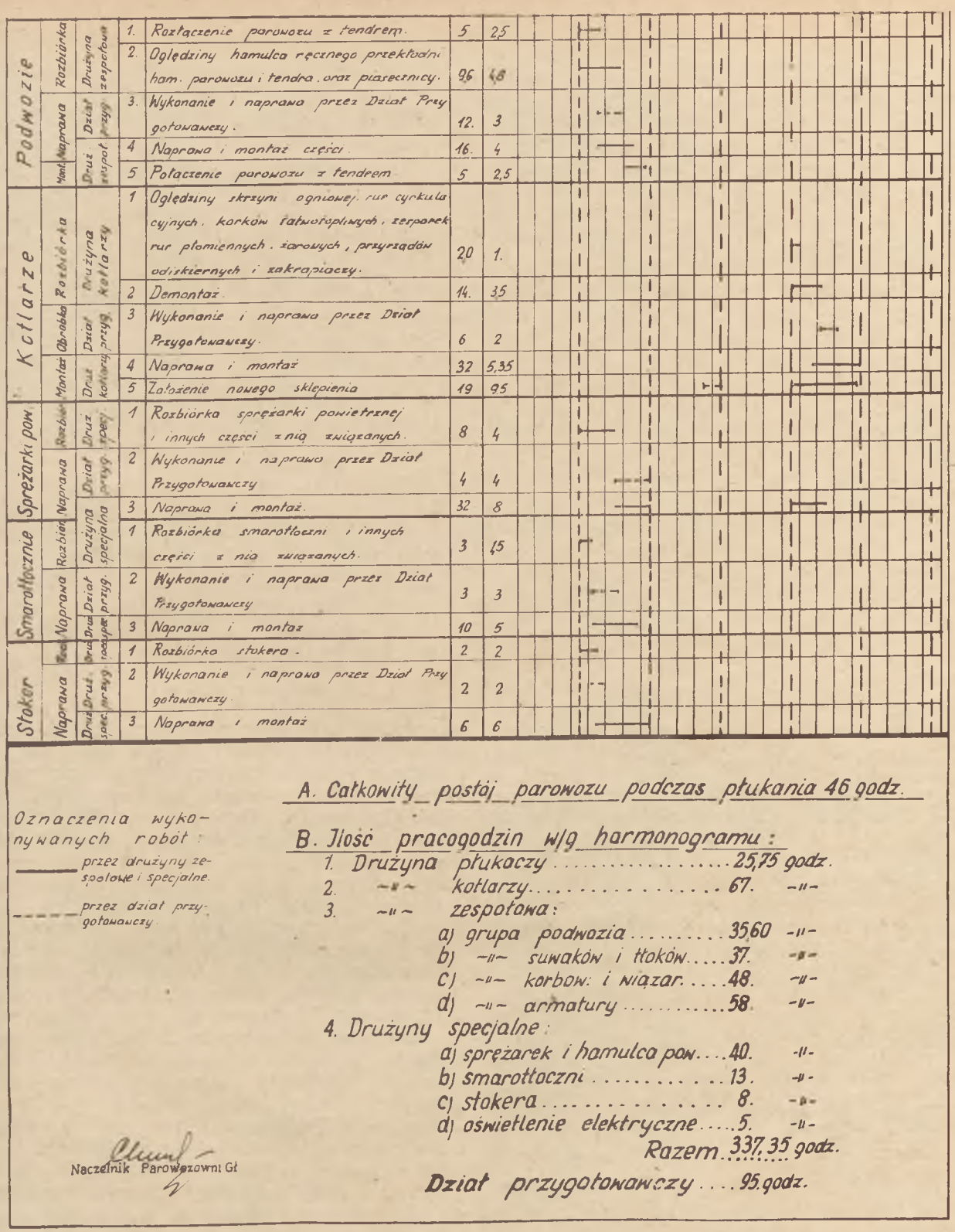
Parowozownia Gł. I kl.
Karsznice
D.O.K.P. Łódź

Harmonogram przeglądów okresowych par. serii Ty 246

Zał. Nr. 5.

Specjalność drużyny	Charakter robót	Wykonawcy drużyna, dział.	L p	Wyszczególnienie robót	Ilość pracogodzin	Czas trwania w godz.
Płukanie	Rozbiórka	Drużyna płukaczy	1.	Nakrycie komina i sprawdzenie zamknięcie klap popielnika	0,5	0,5
			2.	Ochładzanie kotła.	24	24
			3.	Spuszczenie wody i otwarcie wyczystek.	2	2
	Naprawa		4.	Płukanie kotła	9	3
			5	Oględziny kotła	1	1
	Montaż		6	Zamykanie wyczystek	3	3
			7	Napełnie kotła wodą	1	1
			8	Sprawdzenie wodą szczelności połączeń armatury z kotłem.	2,25	2,25
			9	Rozpalenie.	6	6
			10	Objęcie parowozu przez drużynę.	2	2
Cylindry i suwaki	Rozbiórka	Drużyna zespołowa	1.	Rozbiórka:		
				a) suwaków i mechanizmu pararozdzielcz	8	4
				b) tłoków	6	3
	Naprawa	Dział przygotowawczy	2.	Wykonanie części i naprawa przez Dział Przygotowawczy:		
				a) dla suwaków i mechanizmu pararozdz	12	12
				b) -"- tłoków	20	10
		Drużyna zespołowa	3	Czyszczenie i naprawa		
				a) suwaków i mechanizmu pararozdzielcz	3,5	3,5
				b) tłoków	1	1
	Montaż		4.	Składanie		
				a) suwaków i mechanizmu pararozdzielcz	5,50	2,75
				b) tłoków	12	4
Korbow. Wiąz. krzyżul.	Rozbiórka	Drużyna zespołowa	1.	Zdjęcie wiązarów, korbowodów i oględziny tuchże, oraz krzyżulca i prowadnic	8	2
			2.	Rozbiórka części podlegających naprawie	16	4
	Naprawa	Dział przygotowawczy	3.	Wykonanie i naprawa przez Dział Przygotowawczy.	30	10
		Drużyna zespołowa	4.	Naprawa i montaż części wraz z dopasa.	16	4
	Montaż		5.	Założenie wiązarów, korbowodów krzyżulców i prowadnic	8	2
Armatura	Rozbiórka	Druż. zespołowa	1.	Zdjęcie armatury, przyrządów i rur zasilających, przepustnicy, oraz odmulaczy	18	3
			2.	Rozbiórka zdjętych części		
	Naprawa	Dział przyg.	3.	Wykonanie i naprawa przez Dział Przygotowawczy.	6	3
		Drużyna zespoł.	4.	Naprawa, dopasowanie i montaż.	30	5
	Mont.		5.	Założenie zdjętych części.	10	1,66

czas postoju w godzinach (1 działka = 2 godz.)

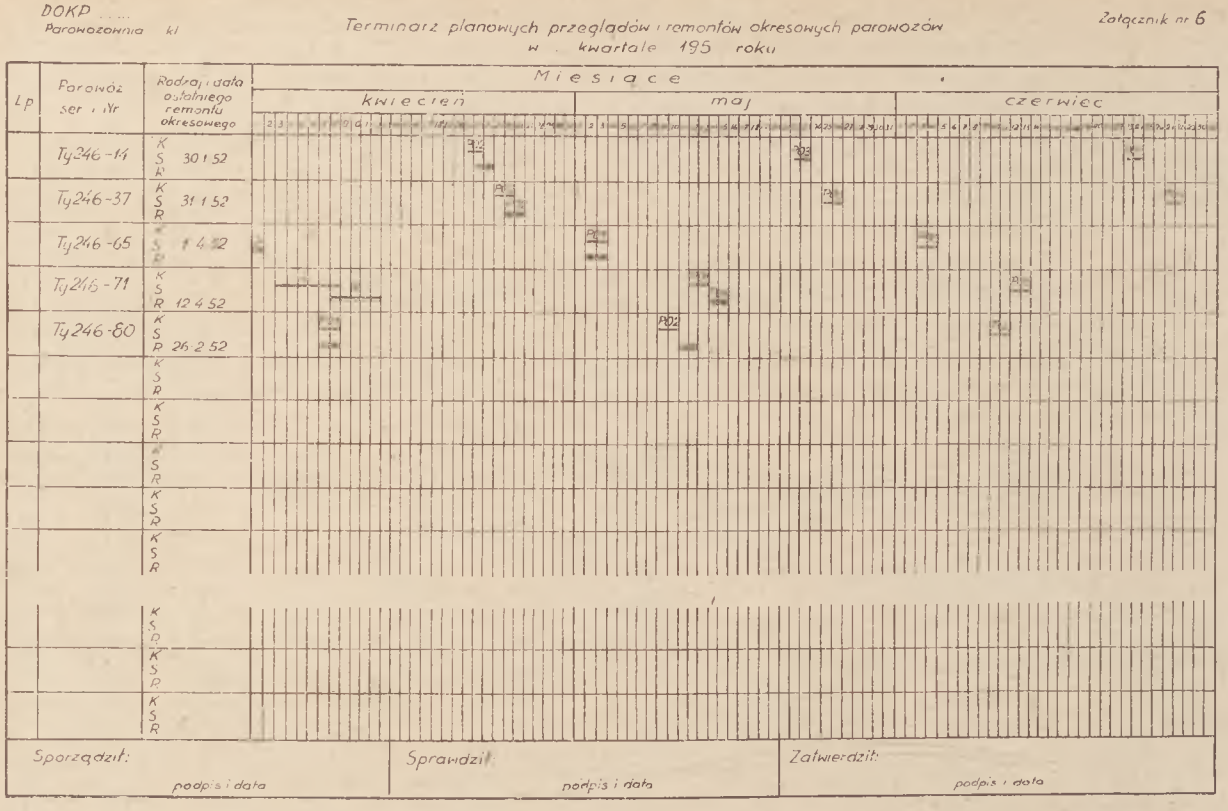


Rys. 5

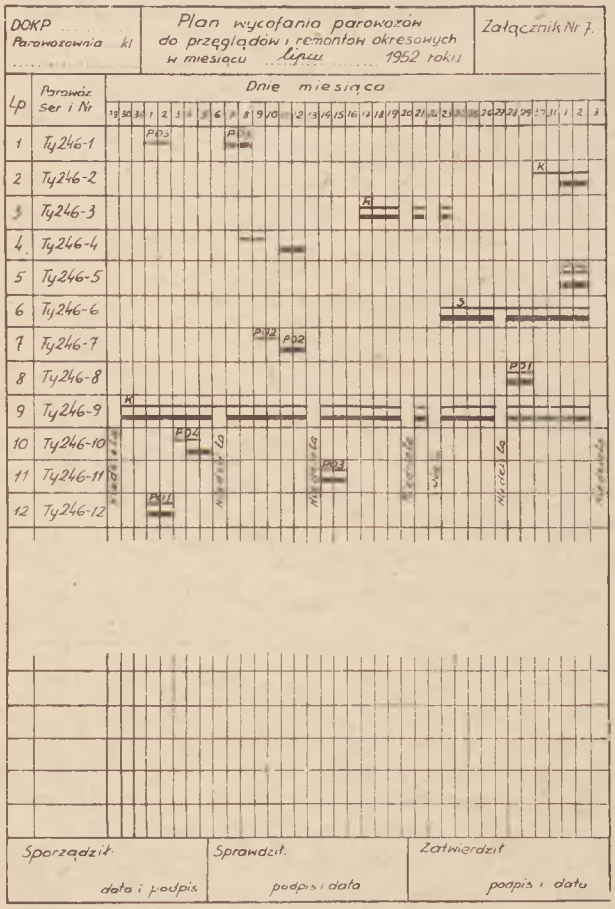
przeglądów okresowych, przewidziane są postoje w parowozowni macierzystej dla dokonania planowych przeglądów i napraw okresowych.

Zestawiając dla każdego parowozu w przewidzianych postojach kolejne przeglądy i remonty okresowe w każdym kwartale, otrzymamy terminarz planowych przeglądów i remontów okresowych (rys. 6). W terminarzu nad kreską (linia cienka), oznaczająca planowe wycofanie parowozu dla dokonania przeglądów, czy też remontów okresowych, należy oznaczać nr kolejnego przeglądu okresowego (P01, 2, 3 lub 4 dla parozozów serii Ty 246) lub rodzaj remontu okresowego (R — rewizyjny, S — średni, K — kapitalny). Oznaczania te należy utrzymywać przy każdym określaniu przeglądów, czy też remontów okresowych.

Terminarz taki powinno się ustalać zasadniczo



Rys. 6.



Rys. 7

na cały rok, przy czym powinien on być co miesiąc uaktualniony przez załogę trakcyjną na podstawie wykonanych przeglądów i remontów okresowych (linie grube) i rzeczywistych przebiegów parowozów. Na podstawie uaktualnionego terminarza załoga trakcyjna do dnia 25 każdego miesiąca sporządza miesięczny plan wycofania parowozów do przeglądów i remontów okresowych (rys. 7) na miesiąc następny.

Wobec tego, że w planie znajdą się parowozy, przy których należy wykonać przeglądy i remonty okresowe, przez sporządzenie wyciągu numerów parowozów powstanie numeryczny plan przeglądów okresowych parowozów (rys. 8), remontów rewizyjnych, średnich lub kapitalnych.

Załoga trakcyjna sporządza numeryczne plany:

a) przeglądów okresowych w każdym tygodniu, przy czym najpóźniej we czwartek na tydzień następny,

b) remontów okresowych w każdym miesiącu, przy czym najpóźniej do dnia 25 na miesiąc następny.

Numeryczne plany przeglądów i remontów rewizyjnych po sporządzeniu podlegają zatwierdzeniu przez Naczelnika Parowozowni lub jego Zastępcę i są przekazywane załodze warsztatowej napraw bieżących lub rewizyjnych.

Zatwierdzony numeryczny plan jest obowiązujący i powinien być ściśle przestrzegany.

Z planem tym powinny się zapoznać wszystkie zainteresowane drużyny parowozowe, w pierwszej kolejności st. maszyniści.

DOKP Parowozownia .. kl	Numeryczny plan przeglądów okresowych parowozów w okresie od dn. 1 lipca do dn 8 lipca 1952								Załącznik Nr 8
Lp	Parowóz ser i Nr	Data wycofania planow.	Data wycofania rzeczyw.	Do przegląd okr. Nr	Lp	Parowóz ser i Nr	Data wycofania planow.	Data wycofania rzeczyw.	Do przegląd okr. Nr
1	Ty246-1	1.7.52		PO-3					
2	Ty246-12	1.7.52		PO-1					
3	Ty246-96	1.7.52		PO-2					
4	Ty246-108	2.7.52		PO-2					
5	Ty246-125	2.7.52		PO-4					
6	Ty246-114	2.7.52		PO-3					
7	Ty246-10	3.7.52		PO-4					
8	Ty246-99	3.7.52		PO-2					
9	Tr21-5	3.7.52		PO-1					
10	Tr21-96	4.7.52		PO-1					
11	Tr21-105	4.7.52		PO-3					
12	Tr21-100	4.7.52		PO-4					
	i t. d.								
Sporządził: data i podpis		Sprawdził: podpis i data				Zatwierdził: podpis i data			

Rys. 8

W każdym z omawianych wyżej planów, a mianowicie:

1) w terminarzu planowych przeglądów i remontów okresowych,

2) w planie wycofania parowozów do przeglądów i remontów okresowych,

3) w numerycznych planach parowozów, powinny być wnoszone (grubą linią) rzeczywiste terminy wykonania przeglądów i remontów okresowych.

Sporządzanie numerycznych planów przeglądów okresowych i remontów rewizyjnych ma na celu zapoznanie załogi warsztatowej z planem jej prac na najbliższą przyszłość oraz umożliwienie jej wcześniejszego przygotowania części, ewentualnie zespołów zamiennych, co w wyniku zagwarantować ma wykonania planowych prac w wyznaczonym terminie.

5. PLANOWANIE ZAKRESU ROBÓT PRZY PRZEGLĄDACH OKRESOWYCH I NAPRAWACH REWIZYJNYCH

Dla umożliwienia wykonania planowych przeglądów okresowych i napraw rewizyjnych w ustalonym terminie i w wyznaczonym postoju zakres robót powinien być również zaplanowany i niezbędne części oraz zespoły zamienne wcześniej, tzn. przed wycofaniem parowozu z ruchu, przygotowane.

W tym celu:

a) Przed wycofaniem parowozu do przeglądów okresowych na 24—48 godzin st. maszynista w książce napraw bieżących parowozu, biorąc pod uwagę kolejny numer przeglądu okresowego, sporządza wstępny opis robót, w którym podaje roboty, nie objęte (rys. 3) dla danego numeru przeglądu okresowego.

Wstępny opis, sporządzony przez st. maszynistę, zostaje uzupełniony przez maszynistę, który odbył ostatnią jazdę przed planowanym przeglądem okresowym.

b) Przed wycofaniem parowozu do naprawy rewizyjnej zapisy w książce napraw bieżących parowozu dokonywane są w sposób podany w punkcie „a". Poza tym przy ostatnim przeglądzie okresowym konieczne jest dokonanie pomiarów ważniejszych węzłów zespołów parowozu dla umożliwienia wcześniejszego, tzn. przed wycofaniem parowozu z ruchu, przygotowania zespołów zamiennych.

Biorąc pod uwagę zakres robót dla danego numeru przeglądu okresowego, przedstawiony na rys. 4 oraz zapis w książce napraw bieżących parowozu, zgodnie z punktem „a" —

Parowozownia Gł. Ikl. Karsznice D.O.K.P. Łódź	Części wymienne niezbędnie potrzebne dla utrzymania harmonogramu przeglądów okresowych			Zał. Nr. 9
Lp.	Nazwa części lub zespołu	Do parowozu serii	Jedn. szt. kg m.	Ilość
1	Cylindry do pomp wodnych Worthingtona	Ty 246	szt.	4
2	Opaski kauczukowe pomp wodnych -"-	-"-	-"-	200
3	Prasy smarne do maszyny Stockera	-"-	-"-	10
4	Smoczki Nathan	-"-	-"-	5
5	—"— Rt 11 Friedmana 180 l.	Tr 21	-"-	8
6	Dysze smoczków —"— —"—	-"-	-"-	20
7	—"— —"— Nathan 350 l.	Ty 246	-"-	70
8	Gwizdawki parowe	-"-	-"-	5
9	Kulki stalowe ø 5.5-6 mm	-"-	-"-	1000
10	—"— —"— ø 32 mm	-"-	-"-	50
11	Zawory zasilające kotła podwójne	-"-	-"-	8
12	—"— zapuszczające smoczków Nathan	-"-	-"-	18
13	Krany spustowe wodowskazu	-"-	-"-	40
14	—"— probiercze	-"-	-"-	40
15	Prasy smarne tłoków, suwaków	Tr 21	-"-	4
16	Rurki stalowe ø 7 mm	Ty 246	Kg	50
17	Odmulacze kotła	-"-	szt.	10
18	Sprężyny spiralne osi tocznych	-"-	-"-	20
19	Stal resorowa płaska 128x11	-"-	Kg	500
20	—"— —"— —"— 128x9	-"-	-"-	500
21	Podkładki sprężynowe ø 1/2"-1 1/2"	-"-	-"-	100
22	Krany spustowe wodowskazu	Tr 21	szt.	10
23	—"— probiercze	-"-	-"-	10
24	Odmulacze kotła	Tr 21	-"-	6
				Naczelnik Parowozowni Gł. I Kl.

