

INŻYNIER KOLEJOWY

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM KOLEJNICTWA I KOMUNIKACJI.

TREŚĆ:

Organizacja Centralnego Zarządu Kolejowego w Polsce, inż. *St. Sztolcman*.

Czy przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe” prawnie istnieje? *Dr. J. Horszowski*.

Szkice z gospodarki cieplnej na parowozach, inż. *St. Felsz*.

Koleje włoskie w r. gospodarczym 1926/27, *S. W.*

Rozwój systemu decernatowego na kolejach rosyjskich, *W. B.*

Kronika krajowa i zagraniczna.

Przegląd pism i bibliografja.

Ze Związku Polskich Inżynierów Kolejowych.

Ogłoszenia urzędowe i przetargi.

SOMMAIRE:

Organisation de l'Administration Centrale des chemins de fer en Pologne.

Est-ce que l'entreprise d'Etat „Chemins de fer polonais” existe au point de vue de loi?

Etudes sur les moyens pour l'économie du charbon en locomotives. Les chemins de fer de l'Etat Italien en 1926/27.

Developpement du système de „decernats” sur les chemins de fer soviétiques.

Chronique locale et étrangère.

Revue des journaux et bibliographie.

De la part de l'Union des Ingénieurs des Ch. de fer de la Pologne.

Annonces officielles et adjudications.

Organizacja Centralnego Zarządu Kolejowego w Polsce.

Inż. *S. Sztolcman*

Referat na IX Zjazd Polskich Inżynierów Kolejowych.

Pierwszy organ centralnego zarządu polskimi kolejami powstał w Warszawie jeszcze za czasów okupacji niemieckiej. Uchwałą Rady Regencyjnej z d. 29 sierpnia 1918 r. utworzono pierwotnie w łonie istniejącego już wówczas Ministerstwa Przemysłu i Handlu Sekcję Kolejową, a dekretem z d. 26 października Ministerstwo Komunikacyj, które miało zarządzać komunikacjami kolejowymi, wodnymi i lądowymi. Wszystkie koleje na obszarze b. zaboru rosyjskiego znajdowały się wówczas w zarządzie wojskowym okupantów tak, że działalność sekcji, a następnie Ministerstwa była ograniczona do prac przygotowawczych w celu objęcia zarządu kolejami spodziewanego w najbliższej przyszłości, co rzeczywiście się stało w pierwszej połowie listopada 1918 r. Ministerstwo Komunikacji trwało jednak niedługo. Z utworzeniem Ministerstwa Robót Publicznych komunikacje lądowe i wodne wewnętrzne zostały oddane pod jego zarząd, współcześnie oddano porty Ministerstwu Przemysłu i Handlu i dekretem Naczelnika Państwa z dn. 8 lutego 1919 r. zostało zamiast Ministerstwa Komunikacyj utworzone Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Koleje na obszarach b. zaboru austriackiego i pruskiego przeszły pod zarząd Ministerstwa stopniowo w różnych okresach. W Krakowie 31 października 1918 r. powstała Polska Komisja likwidacyjna z Wydziałem komunikacyjnym, obejmującym koleje i pocztę, zwinętym dopiero w kwietniu 1919 r. W Poznaniu 14 listopada 1918 r. został utworzony Komisarjat Naczelnej Rady Ludowej, a w nim Wydział komunikacyjny, obejmujący koleje, pocztę i żeglugę. Po utworzeniu Ministerstwa b. Dzielnicy Pruskiej, Komisja kolejowa zostaje d. 3 listopada 1919 r. przemianowana na Departament Kolejowy, a 30 sierpnia 1920 r. koleje b. zaboru pruskiego przejmuje Ministerstwo Kolei Żelaznych. Objęcie Pomorza, a z nim i kolei, rozpoczęło się dopiero 10 stycznia 1920 r., koleje na obszarze Wolnego Miasta Gdańska były przejęte 1 grudnia 1921 r., a koleje na terytorjum Górnego Śląska po podpisaniu polsko-niemieckiej konwencji Górnośląskiej, zawartej w Genewie 15 maja 1922 r.

Na kresach wschodnich, wobec toczących się jeszcze walk, koleje na terenach zajętych przez wojska polskie były początkowo w zarządzie wojskowym i zostały oddane pod zarząd Ministerstwa po ukończeniu wojny z bolszewikami w roku 1920.