Rys. 9

otrzymamy planowany zakres robót przy przeglądzie okresowym.

Dla napraw rewizyjnych planowanym zakresem robót będą roboty, wynikające z oględzin ważniejszych części i zespołów, zgodnie z przepisami naprawy M-32 oraz zakres, wynikający z zapisów w książce napraw bieżących.

Załoga warsztatowa, znając z numerycznego planu przeglądów okresowych parowozów (rys. 8) datę wycofania parowozu z ruchu oraz planowy zakres robót, może poczynić starania w kierunku przygotowania i skompletowania części lub ewentualnie zespołów zamiennych. Niezależnie od tego, tzn. od znajomości numerycznego planu i planowanego zakresu robót, dla terminowego wykonania przeglądów okresowych w wyznaczonym postoju konieczne jest posiadanie ważniejszych części i zespołów wymiennych ,podanych na rys. 9.

Asortyment tych części wymiennych — to części obrotowe, ustalone na podstawie obserwacji ich naprawy i wymiany podczas przeglądów okresowych. Posiadanie takiego asortymentu umożliwia zdjęcie z parowozu części zużytej i natychmiastowe zmontowanie części wymiennej oraz poddanie naprawie części lub zespołu, zdjętego z parowozu w czasie późniejszym, jak to wynika z postoju parowozu, z którego-część została zdjęta.

Należy się spodziewać, że omawiana w tym artykule organizacja planowych napraw bieżących, opracowana przez parowozownię Karsznice, zachęci inne parowozownie PKP do podjęcia podobnych kroków na swym terenie. Przez szerokie rozpowszechnienie nowej formy współzawodnictwa kompleksowego, jaką jest list gwarancyjny dla parowozu, wyeliminowane zostaną niewątpliwie bezplanowe naprawy bieżące, a umożliwione będzie wprowadzenie na ich miejsce napraw planowych, co przyczyni się do podniesienia techniczno-ekonomicznych wskaźników pracy parowozowni

Doświadczenia obsługi spedycyjnej PKP w 1951 roku

ZYGMUNT ŻÓŁCIŃSKI

Artykuł niniejszy omawia doświadczenia obsługi spedycyjnej z przeprowadzonej w okresie przewozów jesiennych r. 1951 akcji przewozu ziemniaków, owoców, warzyw i pasz słomiastych. Na podstawie dokładnej analizy zarówno osiągnięć, jak i popełnionych w roku ubiegłym błędów, autor stawia konkretne wnioski, mające na celu usprawnienie pracy na tym odcinku w tegorocznej kampanii jesiennej.

Prowadzona przez PKP obsługa spedycyjna uspołecznionego handlu wewnętrznego, zapoczątkowana jesienną akcją ziemniaczaną w 1950 r., ma na celu przyjście z pomocą handlowi uspołecznionemu w dostawach masowych płodów rolnych ze wsi do miasta przez organizowanie punktów skupu bezpośrednio na stacjach kolejowych, przyjmowanie płodów rolnych wprost od producentów przez pracowników kolejowych i organizowanie naładunków przez kolej przy użyciu istniejących urządzeń handlowych na stacjach, jak: wagi, magazyny itp. Taka organizacja dostaw masowych płodów rolnych pozwala na wyeliminowanie zbędnych ogniw handlowych, będących pośrednikiem na drodze towaru od chłopa do transportu kolejowego, zbędnego i kosztownego przerzucania towaru z miejsca na miejsce, przynosi dużo oszczędności w ludziach i urządzeniach aparatu handlowego, a w efekcie daje poważne korzyści gospodarcze.

Niezależnie od powyższych ogólnych założeń, obsługa spedycyjna postawiła sobie za zadanie usprawnienie przewozów kolejowych na odcinku objętym jej działalnością. Biorąc bezpośredni udział w układaniu planów naładunku i przewozów oraz w organizowaniu naładunku i przewozu masowych towarów objętych spedycją, kolej ma nieograniczony wpływ na lepsze wykorzystanie wagonów, na wykluczanie przewozów nieracjonalnych i na stosowanie marszrutyzacji. Potrzeba jednak, aby kolejowy aparat spedycyjny żył tymi zagadnieniami, stawiał je sobie w cetrum swojej codziennej działalności i pracował operatywnie. Z drugiej strony potrzebna jest jak najdalej posunięta współpraca poszczególnych ogniw handlu uspołecznionego i kolei, zmierzająca przede wszystkim do organizowania planowych dostaw towarów na stacje kolejowe i skoordynowania ich z podstawianiem wagonów. Taka współpraca eliminuje konieczność szkodliwego magazynowania towarów na stacjach i umożliwia naładunek towarów do wagonów bezpośrednio przez producentów, bez potrzeby angażowania specjalnych sił roboczych, co, rzecz jasna, jest wielce korzystne.

Aby móc stwierdzić, czy i w jakim stopniu obsługa spedycyjna spełniła swoje zadanie w doświadczalnym 1951 roku i wyciągnąć praktyczne wnioski na przyszłość, wypada przeanalizować wyniki poszczególnych akcji spedycyjnych i ich kształtowanie się w poszczególnych DOKP.

Obsługa spedycyjna PKP w roku 1951 obejmowała sześć akcji, z których cztery dotyczyły przewozu ziemniaków, jedna owoców i warzyw i jedna pasz słomiastych. Analizując wyniki pierwszej akcji, tj. wiosennej akcji ziemniaczanej, obejmującej przewozy ziemniaków jadalnych, przemysłowych i pastewnych, wypada stwierdzić, że jakkolwiek nie uniknięto w niej wielu błędów i niedociągnięć, przeprowadzona ona została znacznie sprawniej niż jesienna 1950 r. i, podobnie jak tamta, przyniosła duże korzyści gospodarcze. Najwięk-

szy procent masy ziemniaczanej w stosunku do załadowanej w tej akcji na całej sieci PKP załadowały DOKP: Łódź 26,2%, Lublin 19,3% i Gdańsk 15,4%, zaś najmniej DOKP: Katowice 1,3%, Olsztyn 2,1% i Kraków 4%. Średnie obciążenie wagonu normalnotorowego w tej akcji wyniosło 17,39 ton, przy czym najlepsze wskaźniki pod tym względem uzyskały DOKP: Łódź 19,44 ton, Lublin 18,44 ton i Warszawa 18,03 ton, zaś najgorsze DOKP: Kraków 14,55 ton, Katowice 14,6 ton i Olsztyn 15,27 ton.

Stosunkowo słabe wyniki uzyskano w zakresie przyjmowania ziemniaków przez kolej wprost od producentów. Z ogólnej bowiem masy ziemniaków dostarczonych na stacje przyjęto wprost od producentów zaledwie 27,6%, zaś pozostałą ilość za pośrednictwem gminnych spółdzielni. Najgorsze wskaźniki pod tym względem uzyskały DOKP: Olsztyn 11,42%, Kraków 11,54% i Warszawa 13,88%, zaś stosunkowo najlepsze DOKP: Poznań 52,55%, Łódź 40,58% i Szczecin 38,8%. Podobnie słabe wyniki uzyskano w odniesieniu do ładowania ziemniaków do wagonów siłami producentów i kolei, które wyrażają się cyfrą 31,8% w stosunku do ogólnej ilości załadowanych ziemniaków. Najgorsze wskaźniki pod tym względem uzyskały DOKP: Lublin 13,32%, Katowice 18,54% i Gdańsk 19,77%, zaś stosunkowo najlepsze DOKP: Łódź 51,61%, Poznań 47,25% i Kraków 38,18%.

W akcjach spedycyjnych przy przewozie ziemniaków wczesnych, owoców i warzyw oraz pasz słomiastych służba handlowa wykonywała czynności spedycyjne w szczupłym zakresie i dlatego przeprowadzenie tych akcji nie nastręczało poważniejszych trudności. W okresie trwania obsługi spedycyjnej przy przewozie owoców i warzyw najwięcej towarów załadowały DOKP: Łódź 22,1%, Kraków 18,22% i Lublin 16,3%, zaś najmniej DOKP: Olsztyn 0,99%, Wrocław 1,57% i Szczecin 3,99% — w stosunku do ogólnej ilości załadowanej na sieci PKP. Największy nacisk w tej akcji kładziono na jak najlepsze wykorzystanie wagonów, uzyskując pod tym względem z miesiąca na miesiąc wyraźną poprawę. I tak średnie obciążenie wagonu normalnotorowego na sieci PKP wynosiło: w maju 5,36 ton, w czerwcu 5,27 ton, w lipcu 6,2 ton, w sierpniu 6,9 ton, we wrześniu 7,8 ton, w październiku 8,5 ton, w listopadzie 9,3 ton i w grudniu 9,7 ton. Średnie obciążenie wagonu w ciągu całej akcji wyniosło na sieci PKP 7,7 ton, przy czym najlepsze wyniki osiągnęły DOKP: Olsztyn 8,9 ton, Gdańsk 8,5 ton i Szczecin 8,4 ton, zaś najgorsze DOKP: Katowice 5,6 ton, Poznań 7 ton i Warszawa 7,2 ton.

W ramach akcji spedycyjnej przy przewozie pasz słomiastych najwięcej towarów załadowały DOKP: Poznań 25,24%, Wrocław 14,69% i Gdańsk 12,11%, zaś najmniej DOKP: Warszawa O,67%, Katowice 3,52% i Łódź 3,86% — w stosunku do ogólnej ilości załadowanej na sieci PKP. W akcji tej, podobnie jak w innych, toczono stałą walkę o jak najlepsze wykorzystanie wagonów. Osiągnięcie wyników w tym zakresie zależało jednak w dużym stopniu od tego, czy pasze słomiaste przewożone były w wagonach krytych, czy otwartych oraz czy były ładowane w stanie prasowanym, czy też luzem. Średnie obciążenie wagonu normalnotorowego paszami słomiastymi w okresie trwania akcji wyniosło na sieci PKP 2,82 ton. Najlepsze wskaźniki uzyskały DOKP: Wrocław 3,6 ton, Szczecin 3,25 ton i Poznań 3,08 ton, zaś najgorsze DOKP: Katowice 1,77 ton, Warszawa 1,88 ton i Lublin 1,9 ton. Wypada przy tym zauważyć, że niektóre DOKP w zbyt dużym stopniu używały do przewozu pasz słomiastych wagonów krytych, co szczególnie niekorzystnie wpływało na kształtowanie się wskaźnika wykorzystania wagonów. Tak np. w grudniu DOKP Warszawa używała do przewozu pasz słomiastych wyłącznie wagonów krytych, DOKP Katowice użyła do tych przewozów wagonów krytych w 95,44%, a DOKP Poznań w 94,34%. Stan ten jest tym więcej nieuzasadniony, że w tym okresie kolej dysponowała dużymi rezerwami opon wagonowych.

Poważne i trudne zadania miała do spełnienia służba handlowa na podstawie umowy spedycyjnej ze Zjdnoczeniem Przemysłu Ziemniaczanego. Do obowiązków jej należało bowiem między innymi przyjmowanie ziemniaków wprost od producentów tak pod względem ilościowym, jak i jakościowym, pobieranie prób towaru, organizowanie naładunku ziemniaków do wagonów oraz dokonywanie wypłat i rozliczeń z producentami z tytułu dostarczonych ziemniaków. Czynności te były wykonywane samodzielnie przez kolej bez jakiejkolwiek pomocy ze strony aparatu skupu, który placówki swoje w terenie zlikwidował. W okresie trwania akcji najwięcej ziemniaków przyjęły i załadowały DOKP: Gdańsk 33,17%, Poznań 22,38% i Łódź 18,07%, zaś najmniej DOKP: Olsztyn 0,11%, Lublin 1,63% i Wrocław 3,49% — ogólnej ilości załadowanej na sieci PKP, przy czym DOKP Kraków i Katowice w akcji tej wogóle nie brały udziału. Poważne osiągnięcia uzyskano w tej akcji w zakresie wykorzystania ładowności wagonów, które średnio na PKP wyraża się cyfrą 19,35 ton. Najlepsze wskaźniki uzyskały tu DOKP: Łódź 20,65 ton, Szczecin 20,43 ton i Warszawa 20,27 ton, zaś najgorsze DOKP: Olsztyn 15,16 ton, Wrocław 17,93 ton i Poznań 18,08 ton.

W ramach umowy spedycyjnej z Centralą Rolniczą Spółdzielni „Samopomoc Chłopska" objęto w jesiennej akcji przewozy ziemniaków jadalnych, przemysłowych i pastewnych ze skupu gminnych spółdzielni. Najwięcej ziemniaków w tej akcji załadowały DOKP: Łódź 25,57%, Gdańsk 17,41% i Warszawa 12,31%, zaś najmniej DOKP: Kraków 0,62%, Olsztyn 3,66% i Katowice 3,98% — w stosunku do ogólnej ilości załadowanej na sieci PKP. Średnie obciążenie wagonu normalnotorowego w tych przewozach wyniosło na PKP 17,54 ton, przy czym najlepsze wskaźniki uzyskały DOKP: Łódź 19,16 ton, Warszawa 18,93 ton i Lublin 18,51 ton, zaś najgorsze DOKP: Kraków 14,74 ton, Katowice 15,33 ton i Wrocław 16,39 ton.

Pomimo bez porównania trudniejszych warunków pracy niż w wiosennej akcji ziemniaczanej, uzyskano w jesieni lepsze wyniki w odniesieniu do przyjmowania ziemniaków wprost od producentów oraz ładowania ziemniaków do wagonów

siłami kolei i producentów. Z ogólnej masy ziemniaków, załadowanych w ramach tej akcji na sieci PKP w okresie wrzesień—listopad, przyjęto wprost od producentów 34,06%. Najlepsze wyniki pod tym względem uzyskały DOKP: Katowice 53,64%, Gdańsk 45,56% i Łódź 38,46%, zaś najgorsze DOKP: Lublin 15,6%, Warszawa 16,27 % i Kraków 18,47%. W tym okresie załadowano do wagonów siłami kolei 27,29% i siłami producentów 8,07% ogólnej masy ziemniaków załadowanych na PKP. W zakresie ładowania ziemniaków do wagonu siłami producenta, jako najkorzystniejszego, najlepsze wyniki uzyskały DOKP: Gdańsk 14,24%, Kraków 12,12% i Katowice 11,73%, zaś najgorsze DOKP: Lublin 0%, Warszawa 0,7% i Poznań 4,8%. Odnośnie ładowania ziemniaków siłami kolei najlepsze wyniki uzyskały DOKP: Łódź 43,3%, Gdańsk 25,03% i Wrocław 24,59%, zaś najgorsze DOKP: Kraków 11,38%, Olsztyn 14,3% i Warszawa 16,11%.

Jesienne akcje ziemniaczane nastręczały w ubiegłym roku szczególnie poważne trudności zarówno aparatowi skupu, jak i kolei. Przede wszystkim ustalony uprzednio plan skupu i przewozu ziemniaków okazał się całkowicie nierealny na skutek nieurodzaju, zwłaszcza na terenie województw wschodnich. Stan ten stwarzał konieczność wprowadzenia całego szeregu nagłych zmian do planu przewozu, które spowodowały dezorganizację w przewozach, a nadto często powodowały nieracjonalne wykorzystanie kolejowych środków transportowych i wydłużanie transportów ziemniaków do miejsc przeznaczenia. Te ciągłe i nagłe zmiany planu przewozu ziemniaków powodowały bardzo poważne trudności, których przezwyciężenie wymagało niezwykle dużego wysiłku, operatywności i sprawności. W regulowaniu przewozów w tych wyjątkowo trudnych warunkach obsługa spedycyjna dała niewątpliwie duże usługi, bez których aparat skupu nie byłby w stanie trudności pokonać.

Nieurodzaj ziemniaków i związana z tym nierealność planu skupu pociągnęły za sobą niemal całkowite przekreślenie planów dostaw ziemniaków na stacje załadowania. Założenia umów spedycyjnych odnośnie organizowania planowych dostaw ziemniaków na stacje i umożliwienia tym samym ładowania ziemniaków wprost do wagonów stały się w praktyce bezprzedmiotowe. Dostawy cechowała bowiem całkowita żywiołowość, której aparat skupu nie mógł zupełnie opanować i podporządkować planowi. W konsekwencji tego stanu ziemniaki dostarczane były na stacje w drobnych ilościach bez jakiegokolwiek planu, tak, że zebranie ilości wagonowej trwało kilka, a często i kilkanaście dni. Stwarzało to konieczność przechowywania ziemniaków na placach kolejowych, parokrotne przerzucanie ich i trudności w załadowaniu, spowodowane brakiem robotników. Tym przede wszystkim tłómaczy się fakt bardzo znikomego procentu załadowanych ziemniaków przez producentów i stosunkowo niskiego procentu załadowanych siłami kolei.

Nierealność pierwotnego planu przewozu ziemniaków jadalnych odbiła się ujemnie również na przeekspediowaniu, gdyż spływ ziemniaków do województwa Katowickiego był zgoła inny niż to przewidywał plan. Znaczne zmniejszenie się dostaw ziemniaków dla Śląska z województw wschodnich spowodowało zasadniczo koncentrację ziemniaków na stacji Gliwice i konieczność przerzucania ich na tereny, które zgodnie z planem miały być zaopatrzone z Tarnowskich Gór i Dąbrowy Górniczej. Stan ten stwarzał poważne trudności w równomiernym zaopatrzeniu Śląska w ziemniaki i sprzyjał powstawaniu trudności ruchowych. Wypada jednak podkreślić, że pomimo wyżej opisanych trudności, organizowane i kierowane przez obsługę spedycyjną przeekspediowanie ziemniaków i wydawanie ich na stacjach przeznaczenia zostało przeprowadzone sprawnie, terminowo i w całości, przy czym pozbawione było licznych usterek, jakie nagminnie występowały w jesiennej akcji 1950 r.

Pomimo niewątpliwych osiągnięć, obsługa spedycyjna nie uniknęła w 1951 roku wielu niedociągnięć i błędów, których nawet wyjątkowe trudności, występujące w okresie jesiennym, nie mogą w pełni usprawiedliwić. Przede wszystkim jeszcze w zbyt małym procencie kolej przyjmowała ziemniaki jadalne wprost od producentów, która to czynność jest podstawowym elementem do usprawnienia dostaw i wygospodarowania istotnych korzyści gospodarczych. Chociaż w stosunku do poprzednich akcji osiągnęliśmy pewną poprawę na tym odcinku, to jednak wyniki są jeszcze w dużym stopniu niezadowalające, zwłaszcza w DOKP: Lublin, Warszawa i Kraków. Jakkolwiek wiadomo, że część ziemniaków przyjmowana jest od producentów przez gminne spółdzielnie na punktach skupu oddalonych od stacji kolejowych, w szczególności na terenach wschodnich o rzadkiej sieci kolejowej, to jednak nie może stanowić to pełnego usprawiedliwienia osiągnięcia słabych wyników. Źródłem tego stanu są niewątpliwie w dużym stopniu objawy uchylania się stacji od obowiązków przyjmowania ziemniaków wprost od producentów i ograniczania zadań obsługi spedycyjnej do łatwiejszych usług. Objawy te podyktowane były najczęściej trudnymi warunkami pracy niektórych stacji, przeciążeniem personelu podstawowymi czynnościami służbowymi, brakiem wag wozowych itp., lecz nierzadko źródło ich tkwiło w złej woli lub w niedbalstwie personelu wykonawczego oraz w braku kontroli i instruktarzu ze strony DOKP.

Jak wynika z wyżej przytoczonych cyfr, poważne osiągnięcia notuje obsługa spedycyjna w zakresie wykorzystania ładowności wagonów. Wypada tu jednak podkreślić, że wyniki pod tym względem są w poszczególnych DOKP bardzo rozbieżne, bowiem jedne DOKP, jak np. Łódź, osiągnęły dobre rezultaty, inne, jak np. Katowice i Kraków, znajdują się we wszystkich akcjach na szarym końcu. Wynika z tego, że niektóre DOKP nie doceniają należycie zagadnienia walki o wagon i nie wykorzystują możliwości do jego racjonalnego wykorzystania.

W zeszłorocznej obsłudze spedycyjnej zostało poważnie zaniedbane zagadnienie marszrutyzacji przewozów, jakkolwiek umowy spedycyjne stwarzały dogodne warunki do jej stosowania. Zło tkwi

przede wszystkim w tym, że wydziały handlowe DOKP nie brały właściwego udziału w układaniu planów naładunku i przewozu towarów, objętych obsługą spedycyjną, lecz ograniczały się jedynie do formalnego i bezkrytycznego uzgadniania projektów, nadsyłanych przez oddziały wojewódzkie zainteresowanych central handlowych, nie analizując głębiej tych projektów i nie szukając dróg do takiego ułożenia planu, który umożliwiłby stosowanie marszrutyzacji. Podobny błąd popełniały stacje i oddziały eksploatacyjne, które nie wykorzystywały w sposób właściwy pięciodniowych zgłoszeń dostaw towarów do stosowania marszrutyzacji. Stosunek jednostek kolejowych na wszystkich szczeblach do niezgłaszania planów dostaw przez ogniwa handlu uspołecznionego był często zbyt formalistyczny, gdyż wysiłki, zmierzające do usunięcia niedosiągnięć, ograniczały się zasadniczo do pisemnych skarg i interwencji. Nie szukano natomiast realnych dróg do przezwyciężenia trudności na płaszczyźnie bezpośredniego porozumienia z zainteresowaną placówką handlową z udziałem czynnika społecznego i politycznego itp. W odniesieniu do stacji nie propagowano i nie stosowano szeroko socjalistycznego współzawodnictwa pracy pomiędzy stacją i gminną spółdzielnią, które powinno stać się podstawą do stałego zacieśnienia współpracy, dźwignią doskonalenia pracy i usuwania trudności.

W czasie trwania jesiennej akcji istniały fakty nieterminowego podstawiania przez kolej przybyłych wagonów z ziemniakami do wyładunku. Taki stan istniał np. w okresie 15.10.—31.10.51 r. na stacji Lublin, gdzie nadchodzące wagony z ziemniakami dla fabryki „Luboń-Wronki" przetrzymywane były po kilka dni na torach stacyjnych, a następnie podstawiane jednorazowo w dużych ilościach do wyładunku. Stwarzało to w konsekwencji poważne trudności w fabryce i szkodliwe przetrzymywanie wagonów pod wyładunkiem.

Oceniając obiektywnie obsługę spedycyjną jesiennej akcji ziemniaczanej, można stwierdzić, że pomimo szeregu błędów i niedociągnięć, przyczyniła się ona w poważnym stopniu do usprawnienia zaopatrzenia świata pracy w ziemniaki na zimę, wygospodarowania dużych rezerw taborowych i usprawnienia przewozów, a w konsekwencji przyniosła znaczne korzyści gospodarcze, jakkolwiek była przeprowadzona w niezwykle trudnych warunkach i miała do spełnienia daleko szersze i trudniejsze zadania niż w roku 1950.

Wyciągając praktyczne wnioski z analizy obsługi spedycyjnej, przeprowadzonej w 1951 r., trzeba stwierdzić, że podstawowym warunkiem sprawnego przeprowadzania akcji i wygospodarowania korzyści gospodarczych jest realne planowanie przewozów i dostaw towarów na stacje. Należy przy tym wydać bezwzględną walkę szkodliwemu uchylaniu się pracowników stacyjnych od wykonywania usług spedycyjnych i przyjąć jako generalną zasadę, że wszystkie ziemniaki, dostarczone przez chłopa na stację, muszą być od niego przyjmowane bezpośrednio przez pracownika kolejowego i wszelkie objawy dublowania pracy w tym zakresie muszą być eliminowane.

W dążeniu do usprawnienia przewozów kolejowych przez obsługę spedycyjną trzeba usilnie dążyć do polepszenia wyników wykorzystania ładowności wagonów, wykluczania przewozów nieracjonalnych i stosowania jak najdalej posuniętej marszrutyzacji przewozów.

Aby efekty te osiągnąć, służba handlowa musi bardziej niż dotychczas zacieśnić współpracę z placówkami handlu uspołecznionego na gruncie wzajemnego zaufania i zrozumienia, na gruncie socjalistycznego współzawodnictwa międzybranżowego. Jednocześnie wydziały handlowe DOKP muszą brać bezpośredni i aktywny udział w układaniu planów naładunku i przewozu towarów, objętych obsługą spedycyjną, a stacje i oddziały eksploatacyjne wykorzystywać w pełni pięciodniowe zgłoszenia dostaw. Praca obsługi spedycyjnej, szczególnie w okresie jesieni, musi być operatywna i pozbawiona wszelkich cech biurokratyzmu.

W oparciu o zdobyte bogate doświadczenie i na podstawie krytycznej analizy błędów i niedociągnięć, popełnionych w ubiegłym roku, obsługa spedycyjna winna stanąć w roku 1952 na znacznie wyższym poziomie i przynieść jeszcze poważniejsze korzyści gospodarcze.

Handlowe listy gwarancyjne

B. DWORAŃCZYK i Mgr STANISŁAW PODWYSOCKI

W artykule omówiono pokrótce dotychczasowe formy współzawodnictwa pracowników służby handlowej w zakresie ilości wykonywanej pracy i przejścia do nowych form współzawodnictwa, gwarantujących jakość tej pracy.

Dotychczasowe formy współzawodnictwa pracy w służbie handlowej, obejmujące wszystkich niemal pracowników tej służby, dotyczyły głównie ilości wykonywanej pracy. Dążeniem pracowników było wykonać normę, a ponadto osiągnąć możliwie największą ilość punktów, wzgl. jednostek pracy ponad normę, gdyż te wyniki były podstawą do wyróżnień oraz do premii. I tak, za najlepszego magazyniera uważany był ten, który załadował do wagonów największy tonaż przesyłek drobnych, za najlepszego taksatora — ten, który otaksował najwięcej listów przewozowych itd.

Wynikiem tej formy współzawodnictwa był wydatny wzrost wydajności pracy zarówno pojedyńczych pracowników, jak i mniejszych lub większych zespołów. Np. pracownicy handlowi DOKP Lublin wykonywali w ostatnich miesiącach średnio około 140% normy, zaś niektórzy z nich mieli osiągnięcia znacznie wyższe od tej średniej.

Przy tych wysiłkach, skierowanych na osią-

gnięcie największej ilości, za mało jednak zwracano uwagi na jakość wykonywanej pracy. Wiadomo jest bowiem powszechnie, że o wartości pracy dla gospodarki narodowej decyduje nie tylko jej ilość, lecz także jakość.

I tak, magazynier, ładujący dwa razy więcej przesyłek drobnych do wagonów zbiorowych niż przewiduje norma, nie powinien obniżać równocześnie wartości swej pracy usterkami jakościowymi, jak np. niedostatecznym wykorzystaniem pojemności wagonu, uszkodzeniem przesyłki, chaotycznym składaniem przesyłek w wagonie bez uwzględnienia porządku geograficznego, niedołączeniem listu przewozowego itp. Również taksator powinien taksować nietylko dużą ilość listów przewozowych, lecz także taksować je bezbłędnie, w przeciwnym bowiem razie zachodzi potrzeba wykonania niewspółmiernie większej ilości pracy na wystawienie przez kontrolę dochodów rachunków różnicowych i wyrównywanie tych różnic przez nadawców, nie mówiąc już o reklamacjach i niezadowoleniu klienteli.

Trzeba powiedzieć wyraźnie, że dotychczas pracownicy służby handlowej walczyli przede wszystkim o najlepsze wyniki pod względem ilości wykonywanej pracy i mogą się tu poszczycić dobrymi osiągnięciami, pomimo że jednak jakość tej pracy na wielu odcinkach niedomagała. Dopiero w ostatnich miesiącach daje się zauważyć i pod tym względem zwrot ku poprawie.

Z okazji 60-ej rocznicy urodzin tow. Bolesława Bieruta i Święta 1 Maja 1952 r. grupa pracowników sortowni st. Kraków Gł. Tow. z magazynierem tow. Bystrowskim Andrzejem na czele podjęła długofalowe zobowiązanie formowania wagonów zbiorowych bezpośrednich i przeładunkowych bez usterek oraz podniesienia obciążenia wagonów zbiorowych wszystkich kategorii średnio do 6,2 tony. Pod względem formalnym zobowiązanie to jest realizowane przez dołączanie do dokumentów przewozowych na przesyłki drobne, ładowane na st. Kraków Gł. Tow., do wagonu zbiorowego, handlowego listu gwarancyjnego, zawierającego treść gwarancji oraz przez dodatkowe okartkowanie wagonu specjalną nalepką.

Wystawienie handlowego listu gwarancyjnego oznacza, że:

a) użyty wagon jest odpowiedni dla załadowanych przesyłek,
b) wszystkie załadowane do wagonu przesyłki drobne są ułożone w sposób, zabezpieczający je od uszkodzenia i w porządku geograficznym,
c) wszystkie przesyłki mają wymagane dokumenty.

Ponadto pracownicy zobowiązali się do wykorzystania wszystkich możliwości, by statyczne obciążanie wagonu było jak największe.

Na wezwanie zespołu pracowników sortowni krakowskiej współzawodnictwo o jakość pracy przy formowaniu wagonów zbiorowych w tej formie podjęły następnie załogi st. st. Sosnowiec Płn., Bielsko, Tarnów, Wrocław Gł., Bydgoszcz Gł., Łódź Kal. i Łódź Fabr. — wszystkie z dniem 18 kwietnia br., jako Dniem Urodzin Prezydenta Bieruta.

Ta nowa forma współzawodnictwa o jakość pracy na sortowniach przesyłek drobnych daje coraz lepsze wyniki. Najcenniejszym osiągnięciem jest znaczne podniesienie średniego statycznego obciążenia wagonów zbiorowych bezpośrednich i przeładunkowych; jeśli bowiem poprzednie średnie obciążenie takiego wagonu rzadko osiągało 5,5—6 ton, to obecnie obciążenie wagonu bezpośredniego, a zwłaszcza przeładunkowego z listem gwarancyjnym, bardzo często osiąga 8—10 ton.

Jeżeli się przyjmie pod uwagę, że rocznie formuje się na sieci PKP 500.000 wagonów zbiorowych, to stanie się oczywistym, że nawet nieznaczne podniesienie statycznego obciążenia tych wagonów poważnie zmniejszy ilość wagonów, użytych do przewozu drobnicy, zwiększając ilostan rozporządzalny wagonów krytych do przewozu przesyłek wagonowych.

W tym samym czasie taksatorzy ekspedycji Poznań Gł. podjęli długofalowe zobowiązanie bezbłędnego taksowania przesyłek towarowych. Zobowiązanie to podjęli taksatorzy: Twardy, Przybylski, Rychlik, Wziętoszczak, Majchrzak, Dyczak i Skrzypiński, dla uczczenia 60-lecia urodzin tow. Bieruta i 1-Majowego Międzynarodowego Święta Pracy, na czas od 18 kwietnia do końca 1952 r. Równocześnie wezwali oni do współzawodnictwa taksatorów 18 większych stacyj, którzy przyjęli wezwanie i, zobowiązując się do bezbłędnej pracy taksatorskiej, skierowali je następnie do większych sąsiednich stacyj.

W ten sposób szlachetne socjalistyczne współzawodnictwo w jakości wykonywanej pracy rozszerza się i obejmuje taksatorów wszystkich stacyj o największych obrotach.

Pod względem formalnym zobowiązania taksatorów składane są w postaci handlowych listów gwarancyjnych na specjalnych drukach, przygotowanych przez DOKP Poznań na każdy miesiąc z góry. Z krótkiej treści listu wynika, iż taksator zobowiązuje się otaksować bezbłędnie wszystkie przesyłki nadane w danym miesiącu. List ten kierowany jest do Wydziału Handlowego macierzystej Dyrekcji i po zarejestrowaniu przekazywany do Biura Finansowego. Oprócz tego taksator przykłada na cedule każdego listu przewozowego otaksowanego przez siebie swój stempel, gwarantujący prawidłowość obliczenia.

Po zakończeniu miesiąca Biuro Finansowe zestawia dla każdego taksatora, który brał udział we współzawodnictwie, wynik jego pracy, a mianowicie: ilość otaksowanych przez niego przesyłek i ew. ilość mylnie otaksowanych przesyłek. Taksator analizuje te wyniki, a w szczególności wystawione rachunki różnicowe i, poznając popełnione błędy, stara się ich unikać w dalszej swej pracy. Należy tu nadmienić, iż pracownicy Biur Finansowych wyka-

zali zrozumienie dla wysiłków swych kolegów liniowych i z inicjatywy DOKP Warszawa podjęli równocześnie zobowiązanie szybkiego i dokładnego kontrolowania ceduł oraz kwestionowania tylko niewątpliwych błędnych pozycji.

Nie ulega wątpliwości, iż nowa forma współzawodnictwa pracy wśród taksatorów przyczyni się do poprawienia jakości ich pracy, do zmniejszenia ilości błędów i reklamacji, co zaoszczędzi dużo zbędnej pracy zarówno w aparacie kolejowym, jak i w przedsiębiorstwach korzystających z usług kolei.

Obydwa rodzaje zobowiązań świadczą o rozszerzającym się wśród pracowników kolejowych zrozumieniu konieczności usprawnienia swej pracy, wykonywania jej lepiej niż dotychczas. Świadczą one o przestawianiu psychiki pracowników kolejowych w kierunku społecznego, obywatelskiego podejścia do pracy dla dobra gospodarki narodowej i dla łatwiejszego wykonania zadań naszego wielkiego planu 6-letniego.

Od aktywu administracyjnego, partyjnego i związkowego należy oczekiwać żywego zainteresowania i wszechstronnego poparcia oraz otoczenia opieką inicjatorów i realizatorów nowego socjalistycznego stylu pracy. Pracownicy, wykonywujący podjęte zobowiązania, będą niewątpliwie napotykać na trudności, powinni jednak pamiętać, iż trudności są po to, aby je pokonywać. Dlatego też pracownicy ci nie powinni w żadnym przypadku zrażać się trudnościami lub zniechęcać niepowodzeniami. Trudności te powinni tylko zgłaszać swym władzom zwierzchnim i wspólnie szukać sposobów ich usunięcia.

Omówione wyżej dwa rodzaje zobowiązań obejmują tylko pewne odcinki pracy służby handlowej. Jest jeszcze dużo innych odcinków pracy, na których dają się zauważyć poważne braki w jakości wykonania. Niekorzystnym np. objawem jest wzrost ilości przesyłek bezdokumentowych i brakujących w ostatnich miesiącach. Przyczyny tych braków, ujawnianych zwykle na stacjach przeznaczenia, powstają bądź to na stacjach nadania, bądź też w drodze, a nie są one wykluczone także i na samych stacjach przeznaczenia.

Wykrycie źródeł usterek i zainicjowanie nowego stylu pracy, który pozwoli zmniejszyć do minimum ilość tych wysoce szkodliwych dla gospodarki narodowej niedokładności, to wdzięczne pole inicjatywy dla pracowników służby handlowej. Inicjatywa ta znajdzie napewno zrozumienie i poparcie władz kolejowych.

O przedstawicielach PKP na kopalniach węgla

WILHELM PIEGZA (Katowice)

Artykuł niniejszy omawia nową formę współpracy PKP z klientami, a mianowicie: ustanowienie przez DOKP Katowice na kilku większych stacjach kopalnianych specjalnych przedstawicieli, którzy mają obowiązek współpracować z kopalniami w zakresie marszrutyzacji przewozów węgla oraz terminowego dostarczania im wagonów próżnych. Ta nowa forma współpracy kolei z klientami, przynosząca duże korzyści pod względem usprawnienia przewozów, zasługuje na szerokie rozpowszechnienie przy załadunku towarów masowych.

Na DOKP Katowice, jako na dyrekcji, na której odbywa się masowy załadunek węgla, marszrutyzacja przewozów ma szczególnie doniosłe znaczenie.

Marszrutyzacja na tej dyrekcji w szerszym zakresie jest stosowana już przeszło od jednego roku i wykazała pomyślne wyniki już w roku 1950, w którym, w porównaniu z rokiem 1949, załadowano masy towarowej o 7,7% więcej przy mniejszym ilostanie roboczym o 5,7%. Umożliwiło to poprawę współczynnika obrotu wagonów o 16,5%.

Również przewozy w ostatniej kampanii jesiennej, w których marszrutyzacja była stosowana na jeszcze szerszą skalę, niż w roku poprzednim, wykazały duże korzyści tej nowoczesnej metody pracy. Marszrutyzacja bowiem przyczynia się w dużym stopniu do złagodzenia znacznych trudności, na jakie PKP napotykają w czasie szczytowych przwozów jesiennych.

Pomimo tych niewątpliwych postępów marszrutyzacja przewozów znajduje się dopiero w swej fazie początkowej i musi być stale pogłębiana. Zdajemy sobie sprawę z tego, że w okresie organizacyjnym marszrutyzacji przewozów nadawcy będą musieli przezwyciężyć wiele trudności, z których niejedna będzie wymagała uregulowania odgórnego. Na razie bowiem cały szereg elementów pozostaje jeszcze nieustabilizowanych. Przykładem może być zmienność eksportu oraz wahania w produkcji i sortymentach na poszczególnych kopalniach, co oczywiście hamuje proces marszrutyzacji przewozów.

Poważne korzyści, jakie przyniosła dotychczasowa akcja marszrutyzacji przewozów przez poprawienie ważniejszych mierników eksploatacyjnych na PKP, jak: współczynnik obrotu wagonów, przeciętnego obciążenia pociągów, współczynnik pracy manewrowej, skłoniły władze państwowe do szukania nowych dróg w kierunku dalszego usprawnienia i pogłębienia marszrutyzacji.

Dużym krokiem naprzód w tym kierunku była uchwała Rady Ministrów z dnia 1.VIII.1951r. za Nr 524, która zleca Ministrowi Kolei powołanie specjalnych pracowników kolejowych, mających za zadanie dopilnowanie marszrutyzacji masy towarowej, wysyłanej przez kopalnie, koksownie i brykietownie. Na mocy tej uchwały DOKP Katowice zatrudnia już od 15 września 1951 r. swych przedstawicieli na 18 stacjach kolejowych, obsługujących łącznie 35 kopalń węgla.