Utworzone w początku 1919 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych objęło więc zarząd nad wszystkimi kolejami polskimi dopiero w maju 1922 r. Ustrój jego wewnętrzny ulegał ciągłym zmianom. Początkowo składało się ono z sześciu Sekcyj, od 1 kwietnia 1921 r. podzielono Ministerstwo na siedem Departamentów i cztery wyłączone Wydziały, a od 4 października 1923 r. na sześć Departamentów i jeden Wydział. Ten podział utrzymał się do ostatnich czasów. Usamodzielniono tylko w 1924 r. wydział Sanitarny, a w 1928 r. Wydział Lotnictwa Cywilnego i przeprowadzono w ramach organizacji 1923 r. pomniejsze zmiany wewnętrzne.

Uchwałą Rady Ministrów z dn. 4 lipca 1929 r. *) został zatwierdzony Statut organizacyjny Ministerstwa Komunikacji, który wprowadza poważne zmiany w dotychczasowym ustroju. Skasowano Wydział Prezydalny i jego funkcje przeniesiono do Departamentu Ogólnego, który powstał na miejsce Departamentu Administracyjnego z wydzieleniem z tego ostatniego spraw osobowych, uposażeń i zaopatrzeń w osobne Biuro Personalne. Wydzielono z Departamentu Eksploatacyjnego sprawy wojskowe w samodzielny Wydział Wojskowy. Przeniesiono Wydział koncesyj i wyłączeń z Departamentu Utrzymania i Budowy do Departamentu Ogólnego. Wreszcie, co najważniejsza, przeniesiono Wydział przewozowy z Departamentu Eksploatacyjnego, przemianowanego na Departament Ruchu do Departamentu Handlowo-Taryfowego. Wydział ten znajdował się początkowo w Departamencie Handlowo-Taryfowym, ale 1923 r. był przeniesiony do Departamentu Eksploatacyjnego, by po sześciu latach powrócić na stare miejsce. Sprawy wykonania przewozów są tak ściśle związane z ruchem, a na liniach wypełniane w szerokim zakresie przez jedne i te same osoby, że połączenie ich w jednym Departamencie w 1923 r. było uzasadnione. Co nam przyniesie powrót do starego, pokaże przyszłość. Narazie mamy tylko złamanie tego, co się już z pożytkiem dla kolei ustaliło i jako konsekwencję potrzebę odpowiedniego przewrotu w organizacji dyrekcyj, oddziałów i służby linjowej.

Zakres działania Ministra Kolei Żelaznych, przemianowanego na Ministra Kolei, określiła ściśle poraz pierwszy Ustawa z dn. 12 czerwca 1924 r. Przedtem jednak, nim

*) „Monitor Polski” z d. 16 lipca 1929 r. № 161.

przejsć do jej rozpatrzenia, trzeba choć wkrótce zaznajomić się z wielkością i charakterem tego obiektu, do którego zarządzania został powołany Minister Kolei.

Prawie cała sieć kolei normalnotorowych na ziemiach polskich w b. państwach zaborczych znajdowała się przed wojną w zarządzie państwowym. W b. zaborze rosyjskim były tylko dwie koleje prywatne nieznacznej długości: Fabryczno-Łódzka (79 km.) i Herbsko-Kielecka (137 km.). Koleje te w czasie okupacji przeszły pod ogólny zarząd wojskowy, a po ustąpieniu okupantów zostały objęte razem z kolejami państwowymi przez władze polskie. Podobny los spotkał prywatne koleje wąskotorowe Święciańskie (143 km.), z których 99 km. Niemcy przebudowali na tor normalny i wąskotorowe kolejki Kujawskie użytku poszczególnych cukrowni, które Niemcy rozwinęli, połączyli w jedną sieć (396 km.) i oddali do ruchu publicznego. W b. zaborze austriackim wszystkie koleje prywatne znajdowały się w zarządzie państwowym, przyczem dwie większe Lwów-Belżec (89 km.) i Lwów-Sniatyń (231 km.) na warunkach dzierżawy, a pozostałe (915 km.) na podstawie zwrotu kosztów własnych eksploatacji. Koleje prywatne w b. zaborze pruskim, budowane w łączności z kolejami państwowymi straciły przeważnie swe znaczenie i z nich w zarządzie własnym pozostało zaledwie 182 km.

Ogólna długość linii kolejowych, znajdujących się w bezpośrednim zarządzie państwowym wynosiła w końcu 1928 r. normalnotorowych 17354 km i wąskotorowych użytku publicznego 1845 km. Jeśli do tego dodać, że suma dochodów eksploatacji kolei w 1928 r. zbliżyła się już do 1¹/₂ miljarda zł. a wydatków do 1,3 miljarda, to można sobie wyrobić pojęcie o rozmiarach gospodarki kolejowej.