Ogólne zasady, jakimi przedstawiciele PKP na kopalniach powinni się kierować przy wykonywa-

niu swych czynności, zostały ujęte w „Regulaminie współpracy przedstawicieli PKP z kopalnią, koksownią, wzgl. brykietownią dla usprawnienia procesu marszrutyzacji przewozów", zatwierdzonym przez Ministerstwo Kolei i Ministerstwo Górnictwa oraz w tymczasowej instrukcji, wydanej przez DOKP Katowice. Regulamin ten ustala nie tylko obowiązki, ale i uprawnienia przedstawiciela PKP na zakładach. Przyjęto w nim zasadę, że do stacji kopalnianej, której kopalnie, koksownie i brykietownie pracują na kilka zmian, przydziela się dwóch przdstawicieli, stanowiących jeden zespół, a wyjątkowo przy większej ilości zakładów — czterech przedstawicieli, stanowiących dwa zespoły. Przedstawiciele ci pracują równolegle ze zmianami w turnusie.

Organizacja marszrutyzacji przewozów wymaga, aby praca przedstawicieli PKP na różnych zakładach była ze sobą ściśle sharmonizowana. Zadaniem przedstawicieli jest stosowanie w jak najszerszym zakresie marszrutyzacji przewozów i dopilnowanie prawidłowego zestawiania pociągów. W tym celu codziennie po rozpoczęciu dyżuru każdy z nich zaznajamia się z portfelem zleceń danego zakładu oraz z wszelkimi dodatkowymi dyspozycjami Centrali Zbytu Węgla i ustala między godziną 10 i 11 wspólnie z spedytorem i zawiadowcą stacji protokólarnie plan ładowania w poszczególnych zmianach dnia następnego, dążąc do tego, aby stacja kopalniana mogła zabierać z kopalni:

1) zwarte, pełnotonażowe pociągi do jednej stacji lub jednej relacji,
2) zwarte grupy do jednej stacji lub jednej relacji pociągowej, mogące być połączone z takimi samymi grupami z naładunku na innym zakładzie przy tej samej stacji, dla zestawienia zwartego pociągu pełnotonażowego,
3) kilka grup relacyjnych, pochodzących z jednego zakładu, składających się na zwarty pociąg pełnotonażowy w jednym kierunku.

Naładunek do poszczególnych relacji jest tak planowany, aby: a) tworzenie na zakładzie zwartych pociągów lub grup mogło się odbywać bez dodatkowej pracy manewrowej, b) odwózka tak z torów zdawczych na stację, jak i ze stacji mogła nastąpić bez dłuższego postoju wagonów i c) nie pozostawały resztki wagonów.

Zestawienie zwartych pociągów, względnie grup relacyjnych, powinno na zakładach wynikać z umiejętnego doboru zleceń dla załadowanych i odstawionych na torze zdawczym wagonów. W razie przydzielenia zakładom zleceń, nie odpowiadających planom naładunku, przedstawiciel PKP domaga się od spedytora, aby spowodował ich wycofanie przez Centralę Zbytu Węgla.

W przypadku, gdy utworzenie zwartego pociągu na własnej stacji z jakiegokolwiek powodu jest niemożliwe i zachodzi konieczność połączenia własnej grupy z odpowiednią grupą relacyjną, ładowaną na innej stacji, położonej na drodze przebiegu pociągu, przedstawiciel PKP uzgadnia z dyspozytorem ruchu oddziału eksploatacyjnego ładowanie grup relacyjnych według ich wielkości oraz czasu, w jakim mają być ładowane.

Dla zabezpieczenia wykonania planu naładunku przedstawiciele PKP informują się bieżąco u odpowiednich czynników kolejowych (biuro wagonowe, dyżurny ruchu lub nadzorczy oraz dyspozytor) o dopływie próżnego taboru dla poszczególnych zakładów i powiadamia o tym spedytora zakładu. Podczas pracy przedstawiciel PKP pilnuje, aby odstawione na tory zdawcze ładunki były ustawione w grupach relacyjnych, odpowiadających planowi oraz aby zachowany był procent hamowania w każdej grupie. W miarę potrzeby żąda on od spedytora przegrupowania ładunków środkami manewrowymi zakładu, według jego wskazówek, nie narażając jednak pracy zakładu na zakłócenia.

Przedstawiciel PKP utrzymuje stały kontakt z zawiadowcą stacji lub z dyżurnym ruchu, w celu zabezpieczenia planowej obsługi kopalni i niedopuszczenia do zakłóceń w jej pracy z powodu niezwolnienia we właściwym czasie torów zdawczych.

W zakresie marszrutyzacji przewozów przedstawiciel PKP jest w obrębie danej stacji miarodajnym czynnikiem kolejowym w stosunku do przydzielonego mu do obsługi zakładu przemysłowego. Zawiadowcy stacji i kierownicy ekspedycji powinni z nim ściśle współpracować i udzielać mu niezbędnych wskazówek lub wyjaśnień. W przypadku ustanowienia na stacji kopalnianej, obsługującej kilka zakładów przemysłu węglowego, większej ilości przedstawicieli z przydziałem do poszczególnych zakładów, jeden z nich, specjalnie wyznaczony przez oddział eksploatacyjny, spełnia poza normalnymi czynnościami funkcję koordynatora w organizowaniu przewozów. Z tym koordynatorem pozostali przedstawiciele na danej stacji powinni utrzymywać ścisłą łączność i w miarę potrzeby zasięgać jgo wskazówek lub decyzji.

Jeśli chodzi o dotychczasowe wyniki pracy przedstawicieli PKP na kopalniach, to pomimo że praca ta znajduje się jeszcze w stadium organizacji i prób, przyniosła ona już odrazu w miesiącu wrześniu r. ub. w stosunku do miesiąca sierpnia pokaźny wzrost liczby pociągów zmarszrutyzowanych, a mianowicie: zwartych pociągów jednorelacyjnych o 7%, a pociągów dwurelacyjnych o 29%.

Oceniając wyniki, osiągnięte pod względem zestawienia ilości najkorzystniejszych dla PKP zwartych pociągów jednorelacyjnych w ciągu całego roku 1951 i w pierwszym kwartale 1952 r., wyraźnie uwidocznia się wkład pracy przedstawicieli czynnych od jesieni 1951 r. Przyjmując ilość zestawionych pociągów jednorelacyjnych w styczniu ub. r. jako 100%, wzrost ich w poszczególnych miesiącach przedstawia się następująco:

1951 r.	za	luty	— 0,7%
„	„	marzec	— 1,9%
„	„	kwiecień	— 16,8%
„	„	maj	— 11,7%
„	„	czerwiec	— 20%
„	„	lipiec	— 21%
„	„	sierpień	— 21,3%
„	„	wrzesień	— 30,5%
„	„	listopad	— 30,6%
„	„	grudzień	— 60,5%
1952 r.	„	styczeń	— 66%
„	„	luty	— 54% (ciężkie warunki atmosferyczne)
„	„	marzec	— 67%

Tabela ta wskazuje poważny wzrost zmarszrutyzowanych pociągów.

Dużą zachętą do powiększenia przewozów marszrutowych było niewątpliwie również zarządzenie Ministra Kolei z 18 sierpnia 1951 r., ogłoszone w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 15 pod pozycją 153, przyznające nadawcom pewne ulgi przewozowe dla przewozów zmarszrutyzowanych. Wydaje się, że należałoby jednak pójść dalej w tym kierunku i zwiększyć możliwość korzystania przez nadawców z ulg taryfowych w przypadkach, gdy korzyści, wynikające z marszrutyzacji nadawczej, są oczywiste, a mianowicie należałoby przyznawać ulgi w rozmiarach większych lub mniejszych, dostosowanych do korzyści eksploatacyjnych PKP, w przypadkach nadania do przewozu:

I. zwartych pociągów pełnotonażowych: a) do jednej stacji przeznaczenia dla jednego odbiorcy, b) do jednej stacji przeznaczenia dla więcej odbiorców, c) do jednej relacji przeznaczenia;

II. zwartych grup w ilości: a) conajmniej 10 wagonów, nadanych do jednej stacji przeznaczenia dla jednego odbiorcy, b) conajmniej 15 wagonów, nadanych do jednej stacji przeznaczenia i więcej odbiorców oraz c) conajmniej 20 wagonów, nadanych w jednej relacji pociągowej krajowej lub eksportowej.

Premiowanie przewozów na tak szeroką skalę z pewnością ułatwiłoby nie tylko pracę przedstawicielom PKP, ale wywarłoby odpowiedni wpływ na innych wielkich nadawców, jak huty i fabryki. Wobec niewątpliwych korzyści własnych z przewozów zmarszrutyzowanych, nadawcy we własnym interesie powinni przeanalizować trudności, hamujące marszrutyzację i stopniowo je usuwać, nawet kosztem pewnych inwestycji.

Niezależnie od ulg taryfowych należałoby rozważyć sprawę przyznania premii, wypłaconej ewentualnie z funduszu uzyskanego z powyższych ulg, wszystkim tym pracownikom tak nadawcy, jak i PKP, którzy — jeśli chodzi o pierwszych — przez odpowiedni rozdział zleceń wysyłkowych oraz przez organizację naładunku i właściwe wykonanie manewrów na zakładzie produkcyjnym lub, jeśli chodzi o pracowników PKP, którzy przez swoją inicjatywę i współpracę z nadawcami przyczynili się do wyników marszrutyzacji.

Wypada naświetlić jeszcze jeden moment, mający ujemny wpływ na wydajność pracy przedstawicieli PKP, a mianowicie trzeba z ubolewaniem stwierdzić, że PKP mimo upływu kilku miesięcy nie otoczyły tej nowej kategorii pracowników należytą opieką. Rekrutują się oni przeważnie ze służby handlowej, a częściowo ze służby administracyjnej i ruchowej.

Nie uregulowano do tej pory ani ich charakteru służbowego lub podstawowej grupy uposażeniowej, ani wysokości premii, tak że rozpiętość w pobieranej przez poszczególnych przedstawicieli premii wynosi od kilkudziesięciu do kilkuset złotych miesięcznie, gdyż w związku z nieuregulowaniem sprawy przez MK przedstawiciele pobierają dotychczas premie przywiązane do funkcji, które spełniali przed powierzeniem im obowiązków przedstawicieli.

Marszrutyzacja powinna obejmować coraz szerzej inne większe zakłady różnych gałęzi przemysłu, które przy niewielkim nakładzie inwestycyjnym lub, być może, nawet tylko po należytym wyszkoleniu swego personelu i przy współpracy z przedstawicielam iPKP, wprowadzą u siebie odpowiednie planowanie naładunku.

Jeżeli zmarszrutyzowanie przewozów już w swej fazie początkowej przyniosło tak znaczne usprawnienie, to należyte postawienie na PKP zagadnienia marszrutyzacji będzie niewątpliwie poważnym czynnikiem, który przyspieszy realizację zadań przewozowych, przewidzianych w Planie 6-letnim.

Gospodarka złomem metali nieżelaznych

STEFAN WITKOWSKI

1. Określenie i klasyfikacja

Na wstępie musimy określić, co to jest złom metali nieżelaznych, między innymi również dlatego, że obowiązujące obecnie określenie prawne złomu metali nieżelaznych jest również w różnych aktach normatywnych. Różnice te występują przede wszystkim w dwóch podstawowych aktach normatywnych, które chcemy tu omówić: mianowicie w przepisach o reglamentacji złomu metali nieżelaznych i w Polskich Normach. Niejednolitość określeń pojęcia złomu metali nieżelaznych jest spowodowana tym, że przepisy o reglamentacji metali nieżelaznych oraz wcześniejsze jeszcze od tych przepisy o obrocie złomem metali nieżelaznych były wydane w okresie, gdy nie była jescze opracowana norma złomu metali nieżelaznych. Została ona ogłoszona stosunkowo niedawno.

Na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 lutego 1951 roku (Dz. U.R.P. Nr 9, poz. 69) złom i odpady metali nieżelaznych zostały poddane działaniu dekretu z dnia 5 sierpnia 1949 roku o reglamentacji niektórych surowców, półfabrykatów i wyrobów gumowych (Dz. U.R.P. z 1949 r. Nr 46, poz. 341 i z 1950 Nr 49, poz. 447). W myśl tego rozporządzenia jako złom i odpady metali nieżelaznych uważa się:

1) wyroby gotowe i półfabrykaty, które wskutek zużycia lub zniszczenia nie mogą mieć zastosowania zgodnie ze swoim pierwotnym przeznaczeniem i nie mogą być naprawione lub naprawa ich nie jest gospodarczo opłacalna,

2) wszelkiego rodzaju odpady, powstające przy przeróbce mechanicznej (pył, opiłki, wióry, ścinki, wykroje itp.) lub przy przeróbce hutniczej (popioły, zgary, żużle itp.).

Wyżej wymienione określenie oparte jest na kryterium sposobu powstawania złomu metali nieżelaznych. Dla celów gospodarczych nie ma to jednak zasadnicze-

go znaczenia, w jaki sposób złom powstaje. Ponadto z pnuktu widzenia powstawania złomu lub odpadu nie da się określić wszystkich możliwych przypadków, w których złom i odpad powstają. Przykładowo w powyższym określeniu nie wymieniono jako złomu lub odpadu, tzw. braków prdukcyjnych. Ze względu na gospodarowanie złomem nie ma potrzeby wprowadzać podziału na złom i odpad, gospodarczo bowiem jedn i drugie jest poprostu złomem metali nieżelaznych. Możemy natomiast wyodrębnić różne rodzaje złomu zależnie od jego pochodzenia.

W normie $\frac{\text{PN}}{\text{H-15715}}$ takiego użył określenia:

„Złomem metali nieżelaznych nazywa się metaliczne odpadki produkcyjne z zakładów hutniczych i przetwórczych oraz zużyte wyroby z metali nieżelaznych, które ze względu na swą przydatność nadają się tylko do przetopienia lub do przeróbki chemicznej".

W sezonie gospodarczym używamy więc określenia złom mtali nieżelaznych, taką bowiem nazwę posiada przytoczona wyżej norma, a w określeniu tym mieści się pojęcie złomu w sezonie, użytym w przepisach o regulamentacji metali nieżelaznych oraz pojęcie odpadów. W dalszej części, przy omawianiu klasyfikacji złomu metali nieżelaznych, zobaczymy, że według normy odpad produkcyjny stanowi jeden z rodzajów złomu.

Klasyfikacja złomu metali nieżelaznych według normy $\frac{\text{PN}}{\text{H-15715}}$ jest następująca. Złom metali nieżelaznych dzieli się na:

kategorie,
grupy,
rodzaje,
klasy.

Kategoria złomu metali nieżelaznych zależy od metali lub stopu zawartego w złomie. Rozróżnia się następujące kategorie złomu (obok nazwy kategorii podajemy symbol według normy):

1. złom miedzi — C
2. złom mosiądzu — D
3. złom brązu — E
4. złom cyny i cynowych stopów łożyskowych — F
5. złom ołowiu i jego stopów — G
6. złom niklu i jego stopów — H
7. złom cynku i jego stopów — I
8. złom magnezu i jego stopów — K
9. złom aluminium i jego stopów — L
10. złom stalowy platerowany — M

Z wykazu tego widzimy, że nie wszystkie kategorie złomu objęte są normą. Przykładowo dość powszechnie spotykany złom srebra nie jest przedmiotem omawianej normy. Ma to ten skutek, że w obrocie złomem srebra nie stosuje się tych wymagań technicznych i innych, które odnoszą się do kategorii złomu, objętych normą.

Kategorie złomu dzielą się na grupy, zależnie od zawartości zasadniczych składników stopowych. Przykładowo złom miedzi dzieli się na dwie grupy:

1. złom miedzi elektrolitycznej,
2. złom miedzi hutniczej.

Grupy złomu odznacza się liczbami kolejnymi od 1. W każdej grupie rozróżnia się dwa rodzaje złomu zależnie od jego pochodzenia:

odpady produkcyjne (powstałe podczas wyrobu i przerobu) — A
złom powrotny (zużyte wyroby) — Z

Rodzaje złomu dzielą się na klasy, zależnie od jego postaci, stanu i stopnia zanieczyszczenia. Klasy oznacza się liczbami kolejnymi od 1. Przykładowo złom miedzi (kategoria C) hutniczej (grupa 2), zawierający złom powrotny (rodzaj Z), dzieli się na 4 klasy. Do najniższej (klasa 4) należą druty przepalone, druty pobielone o grubości poniżej 0,5 mm, wełna i folia miedziana o dopuszczalnym zanieczyszczeniu żelazem i innymi metalami do 5%, wilgocią i smarami do 3% ciężaru, łącznie więc na tę klasę złomu używa się oznaczenia C2Z4.

Przedstawiona wyżej klasyfikacja złomu metali nieżelaznych ma bardzo ważne znaczenie, ponieważ jest ona wiążąca w dziedzinie obrotu pomiędzy dostawcami i odbiorcą (Centralny Zarząd Gospodarki Złomem) dla tych kategorii złomu, które są przedmiotem normy.

2. Planowanie uzysku złomu

Uchwałą nr. 305 Prezydium Rządu z dnia 28 kwietnia 1951 r. (Monitor Polski nr A-39, poz 471) wprowadzono obowiązek planowania uzyskiwania złomu metali nieżelaznych. Jednostki gospodarki uspołecznionej, w których przy produkcji powstaje złom metali nieżelaznych, obowiązane są do sporządzania rocznych planów uzyskiwania tego złomu, odsprzedawania go rejonowym zbiornicom Centralnego Zarządu Gospodarki Złomem oraz składania sprawozdań z wykonania tych planów.

Przepisem wykonawczym do tej uchwały jest instrukcja Przewodniczącego PKPG nr 3 z dnia 16 czerwca 1951 r., która zawiera przepisy, dotyczące sposobu sporządzania planów uzyskiwania złomu oraz składania sprawozdań z wykonania tego planu. Sporządzanie i przesyłanie planów następuje w terminie przewidzianym dla planu techniczno-ekonomicznego.

Obecnie więc w trzecim etapie prac nad planem gospodarczym na 1952 r. przedsiębiorstwa powinny sporządzić plan uzyskania oraz dostaw złomu metali nieżelaznych i złożyć go jednostce nadrzędnej równocześnie ze szczegółowym planem techniczno-ekonomicznym. Wymieniona wyżej instrukcja nr 3 Przewodniczącego PKPG przewiduje następujące wzory planowania i sprawozdawczości złomu metali nieżelaznych:

1. Bilans materiałowy wypełniają przedsiębiorstwa oddzielnie dla każdego surowca lub półfabrykatu metali nieżelaznych, zużywanych do produkcji, z podziałem na grupy materiałowe według spisu obowiązującego do planowania na 1952 rok. Z bilansu tego na podstawie ilości produkcji, normy zużycia metali nieżelaznych na jednostkę produkcji, ilości planowego zużycia metali oraz zawartości surowca w wyrobach gotowych ustala się stopień wykorzystania metali nieżelaznych (współczynnik wykorzystania) oraz współczynnik strat. Na podstawie tego współczynnika oraz na podstawie ilości planowego zużycia ustala się ilość planowego odpadu produkcyjnego.
2. Plan uzyskania i odsprzedaży złomu metali nieżelaznych zawiera łącznie ilość planowego odpadu, wprowadzonego na podstawie bilansu materiałowego, podział planowego odpadu na uzysk w poszczególnych kwartałach 1952 roku, planowe

wewnętrzne zużycie złomu w 1952 roku (tylko w tym przypadku, gdy zakład upoważniony jest do zużycia złomu na podstawie specjalnej decyzji przydziałowej) oraz plan dostaw do rejonowych zbiornic CZGZłomem.

3. Sprawozdanie półroczne z wykonania planu uzysku i planu dostaw. W sprawozdaniu tym należy również podać zapas na początku i na końcu danego półrocza kalendarzowego.
4. Sprawozdanie miesięczne z dostaw złomu metali nieżelaznych do rejonowej zbiornicy CZGZłomem zawiera stan zapasu na początku i na końcu miesiąca, przychód złomu w ciągu miesiąca oraz dostawy złomu w tym miesiącu do zbiornicy.

Przedsiębiorstwa sporządzają bilanse materiałowe według grup metali nieżelaznych, oznaczonych w wykazie do planowania na 1952 rok, natomiast plany uzyskania i odsprzedaży złomu oraz sprawozdania z wykonania tych planów sporządzają z podziałem na kategorie złomu stosownie do opisanej wyżej klasyfikacji złomu metali nieżelaznych. Ponieważ klasyfikacja nie obejmuje wszystkich kategorii złomu, to kategorie nie objęte normą powinny być umieszczane w planach w oddzielnych pozycjach, zależnie od metalu lub stopu, z którego składa się złom.

Przedsiębiorstwa przesyłają plany i sprawozdania do centralnych zarządów przemysłu, które sporządzają zbiorcze bilanse materiałowe, plany uzysku i dostaw oraz sprawozdania z wykonania planów i dostaw. Plany zbiorcze otrzymują od centralnych zarządów przemysłu Centralny Zarząd Gospodarki Złomem i Centrala Handlowa Metali Nieżelaznych, a sprawozdania z wykonania planów otrzymują CZGZomem i Biuro Gospodarki Metalami Nieżelaznymi.

3. Zużycie złomu

Złom metali nieżelaznych jest reglamentowany i wobec tego jakiekolwiek zużywanie złomu metali nieżelaznych jest zabronione. Zużycie złomu metali nieżelaznych jest dopuszczalne tylko wówczas, gdy zakład, uzyskujący produkcyjny odpad metali nieżelaznych, wprowadził do planu zaopatrzenia odpowiednie zapotrzebowanie na złom i na zapotrzebowanie to otrzymał decyzję przydziałową. Zużycie złomu metali nieżelaznych bez wyraźnej decyzji przydziałowej lub zużycie ponad ilość przewidzianą w decyzji jest zabronione i karane stosownie do przepisów o reglamentacji metali nieżelaznych. Jako wyjątkowe uważać można zużycie złomu metali nieżelaznych na cele awaryjne w określonych przypadkach pod warunkiem sporządzania w przewidziany sposób protokółu awaryjnego oraz uzyskania decyzji przydziałowej. O przydział należy wystąpić natychmiast bezpośrednio po nastąpieniu awarii i spisaniu protokółu awaryjnego.

Zakaz zużycia złomu metali nieżelaznych obowiązuje niezależnie od zamierzonego celu zużycia: na produkcję, na remont lub na inwestycje.

4. Obrót złomem (rejestracja i skup)

Obrót i gospodarowanie złomem metali nieżelaznych należy wyłącznie do Centralnego Zarządu Gospodarki Złomem na podstawie rozporządzenia Ministra Przemysłu Ciężkiego z dnia 4 czerwca 1951 roku w sprawie obrotu i gospodarowania reglamentowanymi metalami nieżelaznymi (Dz. U.R.P. Nr 45, poz. 336). Wydane w związku z tym rozporządzeniem zarządzenie Ministra Przemysłu Ciężkiego z dnia 14 sierpnia 1951 roku w sprawie rejestracji i skupu reglamentowanych metali nieżelaznych (Monitor Polski Nr A-80, poz. 1109) wprowadza obowiązek zgłoszenia złomu metali nieżelaznych do rejestracji i skupu przez rejonową zbiornicę CZGZłomem. Zgodnie z § 2 tego zarządzenia zgłoszenie do rejestracji powinno nastąpić w ciągu 30 dni od dnia powstania okoliczności uzasadniających obowiązek zgłoszenia.

Powstaje jednak wątpliwość, co należy uważać za okoliczność uzasadniającą obowiązek zgłoszenia, np. złomu powstającego jako odpadu produkcyjnego. Niejasność ta powstaje dlatego, że przepis § 2 zarządzenia dotyczy w zasadzie metali nieżelaznych, będących pełnowartościowymi materiałami zaopatrzeniowymi, które przekroczyły ilość zatwierdzoną obowiązującą normę zapasu (tzw. nadwyżki materiałowe). Nadwyżki te należy zgłosić do rejestracji w ciągu 30 dni od dnia powstania nadwyżki (a nie od dnia ujawnienia nadwyżki, jak niektórzy błędnie interpretują). Złom nie jest jednak zapasem materiałowym na cele zaopatrzenia danego przedsiębiorstwa, lecz jest materiałem przeznaczonym na sprzedaż. Zapas ten nie jest normowany. Dlatego też w celu rozstrzygnięcia tej wątpliwości należy oprzeć się na innym przepisie. Jest nim rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 marca 1948 roku w sprawie obrotu i gospodarowania żelastwem, druzgiem żeliwnym, żelastwem użytkowym oraz złomem metali i stopów nieżelaznych (Dz. U.R.P. Nr 27, poz. 184). W § 2 ust. 3 tego rozporządzenia czytamy: „Odpadki użytkowe ...powstałe po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia winny być zgłoszone i zaofiarowane do zbiórki przed upływem miesiąca następującego po miesiącu, w którym powstały". Porównując ten przepis z § 2 zarządzenia Ministra Przemysłu Ciężkiego z dnia 14 sierpnia 1951 r. należy przyjść do wniosku, że zgłoszenia powinny być dokonane:

a) przy złomie, zawierającym odpady produkcyjne, raz w miesiącu i obejmować ilość złomu, który powstał w miesiącu poprzednim (przykładowo: do końca maja najpóźniej należy zgłosić odpad produkcyjny, który powstał w miesiącu kwietniu),
b) przy złomie powrotnym (zużyte wyroby) — w terminie 30 dni od daty uprawomocnienia się protokółu komisji kwalifikacyjnej lub innego prawomocnego orzeczenia o zakwalifikowaniu danych przedmiotów na złom.

Wniosku tego nie można jednak uważać za ostateczny, ponieważ nie została wyjaśniona jeszcze następująca okoliczność. Zakłady, w których powstają odpady produkcyjne, są obowiązane planować uzyskiwanie złomu metali nieżelaznych i plany te przesyłać do swoich jednostek nadrzędnych (centralnych zarządów przemysłu) oraz do CZGZłomem. Powstaje więc pytanie, czy niezależnie od złożonego planu uzyskiwania złomu metali nieżelaznych w danym roku planowym należy jeszcze w terminach, o których mowa, zgłaszać konkretne już ilości złomu do rejestracji. Przepisy wyraźnie o tym nie mówią, a zarządzenie Ministra Przemysłu Ciężkiego z dnia 14 sierpnia 1951 r., jak to już wyjaśniliśmy, o rejestracji złomu metali nieżelaznych, również nie zawiera szczegółowych postanowień. Należy przypuszczać, że rejestracja złomu przez zakłady planujące uzyskiwanie złomu nie jest konieczna. Natomiast te wszystkie zakłady, które nie planują uzyskiwania złomu metali nieżelaznych oraz te z zakła-

dów planujących uzyskiwanie złomu, w których okresowo lub doraźnie powstaje złom powrotny (oprócz złomu w postaci odpadu produkcyjnego), są obowiązane do rejestracji i dlatego powinny zgłaszać powstający u nich złom metali nieżelaznych w terminach wymienionych wyżej pod lit. a) i b).

5. Wymagania techniczne i warunki dostarczania złomu

Przedmioty duże i ciężkie należy rozdrobnić przez pocięcie lub połamanie. Przedmioty lekkie i przestrzenne (np. odpady produkcyjne blach cienkich) należy sprasować i paczkować. Druty, taśmy i liny należy zwijać maszynowo lub ręcznie i wiązać w paczki.

Odpady produkcyjne (złom rodzaju A) należy sortować wg. opisanej wyżej klasyfikacji oraz wg. gatunków metali i stopów. Zakłady produkcyjne obowiązane są wystawiać zaświadczenia, zawierające dane, dotyczące składu chemicznego odstawianego złomu. Jeśli złom zawiera metale lub stopy objęte normami PN, wystarczy podać oznaczenie na podstawie omówionej wyżej klasyfikacji. Skład chemiczny złomu innych metali nieżelaznych należy oznaczać według atestów otrzymanych przy dostawie surowca, z którego powstał odpad produkcyjny. Niezależnie od tego w zaświadczeniu należy podać określenie złomu zgodne z klasyfikacją złomu metali nieżelaznych wg normy $\frac{PN}{H\text{-}15715}$, przykładowo: odpady produkcyjne mosiądzów zawierających krzem, fosfor lub nikiel — D2A2.

Złom powrotny (rodzaj Z) należy przed wysłaniem posortować według kategorii, grup i klas również stosownie do opisanej wyżej klasyfikacji złomu metali nieżelaznych. Jeśli zakład odstawiający złom nie posiada danych co do składu chemicznego metali lub wyrobów, z których złom pochodzi, powinien co najmniej posortować go lub oznaczyć w taki sposób, aby możliwe było zaliczenie odstawianego złomu do jednej z grup klasyfikacyjnych.

Partię wysyłkową stanowi złom j e d n e g o r o d z a j u i j e d n e j k l a s y niezależnie od ilości, jaką dana partia zawiera. Najmniejsza partia złomu, dostarczana do zakładu hutniczego, nie może zawierać mniej niż 200 kg. Odbiorca kwalifikuje dostarczone partie złomu: odpad produkcyjny na podstawie zaświadczeń wystawionych przez zakłady dostarczające złom, a złom powrotny, jeśli nie został dostatecznie oznaczony co do składu chemicznego przez dostawcę złomu, kwalifikuje na podstawie próbnego przetopu lub wykonania analizy chemicznej. Jeśli na podstawie analizy chemicznej lub nawet zewnętrznych oględzin odbiorca stwierdzi, że dostarczona partia złomu nie odpowiada zadeklarowanemu rodzajowi i klasie złomu, zawiadamia o tym dostawcę, w celu przeprowadzenia ponownej klasyfikacji. Jeżeli dostawca nie weźmie udziału w podanym mu terminie przeprowadzenia ponownej klasyfikacji, odbiorca sam dokona tej klasyfikacji. Jeśli złom zawiera zanieczyszczenia ponad ustaloną normę, partia może być zwrócona dostawcy.

Bardzo ważną rzeczą jest właściwe opakowanie i odpowiednie warunki transportu złomu metali nieżelaznych. Nie można bowiem dopuścić, aby wskutek niewłaściwego opakowania lub transportu nastąpiło obniżenie wartości danej partii złomu np. przez pomieszanie, zanieczyszczenie smarami lub innymi ciałami obcymi, zawilgocenia itd. Paczki i wiązki złomu należy wiązać drutem lub taśmą tej samej kategorii i klasy złomu. Odpady produkcyjne należy przewozić w wagonach krytych. Nie należy ładować do jednego wagonu różnych kategorii, grup, rodzajów i klas złomu. Przy dostawach drobnicowych złom należy opakować w beczki, skrzynie lub worki. Na każdej paczce powinien znajdować się napis, zawierający dokładne oznaczenie złomu oraz wagę brutto i netto. Złom powrotny można przesyłać bez opakowania, lecz również w wagonach krytych. Jeśli w jednym wagonie przesyła się złom, należący do różnych kategorii, grup lub klas, należy poszczególne partie złomu oddzielić w wagonie w taki sposób, aby uniemożliwić ich zmieszanie w czasie transportu lub wyładunku. Każdą klasę złomu należy w wagonie oznaczyć w sposób widoczny i dokładny, aby odbiorca mógł dokonać właściwej klasyfikacji złomu.

6. Złom kabli i przewodów

Kable i przewody nie są materiałami reglamentowanymi, natomiast złom tych przedmiotów należy uważać jako regulamentowany. Jest to więc złom metali nieżelaznych, pochodzących z wyrobów gotowych, znajdujących się w takim stanie, że nadają się tylko do przetopienia. Złom ten różni się jednak znacznie od innych klas złomu metali nieżelaznych, nieco inne są przepisy dotyczące gospodarowania tym złomem, dlatego celowe jest omówić to zagadnienie odrębnie. Różnica polega przede wszystkim na tym, że złom kabli i przewodów w większości nie występuje jako łącznie złom metali nieżelaznych, z których kable te i przewody są wykonane, lecz składa się z krótszych lub dłuższych odcinków kabli i przewodów opancerzonych lub izolowanych emalią, tkaniną. Aby z przedmiotów tych uzyskać surowiec metali nieżelaznych, trzeba uprzednio kable i przewody rozbroić, rozbierać. Część tylko przewodów wytwarza się w takim stanie, że złom ich jest uważany jako złom metali nieżelaznych. Są to przewody gołe, bez izolacji i pobiały oraz pod warunkiem, że przewody te nie zostały przepalone. Również odpad produkcyjny bez izolacji i pobiały jest złomem metali nieżelaznych, który nie wymaga przerobienia. Tylko więc te dwie klasy złomu metali nieżelaznych z kabli i przewodów są objęte normą. Pozostały złom kabli i przewodów wymaga przerobu, po którym może być dokonana klasyfikacja uzyskanego surowca metali nieżelaznych.

Gospodarka złomem kabli i przewodów, a więc przedmiotami znajdującymi się w takim stanie technicznym, że nie nadają się do wykorzystania jako kable lub przewody, lecz nadają się tylko do przetopienia, należy do Centralnego Zarządu Gospodarki Złomem. Do rejonowych zbiornic CZGZłomem należy zgłaszać i odstawiać kable i przewody, mające niewątpliwie tylko wartość złomu. Analogicznie, jak przy złomie metali nieżelaznych, kable i przewody należy sortować i paczkować (lub przesyłać wagonowo większe ilości) na podstawie klasyfikacji metali nieżelaznych, z których są wykonane. Wszystek złom, niezależnie od kategorii i ilości, odbierają rejonowe zbiornice CZGZłomem wyjątkowo tylko złom kabli i przewodów z miedzi elektrolitycznej, bez pobiały odbierają na zlecenie CZGZłomem wyznaczone zakłady przemysłu ka-

blowego, które złom rozbrajają i używają do produkcji kabli.

Inaczej przedstawia się sprawa co do kabli i przewodów, których stan chemiczny nie daje pewności, czy dany kabel lub przewód nadaje się tylko do przetopienia. Kabel może być zakwalifikowany do przetopienia również dlatego, że jego naprawa jest nieopłacalna lub dlatego, że dany kabel należy do typu obecnie nie używanego (niechodliwy). Sposób postępowania z takimi kablami reguluje niedawno wydane zarządzenie Przewodniczącego P.K.P.G. Zgodnie z tym zarządzeniem wszystkie niepewne i niechodliwe kable należy zgłaszać do Centrali Handlowej Przemysłu Elektrotechnicznego (Biuro Zbytu Kabli i Przewodów w Katowicach), niezależnie od tego, kto jest posiadaczem kabli: zakład wytwarzający kable (np. kable wadliwie wykonane), zakłady zużywające kable lub przedsiębiorstwa obrotu towarowego) posiadające np. kable niechodliwe). Zagospodarowanie kabli należy do zadań Biura Zbytu Kabli i Przewodów oraz do komisji, którą w tym celu powołał Przewodniczący P.K.P.G. Komisja jest organem Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i pracuje w ścisłym porozumieniu z Departamentem Zaopatrzenia i Bilansów Materiałowych. Siedzibą komisji oraz biura komisji jest lokal Centrali Przedsiębiorstwa Upłynnienia Remamentów w Warszawie.

Do zadań Biura Zbytu Kabli i Przewodów należy zagospodarowanie kabli, które znajdują się w dobrym stanie technicznym i mogą być zużyte na zaspokojenie potrzeb państwowych wynikających z bilansu materiałowego kabli lub mogą być zużyte na te potrzeby po dokonaniu regeneracji, jeżeli ich stan techniczny nie jest zadowalający, ale wystarczająco dostateczny, aby regenerację można było uważać za gospodarczo celową. Zagospodarowanie pozostałych kabli i przewodów należy do komisji.

Rozliczenie za kable i przewody następuje w zależności od ich wartości użytkowej. Za materiały pełnowartościowe posiadacze otrzymują należność według cennika, pomniejszoną o marżę handlową, zgodnie z przepisami, które obowiązują w zakresie upłynnienia nadwyżek materiałowych. Jeśli kable i przewody nie są w dobrym stanie technicznym, lecz nadają się do regeneracji i zostaną zakwalifikowane do regeneracji przez komisję lub przez Biuro Zbytu Kabli i Przewodów, posiadacze otrzymują należność, obliczoną według cen surowca metali nieżelaznych, zawartych w kablach i przewodach. Jeśli kable i przewody zostaną zakwalifikowane na złom, posiadacz otrzymuje cenę złomu kablowego według cennika Centralnego Zarządu Gospodarki Złomem.

7. Zbieranie złomu w zakładzie

Właściwe zbieranie odpadu produkcyjnego oraz złomu powrotnego w zakładzie ma duże znaczenie gospodarcze. Zagadnienie to powinno być szczególną troską kierownictwa zakładu, aktywu związkowego i partyjnego oraz każdego uspołecznionego członka kolektywu zakładowego. Sposób zbierania pwinien być ustalony regulaminem zakładowym.

Magazyn materiałowy prowadzi bieżąco kartotekę obrotu złomem metali nieżelaznych.

Przed odprowadzeniem złom powinien być ostatecznie posegregowany i oczyszczony przez usunięcie wszelkich obcych ciał, jak: piasku, papieru, drzewa, stali, skóry, kauczuku i innych. Tak przygotowany złom należy wysyłać w sposób, który omówiliśmy już poprzednio

Złom metali nieżelaznych przedstawia poważną część zaopatrzenia produkcyjnego zakładów hutnictwa metali nieżelaznych i zakładów przemysłu kablowego. W wielu zakładach nie docenia się znaczenia akcji zbiórki złomu i przez to marnuje się jeszcze wiele tego niewykle cennego surowca. Planowe i skrupulatne zbieranie złomu metali nieżelaznych powinno być nie tylko obowiązkiem, lecz również naszym przyzwyczajeniem, naszą potrzebą.

Z DOŚWIADCZEŃ RADZIECKICH

System J. Archipowa i W. Łuczkowa potokowego rozrządzania wagonów na torze wyciągowym

Z. BOSTORINA
Gł. inż. służby ruchu dyr. Jarosławskiej

Jak wiadomo, zmieniono i udoskonalono w ostatnich latach technologię rozrządzania pociągów z torów wyciągowych. Przodujący ustawiacze szeregu dyrekcji wnieśli i zrealizowali wiele cennych propozycji, mających na celu zwiększenie wydajności torów wyciągowych.

Jeszcze stosunkowo niedawno podstawowym systemem pracy rozrządowej było prowadzenie manewrów przez osadzanie. Następnie rozpowszechniono szeroko prowadzenie manewrów odrzutami Dalszym udoskonaleniem technologii pracy manerwowej na torach wyciągowych — są odrzuty seryjne. Do ostatniego czasu uważano system ten, który 2½-krotnie zwiększył wydajność torów rozrządowych, w porównaniu z prowadzeniem manewrów przez osadzanie, za wyższą klasę pracy manewrowej. Lecz, mimo stosowania tego systemu, na wielu stacjach, w tej liczbie i na stacji Wspolie, tory wyciągowe nie mogły na czas przerobić całego potoku wagonowego.