Art. 2 ustawy z d. 24 czerwca 1924 r. opiewa, że „do zakresu działania Ministra Kolei należy naczelny zarząd kolei państwowych i innych w zarządzie państwowym pozostających, jakoteż zwierzchni nadzór nad kolejami prywatnymi, poruszaniem siłą mechaniczną, nie wyłączając tramwajów, oraz nad lotnictwem cywilnym“.

Według art. 3 „Minister Kolei zarządza polskimi kolejami państwowymi, jako przedsiębiorstwem państwowym na podstawie samodzielnego budżetu“.

Według art. 5 „Minister kolei wykonywa swą władzę przy pomocy organów Ministerstwa przez Dyrekcje Kolei Państwowych oraz urzędy i inne kolejowe jednostki administracyjne“.

Ustawa 1924 r. sankcjonowała stan faktyczny działalności Ministra Kolei pod tym względem, że w jego osobie łączyła zwierzchni nadzór nad wszystkimi kolejami z bezpośrednim zarządem kolejami państwowymi. Przy ogromie gospodarki kolejowej ten bezpośredni zarząd przez Ministra był tylko teoretyczny. W analogicznych warunkach, ale przy trzy razy mniejszym obiekcie, rzeczoznawca angielski Acworth powołany przez Ligę Narodów do uzdrowienia gospodarki kolejowej w Austrii zaznaczył, że dotychczas brakowało w kolejnictwie austriackim jednolitości władzy, która przy nominalnych tylko kompetencjach Ministra i braku zwierzchnika faktycznie dzierżącego w swych rękach kierownictwo, pozostawała podzielona pomiędzy szczerze izolowanymi jedna od drugiej sekcjami ministerstwa.*) Często zmiany ministrów — nie dawały możliwości nadania jednolitego kierunku działalności. Ustawa 1924 r. wydzieliła budżet kolei z ogólnego budżetu państwowego i nakazała zarządzanie nimi, jako przedsiębiorstwem państwowym, a więc ustaliła odrębny charakter zarządu kolejami w porównaniu z innymi organami administracji państwowej. Wreszcie ta ustawa wskazała, że Minister wykonywa swą władzę przez Dyrekcje Kolei Państwowych i tylko przy pomocy organów Ministerstwa. Takie przelanie władzy na Dyrekcje mogłoby w znacznym stopniu ułatwić Ministrowi zarządzanie kolejami, ale niestety było ono sprzeczne z poprzednią praktyką, która zmuszała dyrekcje do zwracania się o decyzję w najdrobniejszych sprawach do Ministerstwa, a więc do Departamentów, które faktycznie zarządzały kolejami, każdy na swą rękę bez należytego kierownictwa ogólnego.

Koleje w czasie ich objęcia przez władze polskie były w przeważnej części zniszczone przez bezpośrednie działania

wojenne i kilkoletni brak należytej konserwacji, taboru było mało, a ten, który się dostał, znajdował się w stanie opłakanym. Jeśli pomimo tego ruch pociągów nie był przerwany i najpilniejsze potrzeby przewozów były załatwiane, to tylko dzięki ofiarności i pracy polskich kolejarzy, a stopniowa poprawa gospodarki kolejowej była dziełem nie tylko zarządu centralnego, ale w znacznej mierze i szeregu wybitnych jednostek, które, mając na widoku dobro kolejnictwa polskiego, musiały często postępować z narażeniem na późniejsze oskarżenia o przewyższenie władzy, niedbalstwo, a nawet nadużycia. Potem nastąpił okres inflacji. Podwyżka taryf nie podążyła za spadkiem wartości marki, dochody eksploatacji nie pokrywały wydatków, a włączanie do budżetu kolejowego wydatków na odbudowę i nieuniknione inwestycje powiększało sztucznie wielkość deficytów. Zaczęły się utyskiwania na złą gospodarkę kolejową. Powstały w lutym 1919 r. Związek Polskich Inżynierów Kolejowych, który na naczelnym miejscu swej działalności postanowił zadanie udoskonalenia aparatu kolejowego, oraz podniesienie i utrzymanie sprawności polskich kolei na najwyższym poziomie, i wyłoniony z niego w 1921-m roku Komitet Zjazdów Polskich Inżynierów Kolejowych, zwoływanych począwszy od tego roku corocznie w jesieni, wreszcie powstały w 1924 roku organ Związku miesięcznik „Inżynier Kolejowy“, nie mogły patrzeć obojętnie na ten stan rzeczy i w miarę sił i zrozumienia interesów państwowych starały się oświetlić sprawę organizacji naczelnych władz kolejowych i postawić konkretne wnioski w tej sprawie.