Stworzony przez tow. Archipowa i Łuczkowa system potokowego rozrządzania wagonów pozwala, przy istniejących urządzeniach technicznych bez dodatkowych inwestycji, znacznie przyspieszyć proces rozrządzania pociągów na torze wyciągowym, nawet w porównaniu z prowadzeniem manewrów odrzutami seryjnymi. Racjonalizatorzy wykorzystali ruch wahadłowy pociągu manewrowego, który powstaje przez nagłe przyhamowanie po odrzucie. Pozwala to przeprowadzić proces rozformowania składu tylko przy ruchu parowozu do przodu bez powrotnego osadzania na torach wyciągowych i za pomocą 6 — 8 odrzutów skierować do parku 23—24 odprzęgów. Dzięki temu skraca się znacznie czas potrzebny na rozformowanie pociągu: przeciętnie potrzeba 20—25 min. przy normie 45—50 min. Większość pociągów rozrządza się prawie w tym samym tempie, jak na zmechanizowanej górce.

W ostatnim czasie drużyna kompleksowa tow. Archipowa osiągnęła następujące rezultaty: pociąg Nr 1334, złożony z 70 wagonów (39 odprzęgów), rozformowano w ciągu 18 min., przy czym cały proces rozrządzania łącznie z dzieleniem pociągu na części i z kolejnym wprowadzeniem każdej części na tor wyciągowy trwał 16 min. Pociąg Nr 1008, złożony z 57 wagonów, był rozformowany w ciągu 8 min., a cała operacja (łącznie z przygotowaniem do rozrządu) trwała 12 minut. W czasie pracy tej zmiany rozformowano pociąg Nr 708, złożony z 65 wagonów (29 odprzęgów), w ciągu 9,5 min., a całą pracę, łącznie z wyprowadzeniem pociągu na tor wyciągowy, wykonano w ciągu 14 min. W ten sposób zbliżono tempo rozrządzania pociągu na wyciągu do tempa rozrządzania na górce.

Tor wyciągowy, na którym pracuje tow. Archipow i tow. Łuczkow, położony jest w poziomie. Końcowa część na długości 30—40 m przed rejonem zwrotnic parku rozrządowego i sama strefa posiadają 3‰ spadek. W ten sposób wagony, odłączone od składu, z niewielką szybkością początkową uzyskują na spadku dodatkowe przyspieszenie. Praktyka wykazała, że przy takim profilu najlepszym wariantem będzie skierowanie do parku jednym odrzutem 4—5 odprzęgów. Interwał czasowy między odrzutami jest nieznaczny, parowóz zatrzymuje się tylko w wyjątkowych wypadkach, a rozformowanie i odrzuty przeprowadza się w zasadzie w czasie ciągłego ruchu składu. Dlatego też na części zjazdowej toru wyciągowego i w rejonie zwrotnic znajduje się równocześnie w ruchu 7—8 odprzęgów, idących w odstępach 6—10 metrów.

Praktyka pracy manewrowej górek kolei Jarosławskiej wykazała, że odległość między odprzęgami waha się zwykle w granicach od 25—35 metrów, przy czym na górce można odprzęgi te w dowolnej chwili zahamować: na zmechanizowanych górkach przy pomocy hamulców szczękowych, a na niezmechanizowanych — przy pomocy płóz, które nakłada się przed wyrzutnią. Na torze wyciągowym nie ma takich urządzeń hamulcowych, dlatego też warunki pracy są tu bardziej skomplikowane. Natomiast przy potokowym rozrządzaniu jest szybkość biegu odprzęgów znacznie niższa niż na górce. I na tym właśnie polega znaczenie nowego systemu, że w sumie proces rozformowania trwa mniej więcej tak samo na górce, jak i na wyciągu.

Czego powinni nauczyć się ustawiacze, którzy chcą z korzyścią stosować w warunkach miejscowych system nowatorów? Jak należy zorganizować pracę dla stosowania potokowej technologii rozrządzania wagonów na torach wyciągowych? Najbardziej pouczającym będzie opis doświadczeń, uzyskanych przez drużynę tow. Archipowa.

PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO ROZFORMOWANIA

Przygotowanie rozpoczyna się od ustalenia zakresu przewidywanych prac. Potrzebne są do tego zawczasu otrzymane dane o przybyciach pociągów tak, aby każdy uczestnik drużyny mógł prawidłowo zorganizować pracę na swoim odcinku.

We Wspolju wprowadzono na żądanie drużyny specjalne informacyjne karty. Zestawia je kancelista techniczny parku przybycia na podstawie otrzymanej, przy pomocy dalekopisu, analizy. Karty te przekazuje operatorowi, który wywiesza je na jednym z posterunków zwrotniczych parku, w tym rejonie, gdzie pracuje drużyna. Dzięki karcie informacyjnej można na 2—3 godz. wcześniej znać czas przybycia przewidzianych pociągów i zaplanować rozrząd wagonów. W karcie wyszczególniona jest ilość odprzęgów w składzie, ich relacja, ciężar każdej grupy, dane o ilości samoczynnych hamulców itp. Karta informacyjna różni się tym od rozrządowej, że wyszczególnione są w niej, oprócz kolejności rozmieszczenia odprzęgów, także ilość wagonów każdej relacji i ich ogólny ciężar. Pozwala to ustawiaczowi już w czasie rozrządu podformowywać oddzielne grupy dla przyszłych pociągów.

Znając ciężar odłączanej grupy, ilość hamulców, określa mniej więcej ustawiacz właściwości biegowe odprzęgu i zgodnie z tym reguluje przerwy między odprzęgami w czasie rozrządu. Karta informacyjna ma też duże znaczenie dla zwrotniczych i spinaczy. Dzięki tej karcie orientują się oni dokładnie w planie przewidywanej pracy przy rozrządzaniu kolejnego pociągu. Wiedząc np., że na skrajne robocze tory parku (z 7-go — 10-go) pójdzie najpierw kilka odprzęgów, przygotowuje wspoliński zwrotniczy, tow. Kurdakowa, już zawczasu drogi przebiegu. Spinaczom (płozowym) tow. Gołowanowowi i Trałykowowi pomaga informacyjna karta określić, ile odprzęgów pójdzie na każdy tor i jaki jest ich ciężar. Czyli, że można już zawczasu określić miejsce i sposób hamowania.

Zwrotniczy nie może jednak pracować z kartą w rękach, a tempo potokowego rozrządzania jest bardzo szybkie. Dlatego też, ażeby uniknąć omyłek, tow. Archipow kreduje czołową ścianę wagonu, podobnie jak to praktykuje się na górkach. System ten ułatwia lepszą orientację drużyny w czasie pracy, zwiększa sprawność i harmonijność pracy, zapobiega naruszaniu specjalizacji torów.

Znając na podstawie karty informacyjnej relację wszystkich wagonów w pociągu, zajeżdża ustawiacz i spinacz do parku po pociąg. Tow. Archipow

przypomina powtórnie maszyniście, jak rozmieszczone są wagony, jaka jest ich relacja, ile jest odprzęgów w pierwszej i drugiej połowie pociągu. Równocześnie udaje się spinacz, tow. Łazejkin, do miejsca połączenia wagonów o sprzęgach automatycznych z wagonami o sprzęgach śrubowych. Następnie rozluźnia sprzęgi, pozostawiając tylko pojedyńcze sprzężenia. Rozłącza też węże hamulcowe hamulców samoczynnych i podwiesza je. Równocześnie przygotowuje spinacz — płozowy część składu o sprzęgach samoczynnych. Po zaznajomieniu maszynisty z planem pracy idzie ustawiacz od parowozu do miejsca, gdzie przewidziane jest dzielenie pociągu na części i po drodze pomaga spinaczowi — płozowemu rozłączyć węże samoczynnych hamulców.

Po zakończeniu przygotowania pierwszej połowy pociągu daje tow. Archipow sygnał do wyjazdu na tor wyciągowy. Zdarza się, że do tego czasu przygotowanie drugiej części pociągu nie jest jeszcze zakończone. W takim przypadku spinacz tow. Łazejkin kontynuuje swą pracę na miejscu zatrzymania się składu i gdy ustawiacz rozłącza sprzęgi samoczynne, tow. Archipow kreduje czołowe ściany wagonów już na wyciągu przed rozformowaniem.

Drużyna kompleksowa racjonalizatora walczy o zwiększenie wydajności wyciągu, oszczędzając czas na każdej operacji. Drużyna walczy o skrócenie jazd manewrowych, zwłaszcza przy przestawianiu pociągów z parku przyjęciowego na tor wyciągowy. Na stacji Wspolje umieszczony jest park przyjęciowy z przeciwnej strony stacji niż wyciąg. Przeciąganie pociągu z torów przyjęciowych na wyciąg odbywa się po specjalnie wydzielonym torze parku rozrządowego. Jeżeli w parku przyjęciowym nie ma dostatecznej ilości torów, żąda się natychmiastowego zabrania pociągów, aby zapewnić przyjmowanie następnych pociągów. Jeżeli np. dawniej trzeba było przeprowadzić dzielenie na części, to wykonywano taką operację na tym samym torze parku rozrządowego, po którym przejeżdżały pociągi na wyciąg. Po zatrzymaniu i rozłączeniu brano pierwszą połowę na wyciąg, a drugą pozostawiano na miejscu.

Obecnie wykonuje się te operacje inaczej. Przy przeciąganiu pociągu na wyciąg nie zatrzymuje się go w parku rozrządowym, lecz przyhamowuje i podczas jazdy odłącza pierwszą połowę, którą też zabiera parowóz. Druga zaś połowa, która nie przestała się powoli poruszać, zbliża się do ukresu parku rozrządowego. Tutaj przyhamowuje ją jeden spinacz, a drugi w razie potrzeby kończy przygotowanie do rozrządu. System ten pomaga drużynie tow. Archipowa skrócić jazdę manewrową o 500—600 m i zaoszczędzić na tej operacji do 10 min.

NOWA TECHNIKA MANEWROWANIA

Potokowy system rozrządzania wagonów na wyciągu wymaga odmiennej techniki prowadzenia manewrów. Ażeby łatwiej było zrozumieć, w jaki sposób skierowuje się do parku za pomocą jednego odrzutu kilka odprzęgów, przytoczę przykład rozrządu wagonów ze sprzęgiem śrubowym.

Ustawiacz kreduje czołową ścianę wagonu pierwszego odprzęgu i odłącza pierwszy odprzęg. Następnie daje maszyniście sygnał — jazdy do przodu. Rozwija się szybkość 8—10, a w poszczególnych wypadkach do 12 km/godz. Parowóz przesuwa wagony w kierunku parku. Po rozruchu, na sygnał ustawiacza, uruchamia maszynista hamulce i natychmiast je wyłącza. Szybkość znacznie się zmniejsza, a wagony, nie przestając się poruszać, dążą do oderwania się od parowozu, sprzęgi wyprostowują się, a sprężyny zderzakowe wracają do normalnego położenia.

Pierwsza odłączona grupa wagonów odjeżdża w kierunku parku. Powstała po przyhamowaniu różnica szybkości powoduje, że pozostałe wagony zbliżają się z powrotem do parowozu. Po szarpnięciu sprzęgi opadają, a sprężyny zderzakowe ścieśniają się. W tym momencie rozłącza ustawiacz kolejną grupę i znowu kreduje wagon. Pod działaniem siły elastyczności starają się ściśnięte sprężyny zderzakowe powrócić do swojego pierwotnego położenia i skład odpycha się od parowozu. Utrzymuje się jeszcze tylko, ale już w mniejszym stopniu, różnica szybkości parowozu i wagonów. Powoduje ona, po rozciąganiu się składu, powtórne zbliżenie składu do parowozu i ściśnienie sprężyn zderzakowych. Ten stopniowo zmniejszający się ruch wahadłowy powtarza się 5—6 razy. Ustawiacz, wykorzystując momenty ściśnienia, odłącza wagony. Z każdym wyprostowaniem się sprężyn odbiega od pociągu kolejna grupa i skierowuje się na specjalizowane tory parku rozrządowego.

Dzięki takiemu prowadzeniu manewrów udaje się tow. Archipowowi i Łuczkowowi skierować do parku jednym rzutem 3—4 odprzęgów ze sprzęgiem śrubowym i 2—3 ze sprzęgiem samoczynnym.

Maszynista i ustawiacz uzupełniali i udoskonalali wspólnie swój projekt wykorzystania wahadłowo-dynamicznych sił dla przyspieszenia rozrządu składu. Po osiągnięciu szybkości 8—12 km/godz. zaczynali oni przyhamowywać i przez kilkakrotne przyhamowywanie doprowadzali szybkość biegu parowozu do 2—3 km/godz. Kilkakrotne przyhamowanie w czasie jednego odrzutu sprzyja zwiększeniu ruchu wahadłowego pociągu i pozwala skierować do parku przeciętnie 5—6 odprzęgów.

Oczywiście, że takie metody można realizować tylko przy pełnej współpracy całej drużyny kompleksowej, a zwłaszcza maszynisty i ustawiacza. W tym celu, aby w odpowiednim momencie przeprowadzić przyhamowanie, daje ustawiacz maszyniście sygnał, zezwalający na jazdę naprzód i natychmiast potem sygnał stój.

W ten sposób, rozpoczynając odrzut z szybkością 8—12 km/godz., przyhamowuje maszynista pociąg i prowadzi go początkowo z szybkością 5—6 km/godz., po czym przeprowadza następne przyhamowanie i pociąg posuwa się z szybkością 4—3 km/godz.

W czasie odrzutu i stopniowania hamowania zdąża ustawiacz i spinacz wyłączyć 5—6 odprzęgów. Wagony te zjeżdżają do parku i cykl znowu się powtarza: nowy rozruch, odrzut i stopniowane przyhamowanie, czyli stopniowe obniżanie szybkości. Pociąg posuwa się przez cały czas w jednym

kierunku: w kierunku parku, w kierunku biegu wagonów.

Nie wszystkie jednak odprzęgi dochodzą na właściwy tor. Część ich, posiadająca złe właściwości biegowe, może nie dotrzeć do miejsca przeznaczenia. Aby temu zapobiec, uwzględnia ściśle tow. Archipow na podstawie karty informacyjnej ciężar i właściwości biegowe wagonów i skierowuje czasami do parku jednym odrzutem, zamiast 5—6, tylko 3—4 odprzęgów.

Taka jest technika prowadzenia manewrów z wagonami, posiadającymi sprzęgi śrubowe.

Nieco inaczej organizuje się manewry, kiedy rozrządza się wagony ze sprzęgiem samoczynnym. W tym przypadku dużo trudniej jest znaleźć najodpowiedniejszy moment dla wyłączania odprzęgu. Ustawiacz i spinacz idą wzdłuż pociągu w kierunku parku. Trzymając rękę na uchwycie urządzenia do rozczepiania sprzęgów automatycznych, ciągle poruszają oni uchwytami, starając się podczas ruchu wahadłowego znaleźć odpowiedni moment dla odłączenia odprzęgu. Tu decydują sekundy. Ustawiacz i spinacz działają kolejno. Pierwszą grupę wyłącza ustawiacz, następną spinacz, po czym znowu ustawiacz, znowu spinacz itd.

SPOSÓB KIEROWANIA PAROWOZEM I OBSŁUGIWANIE ZWROTNIC

Podstawowym warunkiem korzystnego stosowania nowego systemu jest bezawaryjna praca parowozu. Nie zapomina o tym maszynista-racjonalizator tow. Łuczkow, który nieustannie dba o dobry stan swojego parowozu i poddaje go dokładnym oględzinom. Tow. Łuczkow i jego pomocnik tow. Komisarow kontrolują przede wszystkim części napędu, urządzenie hamulcowe, drążki, klocki hamulcowe, podwieszenia, hamulec parowozowy, dwustopniową sprężarkę powietrzną. Oczywiście, specjalnie uważnie kontroluje się klocki hamulcowe.

Po zastosowaniu nowego systemu pracy odprzęgi biegną nieprzerwanym potokiem w odstępach 8—10 m. Powstaje pytanie: czy jeden odprzęg nie dogoni drugiego, czy zwrotniczy ma dość czasu dla przygotowania drogi przebiegu, czy przestrzega się wymagań przepisów bezpieczeństwa pracy?

Należy przypomnieć, że już przy wprowadzaniu systemu tow. Guriewa pozwolono prowadzić manewry, nie zamykając zwrotnic. Dzięki temu zwrotniczy, u którego gra rolę każda sekunda, nie musi znajdować się na torze, jego więc bezpieczeństwu osobistemu nic nie grozi. Praktyka wykazała, że, jeżeli odstępy między odprzęgami wynoszą 8—10 m, a szybkość biegu wagonów jest stosunkowo nieduża, to zwrotniczy nadąża przygotować drogę przebiegu. Ważne jest, aby odległości między odprzęgami nie były mniejsze od długosci iglicy zwrotnicy.

Stosując system rozrządu potokowego, należy dbać o należyte utrzymanie pędni zwrotnicowych, zwłaszcza ich części trących. W drużynie tow. Archipowa dbają bardzo o stan zwrotnic zwrotniczy tow. Zajcewa i tow. Kurdakowa. Ażeby zabezpieczyć szczelne przyleganie iglic do opornic, co ma duże znaczenie przy pracy bez zamykania zwrotnic, tow. Zajcewa i Kurdakowa stale zwracają uwagę na to, aby między iglicą a opornicą nie było żadnych obcych przedmiotów, a w zimie nie znajdował się tam ubity śnieg.

Połączenie wszystkich tych metod pozwala drużynie kompleksowej tow. Archipowa osiągać wysoką wydajność pracy. Przeciętne wykonanie wynosi 175—180 procent, a często też 220—230 procent. Podczas każdej zmiany rozrządza drużyna dodatkowo 7—8pociągów. W ciągu ostatniego kwartału 1951 roku przerobiono dodatkowo na wyciągu ponad 25.000 wagonów, przez styczeń i pierwszą połowę lutego — około 12.000, a ogółem od chwili zastosowania systemu potokowego rozrządu — ponad 37.000 wagonów.

System tow. Archipowa i Łuczkowa opanowały również inne drużyny, pracujące w tym samym rejonie stacji Wspolje. Osiągnęły one także duże rezultaty. Drużyny tow. Wachina, Czesnokowa i Jakowlewa przerobiły w tym samym okresie i na tym samym wyciągu dodatkowo dziesiątki tysięcy wagonów.

Stosowanie nowego systemu pozwoliło podnieść wydajność toru wyciągowego o 70%. System ten umożliwił, mimo słabo rozwiniętych torów i dużej ilości sprzecznych dróg przebiegu, stałe przyjmowanie pociągów i zwiększyć możliwości przerobowe stacji.

Aby udowodnić, jak wielką korzyść przynosi stosowanie systemu potokowego rozrządu, przeprowadzono we Wspoliu pouczające porównanie. W parku, gdzie pracuje drużyna tow. Archipowa, przeprowadzono manewry czterema istniejącymi sposobami mniej więcej z jednakowymi pociągami manewrowymi. Pociąg składał się przeciętnie z 70 wagonów (35 odprzęgów). Rozformowanie takiego pociągu przez odstawianie trwało 90 min. Mniej więcej taki sam pociąg rozformowano pojedyńczymi odrzutami w ciągu jednej godziny. Rozformowanie odrzutami seryjnymi trwało 43 min., a rozformowanie systemem potokowego rozrządzania 17 min. Tak więc czas, potrzebny na rozformowanie pociągu przy zastosowaniu systemu potokowego, rozrządzanie skraca się w porównaniu z prowadzeniem manewrów przez osadzanie — pięciokrotnie, w porównaniu z prowadzeniem manewrów odrzutami pojedyńczymi, — trzykrotnie, a w porównaniu z prowadzeniem manewrów odrzutami seryjnymi — 2,5-krotnie. System potokowego rozrządzania jest więc w obecnej chwili najbardziej efektywny.