W lutym 1922 r. wobec pogłosek o zamierzeniu Rządu wydzierżawienia całej sieci polskich kolei państwowych jednemu lub kilku towarzystwom prywatnym naczelna władza Związku Polskich Inżynierów Kolejowych Rada Delegatów uchwaliła komunikat podany do wiadomości Sejmu, Rządu i prasy, w którym, wychodząc z założenia, że przyczyną podobnych pogłosek mogą być tylko obecne deficyty polskich kolei, wyjaśniła przyczyny tych deficytów, wskazała, że w liczbie tych przyczyn poważne miejsce zajmuje oparcie gospodarki kolejowej na etatyzmie, nie uznającym kolei jako przedsiębiorstwa przemysłowo-handlowego i wypowiedziała się za eksploatacją kolei w zarządzie państwowym, uważając za dopuszczalne oddanie eksploatacji kolei pewnego ekonomicznego okręgu w ręce prywatne, jako bodźca dla państwa w kierunku prędszego dostosowywania kolei do warunków przedsiębiorstwa transportowo-przemysłowego, niezależnie od potrzeby niezwłocznego przystąpienia do gruntownej reorganizacji zarządu kolejami państwowymi na szerokich zasadach przedsiębiorstwa o znaczeniu państwowym.

II-gi Zjazd Inżynierów Kolejowych w Wilnie w październiku 1922 r. na podstawie referatu inż. E. Landsberga „Sprawa deficytów na kolejach żelaznych“ wskazał między innymi potrzebę reorganizacji gospodarki kolejowej na zasadach handlowo-przemysłowych, a także opracowania nowego schematu preliminarza budżetowego, z oparciem budżetu dochodowego na zasadzie przewidywanych przewozów, a w budżecie rozchodowym oparcia wydatków zależnych od ruchu także na przewozach i związania obydwóch w jedną harmonijną całość. Schemat preliminarza z uwzględnieniem tych postulatów był wprowadzony od 1 stycznia 1924 r.

Z powodu projektu ustawy o naprawie Skarbu Rzeczypospolitej, wniesionego do Sejmu 1 marca 1923 r., w którym koleje państwowe zostały zaliczone do przedsiębiorstw państwowych z oddzielnymi budżetami, Związek P. I. K. opracował memoriał, w którym podano w ogólnych zarysach wytyczne zasady reorganizacji ustroju władz kolejowych w Polsce. Memoriał ten, wydrukowany w oddzielnej broszurze, został rozesłany zainteresowanym władzom państwowym. Podane w nim zasady reorganizacji były w streszczeniu następujące: Samowystarczalność kolei, wyodrębnienie budżetu kolejowego, wyłączna odpowiedzialność Ministra, względnie osoby przez niego wyznaczonej, za kolejową gospodarkę finansową w granicach zatwierdzonego budżetu. Do Ministra należy zwierzchnie kierownictwo i naczelny nadzór nad kolejami państwowymi i prywatnymi. Ministrowi przydani do pomocy dwaj Podsekretarze Stanu. Pierwszy zarządza sprawami budowy, koncesyj i taryf, drugi zarządza eksploatacją kolei państwowych i jest odpowiedzialny przed Ministrem za finansowe rezultaty przedsiębiorstwa. Organem wykonawczym na kole-

*) inż. R. Nagel. Reforma kolejnictwa w Austrii. Inżynier Kolejowy 1925 r. Nr. 4.

jach eksploatowanych przez państwo, są dyrekcje, opatrzone w możliwie szerokie pełnomocnictwa i ponoszące pełną odpowiedzialność za rezultaty finansowe swej gospodarki. Dyrekcje winny zasadniczo pokrywać ze swych dochodów wydatki eksploatacji. Ocena działalności dyrekcji winna być oparta na wynikach ich pracy ujawnionych w sprawozdaniach rocznych.

III Zjazd Inżynierów Kolejowych we Lwowie we wrześniu 1923 r. na podstawie referatu inż. E. Landsberga „W sprawie organizacji w Polsce Władz Komunikacyjnych wogóle, kolejnictwa zaś w szczególności” przyjął bez zmiany wnioski referenta, z których trzy pierwsze, odnoszące się do centralnego zarządu kolejowego, były następujące:

1. Ministerstwo Poczty i Telegrafów winno czasowo pozostać, jako samodzielne, ma być jednak tak zorganizowane, by w każdej chwili mogło wejść w skład Ministerstwa, obejmującego sprawy komunikacyjne, jako samodzielna Generalna Dyrekcja Poczty, Telegrafów i Telefonów.