Zastosowanie nowego systemu zwiększyło zarobek drużyn. Maszynista zarabia obecnie 2.700—2.800 rubli miesięcznie, a ustawiacz ponad 2.000. Zwiększył się też zarobek i pozostałych pracowników w drużynie.

W celu rozpowszechnienia nowego systemu, zorganizowano na stacji Wspolje kolejową szkołę stachanowską, w której lepsze drużyny kompleksowe uczą się nowych metod rozrządzania wagonów. Szkołę tę ukończyły już dwie grupy. Do Wspolja przyjeżdżają często stachanowscy innych stacji. Zaznajamiają się oni z przodującym systemem i ze swej strony wnoszą dużo interesujących propozycji. Tak np. maszynista parowozowni Łosinoostrowska-

ja tow. Getmański uważa, że przy takim systemie prowadzenia manewrów należy wykorzystać parowozy z płaską przepustnicą. Maszynista mógłby lepiej obserwować czynności ustawiacza, gdyby przedłużono dźwignie przepustnicy lub dorobiono dodatkowy uchwyt. Dałoby to gwarancję bezawaryjności manewrów i zachowania przepisów bezpieczeństwa oraz ułatwiłoby pracę maszynisty. Tow. Getmański zaproponował stosowanie haczyków przy zrzucaniu płóz i stosowanie drągów przy wyłączaniu wagonów. Maszynista — instruktor parowozowni Rybińsk, tow. Trubarow, zaproponował, aby dla zwiększenia efektu hamowania zwiększyć otwory, przez które wychodzi powietrze z cylindra hamulcowego.

Metoda ustawiacza Archipowa i maszynisty Łuczkowa znalazła wszędzie uznanie. Drużyny, które przybywały na stację Wspolje i widziały w praktyce stosowanie tego systemu, starają się zastosować go możliwie najszybciej. Niektórzy ustawiacze wyrażają pogląd, że ten racjonalizatorski pomysł można stosować też i przy dobieraniu grup wagonów o tych samych sprzęgach, a więc przy formowaniu pociągów. Tow. Fiedosiejew w Rybińsku, tow. Mursalimow w Bezkudnikowie, tow. Bezrukow w Iwanowie, tow. Jewdokimow w Łosinoostrowsku zaczęli już organizować swoją pracę w oparciu o nowy system.

Według przedwstępnych obliczeń, powinno wdrożenie systemu tow. Archipowa i Łuczkowa, zwiększyć na stacji Beskudnikowo wydajność toru wyciągowego o 45—50%, na stacji Rybińsk—Towarowy o 25—30%, na stacji Iwanowo—Rozrządowa — o 15—20%, a na stacji Łosinoostrowska — o 10—15%.

W ten sposób uruchamia się nowe potężne rezerwy przyspieszenia obrotu wagonów.

(„Gudok" Nr 52/1952 r.)

Rezerwy zwiększenia załadunku wagonów

W. MERKUŁOW,
Naczelnik służby towarowej

Po wykonaniu planu załadunku w roku 1951 tak co do ilości, jak i w poszczególnych ważniejszych asortymentach towarów, walczą obecnie kolejarze o wypełnienie i przekroczenie nowych, jeszcze bardziej odpowiedzialnych zadań przewozowych. Na rok 1952 ustalono dla kolei zwiększone plany średniodobowego załadunku: np. dla metali żelaznych o 9,5% w stosunku do roku 1951, dla zboża — o 9,1%, dla drzewa o 7,1%, dla materiałów budowlanych i mineralnych o 7,3% itd. Wymagają tego wzrastające potrzeby gospodarki narodowej i dalszy rozwój ekonomiki socjalistycznej.

Państwowy plan przewozowy — to nienaruszalne prawo dla wszystkich kolejarzy. Powinien on być w pełni realizowany, ze specjalnym uwzględnieniem ładunków o większym znaczeniu gospodarczo-narodowym: węgiel kamienny, ropa naftowa i jej produkty, metale, surowce hutnicze, drzewo, zboże, cement, materiały budowlane, żywność. Przy czym należy ściśle przestrzegać planu wywozu właśnie tej produkcji i dla tych odbiorców, których przewiduje plan. Ścisła realizacja planu zgodnie z rodzajem towarów, stałe zwiększanie handlowej i stopniowanej marszrutyzacji pociągów, sprawna organizacja wyładunku — oto zadania, które powinny skupić uwagę kolejarzy.

Obecnie należy wszystkimi siłami dążyć do tego, aby przy wykorzystaniu całej mocy techniki kolejowej, wykonać i przekroczyć plan pierwszego kwartału. Jest to bowiem podstawowy warunek terminowego wykonania planu rocznego. Są jeszcze takie dyrekcje, które przy ogólnym przekroczeniu planu załadunku zapominają o naładunku w/g rodzaju towarów. Np. w lutym zahamowała jedna z dyrekcji dowóz rudy, żelaza i wyrobów metalowych. Niektóre dyrekcje zatrzymały wywóz zboża, cukru, piasku formierskiego, topnika — ponieważ zmniejszyły wymaganie w stosunku do kierowników oddziału i pogodziły się z faktem nieracjonalnego wykorzystania próżnych wagonów.

Niedociągnięcia te należy zlikwidować w jak najkrótszym czasie. Odpowiedzialność za rozwiązanie tak ważnego zadania ponosi przede wszystkim służba towarowa w dyrekcjach i w oddziałach. Bardzo duże znaczenie ma poziom operatywnego kierowania pracami na i wyładunkowymi i zapewnienia ich szybkiego wykonania. Wystarczy choćby krótko wspomnieć różnorodność zagadnień stojących przed pracownikiem służby towarowej, aby zrozumieć, jak szerokie jest pole jego działalności i jak wysokie są wymagania w stosunku do niego.

Pracownik służby towarowej musi starać się dokładnie planować rozwózkę wagonów i podstawianie ich do punktów na i wyładunkowych. Jego obowiązkiem jest prowadzić prawidłowo ewidencję i kontrolować wykonanie planu przewozowego, zgodnie z kierunkami przewozów. Powinien on stać stale na straży interesów państwa i zapobiegać próbom wykorzystywania wagonów pod naładunek najbliżej znajdujących się towarów ze szkodą dla planu naładunku według rodzaju towarów.

Wiadomo, że państwowy plan przewozów ustala, jakim klientom i dla jakiej produkcji powinna każda dyrekcja podstawiać pociągi i gdzie je należy kierować. Odstąpienie od planu przewozów powoduje zbytnie obciążenie jednych kierunków i złe wykorzystanie szeregu innych kierunków. W ten sposób powstają trudności w przepuszczaniu pociągów, opóźnianie obrotu wagonów i dostawy towarów. W przypadkach, gdy na tej czy innej dyrekcji zwiększa się, w pogoni za ilością, ładunek miejscowego znaczenia kosztem ograniczenia przewozów dalekobieżnych, powoduje to poważne szkody dla rozwoju obrotu towarowego. Utrudnia to wykonanie zadań planu technicznego, który ustala konieczne rezerwy wagonów próżnych w najważniejszych rejonach naładunkowych i w związku

z tym przekazywanie w te rejony określonej ilości taboru kolejowego pod wyładunek.

Fakt, że na niektórych dyrekcjach wypełnia się plan załadunku według relacji tylko w 80%, wskazuje na poważne niedociągnięcia poszczególnych pracowników służby towarowej. Przyczyną tych niedociągnięć jest brak ścisłej kontroli nad kierunkami przewozu towarów lub to, że, ulegając prośbom klientów, wysyła się towary w relacjach nieprzewidzianych w planie. Należy pamiętać, że każde takie niedociągnięcie utrudnia wykonanie zadań i obniża rozmiary ruchu na dyrekcjach. Widzimy więc, jak wielkie znaczenie ma teraz, gdy z każdym dniem zwiększamy walkę o terminowe wypełnienie planu kwartalnego, **ścisłe przestrzeganie wykonania planu przewozów zgodnie z zaplanowanymi kierunkami.**

Co najmniej 40% wszystkich ładunków powinny dyrekcje wysyłać w pociągach zmarszrutyzowanych. Marszrutyzacja — to najbardziej progresywny sposób organizacji przewozów. Jest to niezwykle skuteczny sposób przyspieszenia obrotu wagonów i przyspieszenia obiegu środków obrotowych zarówno w przemyśle, jak i na samej kolei. Im więcej wysyła się pociągów zmarszrutyzowanych, tym mniej zatrzymuje się wagonów w drodze, tym szybciej dochodzi ładunek do odbiorcy.

Na takich dyrekcjach, jak Karagandyjska, Ufimska, Ordżonikidzewska, Riazano-Uralska, wysyła się w pociągach zmarszrutyzowanych od 60—90% wszystkich ładunków. Doświadczenia pracowników tych dyrekcji świadczą o tym, że można znacznie przekroczyć plan marszrutyzacji. Wszystkie dyrekcje powinny zastosować te cenne doświadczenia i w pełni wykorzystać swoje olbrzymie rezerwy dla zwiększenia przewozów pociągami zmarszrutyzowanymi.

Obecnie wprowadza się w życie szeroki program, mający na celu dalsze wzmocnienie technicznej bazy dla zmarszrutyzowania przewozów towarów o znaczeniu narodowo-gospodarczym. Ważnym bodźcem jest nowy system premiowania pracowników kolejowych i przedsiębiorstw przemysłowych za organizację pociągów, idących bez przeróbki do miejsca przeznaczenia. Istnieją bowiem na każdej dyrekcji wszystkie dane, aby przez wzmocnienie współpracy z klienturą, przez udoskonalenie jednolitej technologii zwiększać stale poziom marszrutyzacji. W tym celu należy coraz bardziej poprawiać planowanie kalendarzowe, nie dopuszczać do zerwania naładunku pociągów zmarszrutyzowanych z takich powodów, jak opóźnione zestawienie planu kalendarzowego lub brak uzgodnienia z nadawcami. Każdy pracownik służby towarowej powinien głęboko wnikać w zagadnienia ekonomiczne i znać technikę organizacji pociągów zmarszrutyzowanych, znać technologię produkcji ważniejszych przedsiębiorstw, obsługiwanych przez kolej i razem z klienturą wyszukiwać rezerwy zwiększenia marszrutyzacji. A najważniejsza rzecz — to jakość. Obowiązkiem pracowników służby towarowej jest zapewnienie wysokojakościowego przygotowania każdego pociągu zmarszrutyzowanego na punkcie naładunkowym tak, aby pociągi mogły iść do miejsca przeznaczenia bez przeróbki i nie musiały być przeformowywane w drodze.

Praktyka przodujących kolektywów wykazała, do jakich osiągnięć dochodzą kolejarze, kiedy twórczo i z inicjatywą walczą o zwiększenie poziomu marszrutyzacji przewozów. Duży rozgłos zyskało cenne doświadczenie pracowników stacji Małykowka dyr. Riazano-Uralskiej, którzy razem z klientami znaleźli znaczne rezerwy zwiększenia marszrutyzacji przewozów cementu. Gorące poparcie znalazła inicjatywa pracowników służby towarowej dyr. Kujbyszewskiej, którzy rozwinęli system stopniowanej marszrutyzacji, uzupełnili go stachanowską technologią organizacji pociągów zmarszrutyzowanych dla rejonów wyładunkowych. Tę inicjatywę należy w pełni upowszechnić. **Zadanie polega na tym, ażeby z miesiąca na miesiąc zwiększać na kolei ilość zmarszrutyzowanych przewozów.**

Zadanie polega też na tym, aby praca była rytmiczna. Konwejer kolejowy, którego działalność podporządkowana jest wykresowi ruchu, powinien realizować państwowy miesięczny, dekadowy i dobowy plan przewozowy. Na szeregu stacjach istnieje jeszcze znaczna nierównomierność pracy przewozowej. Są dyrekcje, gdzie w pierwszej połowie doby wypełnia się plan nie więcej niż w 27—30%, przy czym w pierwszych 6 godzinach doby tylko w 7—8%. Poza tym zdarzają się przypadki zmniejszenia naładunku z początkiem miesiąca, w niedziele, w dni świąteczne i poświąteczne. Wszystko to świadczy o tym, że nie wykorzeniono jeszcze formalnego stosunku do sporządzanych na stacjach, oddziałach i dyrekcjach rytmicznych planów. Każdy taki plan, jak dowodzi doświadczenie kolejarzy i górników stacji Antracit w Północnym Donbasie, stacji i działów transportowych w Podmoskwie, Południowym Donbasie, Kuzbasie, Karagandzie, Kiżele, obejmuje cały szereg pomysłów racjonalizatorskich, które umożliwiają znaczne zwiększenie na i wyładunku w godzinach nocnych. Obowiązkiem pracowników służby towarowej jest walczyć o pełną realizację stachanowskich wniosków racjonalizatorskich **i wszelkimi środkami zdążać do tego, aby na każdej stacji, każdym oddziale walczyć o pełną rytmiczność.**

Jednym z najważniejszych wskaźników wysokiej jakości operatywnego kierownictwa pracą towarową jest **ścisłe przestrzeganie zadań technicznego planu wyładunku.** Nie przypadkowo nazywa się wyładunek zapleczem załadunku. Zaplecze to jest tym mocniejsze, im ściślejsza jest kontrola pracowników służby towarowej nad wypełnieniem zadań, związanych z przekazaniem i podstawieniem miejscowego ładunku oraz nad przestrzeganiem przez klientelę ustalonych terminów przestoju wagonów. W lutym na bocznicach przedsiębiorstw pozostawała pod wyładunkiem znaczna ilość podstawionych na czas wagonów. Jest to poważny sygnał. Znaczy to, że nie wszędzie jeszcze pracownicy służby towarowej wykorzystują przepisy zawarte w Kolejowym Prawie Przewozowym, aby zlikwidować przestoje wagonów pod operacjami ładunkowymi. Wszędzie należy walczyć o terminowe wypełnianie operacji związanych z wyładunkiem, o szybkie zabieranie rozładowanych wagonów i natychmiastowe odsyłanie ich do przewidzianych w planie miejsc, w których czeka na wywóz węgiel, drzewo, ropa, ruda, materiały i urządzenia dla wielkich budowli komunizmu, nasiona, traktory, samochody i inne ładunki.

Pracownicy służby towarowej wszystkich dziedzin prowadzą walkę o wzorowe wypełnienie zobowiązań

wszechzwiązkowego socjalistycznego współzawodnictwa kolejarzy. Kierownicy, inżynierowie i technicy zobowiązani są pomagać współzawodniczącym przez propagandę i rozpowszechnienie przodujących metod pracy i zobowiązani są stale dbać o podniesienie kwalifikacji kadr, o wzmocnienie dyscypliny w każdym ogniwie organizacji przewozów. Wszystko to pozwoli zmobilizować nowe rezerwy polepszenia pracy służby towarowej.

(„Gudok" Nr 66/1952)

KRONIKA

NOWE FORMY WSPÓŁZAWODNICTWA NA PKP ROZPOWSZECHNIŁY SIĘ W I PÓŁROCZU RB.

(O) W I półroczu rb. kolejarze polscy zastosowali i rozpowszechnili wiele nowych ,wyższych metod pracy i form współzawodnictwa. Obok znanego już szeroko na całej sieci PKP współzawodnictwa o pociągi wysokiej jakości (z tzw. listem gwarancyjnym) oraz współzawodnictwa o planowy przebieg pociągów według metody radzieckiego kolejarza Kutafina, wprowadzono m. in., — narazie w okręgu krakowskim i szczecińskim — metodę pracy radzieckiego ustawiacza Krasnowa. Polega ona na takim opracowaniu czynności manewrowych, aby połączyć rozformowanie pociągu z jego formowaniem. Metodę tę, przyspieszającą o blisko 50% formowanie pociągów i mającą duży wpływ na bezawaryjne przetaczanie wagonów, stosują z powodzeniem np. kolejarze stacji Szczecin — Dąbie, mimo trudnych warunków technicznych na tej stacji.

Nowe, wyższe metody pracy i różne formy współzawodnictwa rozpowszechniły się zwłaszcza w okresie realizacji zobowiązań, podjętych przez pracowników kolejowych dla uczczenia 60-tej rocznicy urodzin Prezydenta RP, Bolesława Bieruta i Święta 1 Maja. W okresie tym brało udział we współzawodnictwie 340 tys. kolejarzy z ok. 4 tys. jednostek PKP. Załogi ponad 600 stacji uczestniczyły we współzawodnictwie „o zieloną drogę". Dzięki walce brygad parowozowych o socjalistyczną konserwację i eksploatację parowozu, przebieg parowozu osobowego na dobę został wydłużony na całej sieci PKP przeciętnie o 1,6%, a towarowego o 3% w stosunku do planu.

Rozwinęło się również współzawodnictwo o bezawaryjne przetaczanie wagonów. Wyraźną poprawę współczynnika obrotu wagonów przyniosło współzawodnictwo międzybranżowe o skrócenie postoju wagonów pod załadunkiem i wyładunkiem.

Po raz pierwszy zastosowano również w rb. — wzorem radzieckich kolejarzy — sąsiedzką pomoc dla słabszych zakładów. Szczególnie wartościowym przykładem takiej pomocy był wyjazd 30 osobowej brygady młodzieżowej z przodujących zakładów w Ostrowie Wlkp. do zakładów naprawczych w Gliwicach, mających trudności w realizacji planu.

250 TYS. KM BEZ NAPRAWY ŚREDNIEJ PRZEJECHALI MASZYNIŚCI Z KATOWIC

(O) Załoga parowozu PT 47-168 z DOKP Katowice wykonała ostatnio długofalowe zobowiązanie, podjęte w dn. 1 czerwca 1950 r. na wezwanie Wiktora Markiewki — przejeżdżając 250 tys. km bez średnich napraw oraz bez najmniejszej awarii. Norma dla tego typu parowozu wynosi 150 tys. km.

Realizacja zobowiązania przyniosła państwu oszczędności na sumę 75 tys. zł. Maszyniści i ich pomocnicy, którzy przyczynili się do wspaniałego sukcesu, to: Jan Aksandzki, Dominik Kolos, Paweł Brzozoń, Józef Oredosz, Józef Lorek, Władysław Walczyk, Jan Szynkowiak i Stanisław Słociński.

KOLEJARZE PROTESTUJĄ PRZECIW „UKŁADOWI OGÓLNEMU"

(O) Z każdym dniem rośnie liczba zobowiązań produkcyjnych, podejmowanych przez załogi robotnicze, które protestują w ten sposób przeciwko nowej prowokacji imperialistycznej — „układowi ogólnemu". M. in. załoga parowozowni węzła Ełk, pragnąc czynem poprzeć swoje stanowisko wobec zbrodniczych zakusów imperialistów, podjęła szereg zobowiązań.

Drużyny parowozowe postanowiły wykluczyć średnie naprawy, zastępując je naprawami rewizyjnymi. Postanowiono również zlikwidować płukanie kotłów, zastępując je okresowymi przeglądami technicznymi. 60% jazd odbywać się będzie przy użyciu niskich gatunków węgla, przy maksymalnym wykorzystaniu miału węglowego.

NIE BĘDZIEMY PRZETRZYMYWAĆ WAGONÓW!

Zobowiązanie pracowników budowlanych z Zielonej Góry

(O) Wobec nagminnie powtarzających się na całej sieci PKP faktów przetrzymywania wagonów przez odbiorców przesyłek, co utrudnia właściwe wykorzystanie wagonów, opóźnia transport towarów i naraża Skarb Państwa na milionowe straty — szczególnie cenne są zobowiązania przedsiębiorstw, korzystających z usług kolei, o nieprzetrzymywanie wagonów.

Zobowiązanie takie podjęli ostatnio pracownicy hurtowni wojewódzkiej Centrali Handlowej Materiałów Budowlanych w Zielonej Górze. Zobowiązali się oni nie dopuścić w ciągu całego roku 1952 do postoju wagonów PKP.

Załoga hurtowni wezwała jednocześnie wszystkie bratnie placówki w całym kraju do współzawodnictwa w dziedzinie sprawnego załadunku i wyładunku wagonów.

SZTANDAR PRZECHODNI WSPÓŁZAWODNICTWA W I KWARTALE RB. ZDOBYŁA SŁUŻBA RUCHU DOKP POZNAŃ

(O) W Poznaniu odbyła się uroczystość przekazania służbie ruchu DOKP Poznań sztandaru przechodniego, zdobytego we współzawodnictwie w dziedzinie realizacji zadań transportu kolejowego w służbie ruchu w I kwartale r. b.

Kolejarze poznańscy osiągnęli najlepsze wyniki we współzawodnictwie, podnosząc regularność przebiegu pociągów, polepszając współczynnik obrotu wagonów i pracy manewrowej.

W czasie uroczystości 9 kolejarzy zostało udznaczonych za wybitne osiągnięcia Krzyżami Zasługi.

NOWE PREWENTORIUM DLA DZIECI PRACOWNIKÓW PKP POWSTAJE W MIŁOWODACH

(O) W dn. 1 sierpnia rb. zostanie uruchomione w Miłowodach (DOKP Poznań) wielkie prewentorium dla dzieci zagrożonych gruźlicą.

Prewentorium w Miłowodach pod Obornikami, położone wśród pięknych lasów sosnowych, to dawny zakład kuracyjny dla nerwowo chorych. W czasie działań wojennych zakład został zniszczony. Po wyzwoleniu teren przejął Zw. Zaw. Kolejarzy, który w wybudowanym baraku urządzał co roku kolonie dla dzieci. Dwa lata temu wypalony gmach zakładowy przejęła DOKP Poznań i przystąpiła do odbudowy. Obecnie gmach jest już na ukończeniu. Prewentorium będzie liczyło ok. 100 pokoi, ponadto będzie miało liczne sale szkolne, rekreacyjne, bibliotekę, gabinety lekarskie, bawialnię, pralnię, szwalnię, specjalną kuchnię mleczną, magazyny itp. Gmach będzie całkowicie zradiofonizowany.

POŻYTECZNA INICJATYWA SZPITALA KOLEJOWEGO W POZNANIU

(O) Z inicjatywy szpitala kolejowego w Poznaniu, została przeprowadzona we wszystkich szpitalach, ambulatoriach i lecznicach kolejowych, w ramach wiosennej akcji sanitarno-porządkowej zbiórka butelek po lekarstwach, słoików, tub itp. W wyniku tej akcji zebrano złom szklany wartości 12 tys. zł.

USTAWA O STOPNIU INŻYNIERA

Wobec wyczerpania się I-go nakładu broszury Ustawy o stopniu inżyniera, wydanego przez Naczelną Organizację Techniczną w 1949 r. — i wobec dużej ilości zapytań osób zainteresowanych uzyskaniem tytułu inżyniera, jak również dezyderatów Zjazdów Stowarzyszeń Technicznych NOT, domagających się nowego wydania tekstu ustawy, NOT podjęła wydanie II-go nakładu ustawy w ilości 5000 egzemplarzy. To II-gie wydanie, uzupełnione szeregiem nowych rozporządzeń i okólników Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego, opatrzone jest komentarzami do ustawy opracowanymi przez radcę prawnego NOT mgr. Z. Komorka.

Na treść broszury składają się:

Część I. Tekst ustawy z dnia 23.I.1948 r.

Część II. Realizacja ustawy w ramach działalności NOT.

1. Komisje stowarzyszeń NOT do spraw stopnia inżyniera.
2. Komisja Główna NOT do spraw stopnia inżyniera.
3. Kursy Przygotowawcze do egzaminu na stopień inżyniera.

Część III. Rozporządzenia i Zarządzenia Wykonawcze oraz przepisy związkowe.

Broszura, zgodnie z uzyskanym pozwoleniem CUW, jest do nabycia we wszystkich Oddziałach NOT i Oddziałach Stowarzyszeń Technicznych w cenie zł 5,50 za egzemplarz.

Całkowity dochód ze sprzedaży broszury przeznaczony zostanie na inwestycje „Domu Technika" w Warszawie.

KOMUNIKAT STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI

Zarząd Oddziału Warszawskiego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji zawiadamia, iż w dniu 4 maja 1952 r. odbyło się Doroczne Walne Zebranie Członków Oddziału, na którym ustępujący Zarząd złożył sprawozdanie z działalności za r. 1951. Praca Oddziału w okresie sprawozdawczym polegała na szczegółowym rozpracowaniu i wykonaniu planu przyjętego w roku ubiegłym, którego głównym zadaniem było podnoszenie poziomu naukowo-technicznego członków Stwarzyszenia i troska o postęp techniczny. Do pozytywnych osiągnięć w pracy n/Oddziału należy zaliczyć utworzenie 12 kół zakładowych.

Po sprawozdaniu finansowym i Komisji rewizyjnej ustępujący Zarząd przedłożył plan pracy na r. 1952, jako wytyczne dla nowego Zarządu, którego głównymi punktami są omówienie ogólne kierowników działania oraz środki działania — jako główne zadania przyjęto podnoszenie poziomu naukowo-technicznego członków Stowarzyszenia, popularyzację wiedzy technicznej wśród najszerszych warstw pracowniczych, współpracę z racjonalizatorami, pobudzenie wynalazczości oraz troskę o postęp techniczny.

Z zagranicy

KOLEJE RADZIECKIE PRZYGOTOWUJĄ SIĘ DO WZMOŻONYCH PRZEWOZÓW JESIENNYCH

W całym Związku Radzieckim już dojrzewa zboże, które według oceny kół fachowych przyniesie w tym roku obfite plony. W kołchozach i majątkach państwowych czynione są pośpieszne przygotowania do kampanii żniwnej. W pośpiesznym również tempie przeprowadzane są remonty magazynów zbożowych na punktach zsypu oraz dokonywane są przeglądy techniczne dźwigów i maszyn.

Z rolnikami idą ręka w rękę kolejarze radzieccy, przygotowując się do większych niż w roku ubiegłym przewozów jesiennych wobec pomyślnie zapowiadających się urodzajów. Podejmowane są wspólnie zobowiązania pracowników na punktach zsypu oraz kolejarzy na stacjach załadunkowych. Np. kolejarze linii Budiennowskiej w okręgu Stawropolskim podjęli wspólnie ze zbożowcami zobowiązanie zakończenia na dzień 25 czerwca prac przygotowawczych w magazynach i na bocznicach, obsługujących punkty zsypu zboża oraz wypełniania miesięcznych norm załadunku w 105% przy jednoczesnym zmniejszeniu o 15% postojów wagonów pod naładunkiem w stosunku do wyznaczonej normy i ładowaniu w nocy nie mniej niż połowę normy dobowej.

DONIOSŁE ZNACZENIE KOLEJOWYCH NARAD ROBOCZYCH

W roku ubiegłym w przedsiębiorstwach radzieckiego transportu kolejowego odbyło się, jak podaje „Gudok", 408.000 narad roboczych. Na tych naradach przyjęto 562.000 wniosków, z których 453.480 już zostało zrealizowane. W pierwszym kwartale roku bieżącego wprowadzono w życie 113.276 wniosków, zgłoszonych przez uczestników narad roboczych.

Podczas kolektywnego omawiania aktualnych zagadnień kolejowych rodzą się pomysły racjonalizatorskie, mające doniosłe znaczenie ogólnopaństwowe i przynoszące państwu poważne korzyści. Wiele z takich pomysłów znalazło szerokie rozpowszechnienie również w krajach demokracji ludowej. Oczywiście, narady robocze odegrać mogą swoją rolę wtedy, jeśli podejmowane uchwały są w całości wprowadzane w życie przez jej uczestników.

Nie należy się ograniczać tylko do zwoływania narad roboczych w skali całego przedsiębiorstwa, pisze „Gudok". Praktyka wykazała, że ważną rolę odgrywają również narady brygad, zmian i cechów oraz narady pracowników poszczególnych zawodów, narady międzyoddziałowe oraz narady pracowników stacyjnych z klientami.

SPROSTOWANIE

W numerze 6 (czerwcowym) naszego czasopisma omyłkowo zamienione zostały miejscami: strona 240 i III strona okładki. Strona 240, końcowa strona numeru, zawierająca dalszy ciąg kroniki ze strony 239, została omyłkowo zamieszczona na III stronie okładki, na której stale jest zamieszczany „Przegląd Wydawniczy". Natomiast „Przegląd Wydawniczy" znalazł się omyłkowo na stronie 240.

Poza tym na str. 234 w rozdziale „Zderzaki" pierwszy i drugi wiersz u dołu zamiast: „wyciąg haka ciągłowego ponad człowieka" powinno być: „wysięg haka ciągłowego ponad czołownicę".

Redakcja

Wydawca: Państwowe Przedsiębiorstwo „Wydawnictwa Komunikacyjne".
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Telefony: Red. 8-92-80 do 85, wewn. 55-38. Adm. 4-00-64, wewn. 57.

Redakcja: Redaktor naczelny — Mgr. inż. Leon Gehorsam. Komitet redakcyjny: dr K. Becher, mgr inż. T. Neumann, mgr. St. Podwysocki, mgr inż. E. Reinhard, mgr inż. S. Wróbel.
Redaktor techniczny — Bronisław Zawistowski.

Nakład: 7800 egz., obj. 5 ark. druk., form. A4, papier druk. sat. VI kl 61 × 86, 60 gr.

Zakłady Graf. i Wyd. „Dom Słowa Polskiego", Warszawa.

Podpisano do druku 28.VI.52 r. Wyszedł z druku 7.VII.52 r Zam. 2112. 9.6.52. 3-B-20175

PRZEGLĄD WYDAWNICZY

Mgr inż. K. Pasternak — „Wagony towarowe i ich naprawa". Wydawca: Wydawnictwa Komunikacyjne — format A5, str. 423, rys. 264.

Kolejnictwo polskie odczuwało dotychczas brak podręcznika, omawiającego konstrukcję i naprawę wagonów towarowych. Pracownicy, zajęci przy naprawie wagonów towarowych, wykładowcy w szkołach rzemieślniczych, technicznych, jak również na kursach kolejowych, potrzebowali odpowiedniego podręcznika polskiego, traktującego o naprawie wagonów towarowych.

Brak na PKP przepisów o naprawie i konserwacji wagonów towarowych utrudniał wykonanie napraw. Przepisy M40 nie podają sposobów naprawy i sprawdzenia jakości naprawionych części, prócz tego brak jest w nich norm technicznych i wymiarów granicznych dla zużytych części wagonu towarowego. Natomiast przepisy M39, traktujące o przeprowadzeniu rewizji zestawów kołowych, zawierają wprawdzie normy techniczne, ale nie podają sposobów przeprowadzenia napraw.

Dotychczas bardzo często, na skutek braku norm i przepisów technicznych, zagadnienia z zakresu naprawy wagonów towarowych rozstrzyga się komisyjnie, przy czym ostateczny wynik zależny jest zawsze od poziomu technicznego i od praktyki osób biorących udział w komisji.

Wydany przez Wydawnictwa Komunikacyjne podręcznik Inż. Kazimierza Pasternaka pt. „Wagony towarowe i ich naprawa" pokrywa tylko częściowo istniejące braki w tej dziedzinie. Wziąwszy pod uwagę, że techniczne wydawnictwa radzieckie wydają co roku dwie książki z dziedziny budowy i naprawy wagonów, stwierdzić można, że nasz dorobek na tym polu jest na razie zupełnie skromny.

Podręcznik inżyniera Pasternaka ujęty jest w bardzo przystępnej formie i zawiera ogólne wiadomości o konstrukcji, budowie i naprawie wagonów towarowych. Autor, jak widać, starał się możliwie szczegółowo omówić rozdział, traktujący o naprawie części i całości hamulca, zapewne jako elementu bardzo ważnego. Umieszczenie w podręczniku tabel i norm można uważać za bardzo celowe, gdyż będą one pomocne przy dokonywaniu napraw wagonów towarowych.

Szczególną uwagę, poza opisem konstrukcji i budowy wagonów, autor zwrócił na właściwą i racjonalną naprawę wagonów, przy czym podaje również nowe osiągnięcia z dziedziny budowy i naprawy wagonów, szczególnie w Związku Radzieckim.

Autor starannie zebrał cały materiał, dotyczący naprawy wagonów towarowych i usiłował w miarę możliwości ująć całokształt w dosyć zwięzłej i przystępnej formie.

Obecnie, gdy zwrócono szczególną uwagę na naprawę wagonów towarowych, jako asortymentu najbardziej ważnego, gdy zwiększono wymagania w stosunku do jakości naprawy i gdy przeprowadzono nabór nowych pracowników, nie obeznanych z konstrukcją wagonów towarowych, książka inż. Pasternaka wydana została przez Wydawnictwa Komunikacyjne w bardzo stosownym czasie i napewno spełni swoje zadanie.

Mgr inż. Stanisław Kassala

Inż. Bronisław Tuszyński „Poradnik dla torowego i dróżnika w pytaniach i odpowiedziach". Wydawnictwa Komunikacyjne. Warszawa 1952. Format A5. Str. 484, ponad 200 rysunków i ilustracji. Cena 52 zł.

W polskiej literaturze kolejowej nie było dotychczas podręcznika, który by informował zatrudnionych bezpośrednio na torze pracowników służby drogowej o ich obowiązkach i uprawnieniach oraz sposobie wykonywania pracy. Lukę tę wypełnia książka Tuszyńskiego która omawia w formie krótkich pytań i odpowiedzi czynności i obowiązki torowych, dróżników przejazdowych i obchodowych w zakresie utrzymania, zabezpieczenia i naprawy torów, rozjazdów i mostów oraz podaje informacje, dotyczące uprawnień pracowników kolejowych.

Książka składa się z 4 części. Część I zawiera ogólne wiadomości o komunikacji i organizacji PKP w odrodzonej Polsce. Część II — **Wiadomości z zakresu służby drogowej** — omawia w 9 rozdziałach szczegóły budowy i utrzymania torów, mostów, przepustów, pracę i obowiązki torowego i dróżników, przepisy sygnalizacji na kolejach polskich, walkę ze śniegiem (zabezpieczenie linii od zasp, pługi odśnieżne, żywopłoty), zabezpieczenie linii przed pochodem lodów, powodziami i ulewami, zasadnicze przepisy przeciwpożarowe na kolejach itp.

Pożytecznym uzupełnieniem części II jest ostatni jej rozdział pt. „Nowe metody i styl pracy". Rozdział ten jest jakby popularnym wykładem z zakresu uświadomienia politycznego i wyjaśnia krótko różnice między ustrojem kapitalistycznym a socjalistycznym, na czym polega gospodarka planowa, poco istnieje i co wnosi ruch współzawodnictwa pracy, nowatorstwa i racjonalizatorstwa, jakie nowe pomysły i usprawnienia stosuje się obecnie w służbie drogowej, porusza wreszcie zagadnienie norm w służbie drogowej.

Część III — **Wiadomości z zakresu innych służb** — podaje ogólne, podstawowe wiadomości z zakresu służby ruchu, mechanicznej i elektrotechnicznej. Część IV **Wiadomości Ogólne** — to mała „encyklopedia kolejowa", pożyteczna nie tylko dla pracowników służby drogowej, ale i dla każdego kolejarza. W 12 rozdziałach omawia ona bowiem takie zagadnienia, jak: bezpieczeństwo i higiena pracy, pomoc w nagłych wypadkach, przepisy o czasie pracy robotników, przepisy o uposażeniu pracowników PKP, przepisy o ulgach przejazdowych dla pracowników PKP i ich rodzin, przepisy o odzieży służbowej pracowników PKP, przepisy o zachowywaniu tajemnicy służbowej, o kolejowej opiece lekarskiej, o deputatach opałowych PKP itp.

Z uwagi na bogatą i różnorodną treść oraz popularne, dla wszystkich przystępne ujęcie zagadnień, „Poradnik dla torowego i dróżnika powinien znaleźć się przede wszystkim w bibliotekach zakładowych i świetlicowych PKP.

Alicja Orzechowska

Mgr. inż. W. Nikołajew — „Płozowy". Biblioteka Komunikacyjna. Nakładem W. K. Form. A5, str. 142, rys. 37. Warszawa 1951 r.

Książka ta stanowi ostatni tom serii książek z dziedziny zagadnień Służby Ruchu na kolejach, jakie ukazały się nakładem WK w r. 1950/51, a mianowicie: „Podstawa wiadomości dla dyżurnych ruchu", „Zwrotniczy" i „Manewrowy". Omawia ona wyczerpująco i w formie popularnej, lecz b. ciekawej wiadomości o pracy drużyny manewrowej na stacjach w ogóle, a na rozrządowych w szczególności przy wyjaśnieniu zakresu obowiązków płozowych. Zawiera ona w rozdziale II zasób tych wiadomości fachowych, jakie powinny być dobrze opanowane przez płozowych.

Książka W. Nikołajewa stanowi cenny materiał dla płozowych, a jednocześnie może być dużą korzyścią dla innych pracowników Służby Ruchu: manewrowych, ustawiaczy, dyżurnych ruchu i nadzorczych. Dzięki temu, że autor w sposób jasny i ciekawy potraktował zagadnienie, związane z pracą manewrową wogóle, a płozowego w szczególności, książka ta umożliwia uzupełnienie i pogłębienie wiedzy fachowej licznej rzeszy pracowników Służby Ruchu.

Mgr inż. Wincenty Grobicki

Cena zł 7.50

OSTATNIE NOWOŚCI PP. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52

tel. 400-60-4

	Zł
W. N. ORŁOW, A. S. CZUDOW — „Obrachunek i analiza kosztów własnych przewozów kolejowych", str. 276	42.—
Inż. MICHAŁ KRAJEWSKI — „Obliczenia sieci wodociągowej i urządzeń pompowni na kolejach", str. 200	30.—
Inż. BRONISŁAW TUSZYŃSKI — „Poradnik torowego i dróżnika w pytaniach i odpowiedziach", str. 484	52.—
P. W. BARTIENIEW Dr — „Stacje i węzły kolejowe", str. 424	60.—

Nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych ukażą się w najbliższej przyszłości:

Wyższa Szkoła Ekonomiczna Biblioteka Główna Sopocie

HORNIAK, WĄDOŁOWSKI — „Sygnały kolejowe"

A. GRZESIKOWSKI — „Gospodarka smarna na PKP"

I. KOŁDOMASOW — „Podstawy planowania w transporcie kolejowym"

I. PONIKOWSKI — „Podkład geodezyjny tras kolejowych"