3. Zarząd kolejami państwowymi winien być uniezależniony od zmiany rządów i ministrów, winna być zabezpieczona ciągłość pracy w Ministerstwie drogą powołania Generalnego Dyrektora Kolei Żelaznych, który ma odpowiedzialnie przed Ministrem Kolei fachowo zarządzać kolejami i któremu mają być podporządkowane zreformowane Departamenty Ministerstwa Kolei Żelaznych i Dyrekcje.

Według ustawy z d. 31 lipca 1924 r. o naprawie Skarbu Państwa i poprawie gospodarstwa społecznego w celu przeprowadzenia oszczędności w gospodarstwie państwowym postanowiono między innymi (art. 1 punkt A-2) „zorganizowanie samodzielnych gospodarzo, względnie i prawnie przedsiębiorstw dla eksploatacji kolei i lasów państwowych, jednak bez prawa samodzielnego zaciągania pożyczek i pozbywania się majątku państwowego, o ile nie wynika to z normalnej eksploatacji tych przedsiębiorstw”.

W sierpniu tegoż roku ogłoszono komunikat urzędowy o wyniku prac Podkomisji Państwowej Rady Oszczędnościowej odnośnie projektu zjednoczenia agend komunikacyjnych państwa w jednym urzędzie centralnym. Rezultatem prac Podkomisji było zaprojektowanie utworzenia Ministerstwa Komunikacji z jednoczesnym zniesieniem Ministerstwa Robót Publicznych i Ministerstwa Kolei.

IV Zjazd Inżynierów Kolejowych w Poznaniu we wrześniu 1924 r. zaznaczywszy, że zamierzone utworzenie Ministerstwa Komunikacji odpowiada uchwale III-go Zjazdu, powziął uchwałę, sprowadzającą się do tego, by do zakresu działania Ministerstwa Komunikacji wchodziły tylko dziedziny komunikacyjne bez przyłączania do niego dziedzin innego charakteru, a wespół z tym stwierdził, że zarząd kolejami w Ministerstwie Komunikacji powinien być zjednoczony w osobie uniezależnionej od wpływów politycznych, odpowiedzialnej wobec Ministra Komunikacji, a obdarzonej jednocześnie jak najszerszymi pełnomocnictwami, nie podlegającymi zmianie w ciągu dłuższego okresu czasu, przy Ministerstwie Komunikacji zaś z obecnego zakresu działania Ministra Kolei powinny pozostać tylko te funkcje, które są zależne od ogólnopństwowej polityki.

Ostatecznym wynikiem tych paroletnich prac Sejmu i Rządu było rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1924 r. o przedsiębiorstwie dla eksploatacji kolei państwowych. Według tego rozporządzenia eksploatacja kolei państwowych oraz zarząd majątkiem Skarbu Państwa przeznaczonym do użytku kolei państwowych miał być powierzony przedsiębiorstwu pod nazwą Polskie Koleje Państwowe pod zwierzchnim nadzorem Ministra Kolei, jako jednostce samodzielnej gospodarzo. Dzień rozpoczęcia działalności przedsiębiorstwa Polskich Kolei Państwowych oraz okresy budżetowe przedsiębiorstwa miało określić rozporządzenie Ministra Kolei wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu. Takiego rozporządzenia nie wydano, a Sejm ustawą z d. 22 lipca 1925 r. zniósł rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z d. 28 grudnia 1924 r.

Na tem zakończyły się prace pierwszego pięciolecia polskich kolei nad organizacją centralnego zarządu kolejowego, a jedynym ich wynikiem było ustalenie kompetencji dyrekcji w zarządach kolejami.

Myśl jednak o konieczności złączenia choć niektórych dziedzin komunikacyjnych w jednym ministerstwie i utworzeniu

przedsiębiorstwa kolejowego kiełkowała i nadal. Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z d. 24 września 1926 r. zniesiono urząd Ministra Kolei i ustanowiono w to miejsce urząd Ministra Komunikacji, na którego miały przejść prawa i obowiązki Ministra Przemysłu i Handlu, dotyczące zwierzchniego nadzoru państwowego nad zarządem poczty, telegrafu i telefonów, tudzież prawa i obowiązki Ministerstwa Robót Publicznych w sprawach budowy, utrzymania i zarządu budynków poczty, telegrafu i telefonów.

Współcześnie rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 24 września 1926 r. miało być znów powołane do życia przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe, stanowiące samodzielną osobę prawną, opatrzone prawem zaciągania krótkoterminowych pożyczek z Generalnym Dyrektorem na czele.

VI Zjazd Inżynierów Kolejowych w październiku 1926 r. w Poznaniu na podstawie referatów: inż. R. Nagla „Sanacja Kolejnictwa w Italji”, inż. H. Suchanka „Organizacja kolei państwowych austriackich i niemieckich, a zamierzenia organizacyjne w Polsce”, witając z uznaniem rozpoczęte w Polsce zjednoczenie różnych rodzajów komunikacji przez utworzenie Ministerstwa Komunikacji z włączeniem do niego narazie poczty i telegrafu, oraz wyodrębnienie kolei w samodzielne przedsiębiorstwo państwowe, wskazał szereg postulatów, które należałoby uwzględnić przy opracowaniu szczegółowych regulaminów i rozporządzeń wykonawczych przy utworzeniu przedsiębiorstwa.

Włączenie poczty i telegrafu do Ministerstwa Komunikacji nie zostało jednak urzeczywistnione, albowiem w parę miesięcy później rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z d. 19 stycznia 1927 r. zostało utworzone oddzielne Ministerstwo Poczty i Telegrafów, a rozporządzenie o utworzeniu przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe nie zostało dotychczas wykonane, chociaż według planu stabilizacyjnego dołączonego do rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z d. 13 października 1927 r. o planie stabilizacyjnym i zaciągnięciu pożyczki zagranicznej, Rząd miał w możliwie najkrótszym czasie zorganizować koleje na zasadach autonomicznych albo na zasadach handlowych. W sprawozdaniu Doradcy Finansowego Rządu Polskiego Charles S. Dewey'a z wykonania planu stabilizacyjnego za pierwszy kwartał 1928 r. wskazano, że sprawa organizacji kolei państwowych na podstawie autonomicznej ma tak doniosłe znaczenie, że opracowanie szczegółowego planu, na którym opierałoby się odnośnie ustawodawstwo, wymaga dłuższego czasu. W sprawozdaniu za kwartał trzeci 1928 r. powiedziano: „Badanie stanu polskich kolei państwowych i ich przyszłych wymagań jest prowadzone w dalszym ciągu przez odnośne czynniki państwowe w celu sporządzenia planu przekształcenia ich na autonomiczne przedsiębiorstwo. Dla ułatwienia tych badań Doradca został zaproszony przez rząd do sporządzenia spisu różnych amerykańskich i europejskich inżynierów, posiadających odpowiednie kwalifikacje do przestudjowania i sporządzenia raportu o przeszacowaniu wszystkich linii kolejowych państwowych, ich wyekwipowania oraz majątku. Raport ten ma być dostatecznie wyczerpujący, aby mógł być zużytkowany przy wypuszczaniu sumy pożyczkowej dla kolei w razie jej przyszłego finansowania”. W następnych sprawozdaniach za kwartał czwarty 1928 r. i pierwszy 1929 r. powtarza się tylko fraza, że badanie stanu polskich kolei państwowych i ich przyszłych wymagań jest prowadzone w dalszym ciągu przez Rząd w celu sporządzenia planu przekształcenia ich na autonomiczne przedsiębiorstwo.

Z powyższego widać, że wprowadzenie w życie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 24 września 1926 roku uległo znacznej zwłoce, gdy tymczasem rozporządzenia z mocą ustawy z dnia 22 marca 1928 r. zostało utworzone państwowe przedsiębiorstwo „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”, stanowiące samodzielną osobę prawną, w którym zarząd wykonywa Minister Poczty i Telegrafów.

Polskie koleje w drugim pięcioleciu w poszczególnych dziedzinach gospodarki zrobiły ogromne postępy, stan ich techniczny i finansowy uległ znacznej poprawie, poprzedni brak planowości w ich zarządzie został w znacznej mierze usunięty, nie możemy tylko wyrzec się głęboko zakorzenionego etatyzmu. Uznaliśmy już kilkakrotnie, że koleje są przedsiębiorstwem, że jako takie winny być zarządzane na zasadach handlowych, mamy już od trzech lat rozporządzenie Prezyden-

ta Rzeczypospolitej o zorganizowaniu tego przedsiębiorstwa, a nie możemy się zdecydować na jego urzeczywistnienie i tylko ciągle tę sprawę badamy. Czy nas niedostatecznie przekonują przykłady państw innych, w których komercjalizacja kolei państwowych dała świetne wyniki? Koleje polskie znajdują się obecnie już w takim stanie, że nie potrzeba ich wydzierżawiać, jak to zamierzano w 1922-im roku i jak zrobiła Portugalia, nie potrzeba tworzyć dla ich eksploatacji oddzielnych towarzystw prywatno-państwowych, jak musiały zrobić Niemcy w związku z wprowadzeniem planu Dawes'a, lub Belgja w związku z sanacją finansową. Koleje polskie mogą się rozwijać doskonale w zarządzie państwowym, jeśli ten zarząd będzie zorganizowany na zasadach handlowych, jak to przeprowadziły u siebie: Austria, Czechosłowacja, Węgry, Rumunja, Italia i Szwajcaria. Chociaż szczegóły organizacji w tych państwach są różne, rozmaity też zakres wprowadzonych do nich

zasad handlowych, posiadają jednak następujące wspólne podstawy, które należy wprowadzić do organizacji zarządu eksploatacją polskich kolei:

1) rozdzielenie zwierzchniego nadzoru i ogólnego kierownictwa od bezpośredniego zarządu;
2) ciągłość władzy w zarządzie, uniezależnionej od zmian i wpływów politycznych;

3) dobro kolejnictwa z należytem uwzględnieniem interesów ogólnopaństwowych;

Specjalnie do naszych warunków należy dodać postulat:

4) możliwe szybkie przeprowadzenie organizacji z otrzymaniem się z etatyzmu i zaszczerpieniem rzeczywistych zasad handlowych, a więc ufności, szerokich pełnomocnictw i oceny działalności nie na podstawie oddzielnych, możliwych w każdej gospodarce, omyłek i niepowodzeń, lecz na wynikach całości kształtu gospodarki.

Czy przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe” prawnie istnieje?

Dr. Józef Horszowski.

Pytanie, czy przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe” prawnie istnieje, a raczej czy posiada osobowość prawną, powstała na tem tle, że władze, którym rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. R. P. No. 97 poz. 568) porucza zarząd tego przedsiębiorstwa, nie zostały powołane do życia, a koleje państwowe tak jak dawniej, tak i obecnie zarządzane są przez Ministra Komunikacji.

Powyzsze zagadnienie prawne nie schodziło dotychczas z kart orzecznictwa sądów, chociaż wspomniane rozporządzenie Prezydenta R. P. obowiązuje już od dnia 28 września 1926 r., a także ustawy wydane po wejściu w życie tego rozporządzenia zaopatrują przedsiębiorstwo „P. K. P.” w środki budżetowe zwyczajne i nadzwyczajne. Opinia, że niema jeszcze osobnego przedsiębiorstwa „P. K. P.”, a Polskie Koleje Państwowe stanowią jeszcze niewydzieloną część Skarbu Państwa, ma licznych zwolenników, chociaż ustawa z dnia 23 marca 1929 r. o zmianie niektórych postanowień w ustawie skarbowej z dnia 22 czerwca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 23 poz. 231) czyni Skarb Państwa wprost dłużnikiem przedsiębiorstwa „P. K. P.”, a nawet zwalnia je jednocześnie od długu wobec Skarbu Państwa.

Opinię taką wyrażała nawet Prokuratorja Generalna w swych pismach procesowych i motywowała swoje stanowisko wskazaniem na to, że:

wprawdzie Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 24/IX—1926 r. (Dz. Ust. Nr. 97 poz. 568) weszło w myśl art. 32 cyt. rozp. w życie z chwilą ogłoszenia t. j. od dnia 28/I—1926 r., jednak faktycznie przedsiębiorstwo jeszcze nie istnieje. Chociaż art. 2 cyt. rozp. tworzy już przedsiębiorstwo, jako samoistną osobę prawną, to jednak art. 17 i 18 ustanawia organy tego przedsiębiorstwa z Generalnym Dyrektorem na czele, który reprezentuje przedsiębiorstwo nazewnątrz i kieruje samodzielnie eksploatacją i zarządem.

Otóż Generalny Dyrektor nie został powołany przez Prezydenta Rzeczypospolitej, a pozostałe organy nie zostały utworzone.

Co jednak najważniejsze to fakt, że Skarb Państwa nie przekazał majątku kolejowego przedsiębiorstwu, ani wogóle nie oddał kolei przedsiębiorstwu do eksploatacji. W tym stanie rzeczy uznać należy, że przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe jako nieukonstytuowane, jeszcze nie istnieje.

Orzecznictwo Sądowe.

Sąd Najwyższy, ilekroć rozpatrywał wspomniane zagadnienie prawne, zawsze uznawał przedsiębiorstwo „Polskie Koleje

Państwowe”, jako prawnie istniejące i posiadające już charakter samoistnej osoby prawnej.

Pierwszy raz wyraził to w orzeczeniu Izby III z dnia 24 kwietnia 1928 r. 1. cz. III R. 318/28/1 z następujących powodów:

Przepis art. 4 rozp. Prez. Rzp. przeniósł już na przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” wszelkie zobowiązania, wynikające z dotychczasowej gospodarki kolejowej. Tego przejęcia dotychczasowych zobowiązań Skarbu nie można oceniać według przepisów Kodeksu Cywilnego, gdyż nakazuje je rozporządzenie wydane z mocą ustawy. Skoro zaś przepis prawny stanowi, że P. K. P. przejmują dawne zobowiązania Skarbu, to nie zależy już od woli wierzyiciela, czy to przyjęcie ma być skuteczne w poszczególnym wypadku. Chodzi tu bowiem o zmianę ustroju gospodarki państwowej na kolejach, a zatem także o przepisy prawa publicznego.

Drugi raz to samo orzekł Sąd Najwyższy w wyroku Izby III z 8 maja 1928 r. 1. cz. III. Rw. 794/28/1 z następujących powodów:

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24/9 1926 r. poz. 568 D. U. nie przeniosło wprawdzie na nowo utworzoną osobę prawną „Polskie Koleje Państwowe” prawa własności nieruchomości kolejowych (art. 1 i 5/2), ale przeniosło cały zarząd kolei (art. 1 i 3), prawo wydzierżawiania i wynajmu nieruchomości. Jest to rozporządzenie wydane z mocą ustawy i wiążące tak jak ustawa. Wynika z niego, że zarząd nieruchomościami kolejowymi nie służy obecnie Skarbowi Państwa, ale nowo utworzonej osobie prawnej; nie zależy zatem więcej od woli Skarbu Państwa (który także podlega ustawom), czy zechce sam zarządzać budynkiem kolei, czy zarząd pozostawić Kolejom.

Tego rozporządzenia organizacyjnego nie można porównywać ze stosunkiem prawno-prywatnym, gdy właściciel domu ustanowi pełnomocnika do zarządu domu, a potem sam wypowiada najem, bo pełnomocnictwa prywatne może mocodawca odwołać każdej chwili (par. 1020 k. c.), a Skarb Państwa jako taki nie może odwołać ustawy, ani rozporządzenia Prezydenta Rzp. wydanego z mocą ustawy.

Poraz trzeci zajął się Sąd Najwyższy powyższem zagadnieniem tym razem w wzmocnionym składzie siedmiu sędziów Izby piątej i wyraził orzeczeniem z dnia 15 Lutego 1929 r. I. V C. 359/28 następującą tezę:

„Przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe jest w myśl art. 2. rozporządzenia Prezydenta R.P. z dnia 24 września 1926 r. (Dz. U. R. P. №97 poz. 568) osobą prawną z dnia wejścia w życie powyższego rozporządzenia, czyli od dnia 28 września 1926 r. i jako takie występuje w procesie czyn-

nym i biernym przez swego zastępcę prawnego ustanowionego art. powyżej powołanego rozporządzenia"

Sąd Najwyższy uzasadnia swoje orzeczenie, jak następuje:

Powód twierdzi, iż wskutek niedbalstwa funkcjonariuszów pozwanego przedsiębiorstwa doznał w dniu 16 listopada 1924 r. na terenie budującej się bocznicy kolejowej w Buku uszkodzenia cieleśnego. Z tego tytułu żąda zasądzenia pozwanego przedsiębiorstwa na zapłatę odszkodowania, które oblicza na kwotę 2.014 zł. Nadto żąda ustalenia, że pozwane przedsiębiorstwo jest obowiązane wynagrodzić mu dalszą szkodę, jaka powstanie wskutek nieszczęśliwego przypadku w dniu 16 listopada 1924 r.. Pozwane przedsiębiorstwo wniosło o oddalenie żądania skargi. Zarzuca ono brak zdolności do prowadzenia sporu, twierdząc, że przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” jako osoba prawna nie istnieje. Wprawdzie rozporządzenie Prezydenta Rz. P. z dnia 24 września 1926 r. traktuje o utworzeniu takiego przedsiębiorstwa, jednakże art. 31 tegoż powierza jego wykonanie Ministrowi Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu, a takie rozporządzenie wykonawcze dotychczas nie zostało wydane. Pozatem wywodzi pozwane przedsiębiorstwo, że wina nieszczęśliwego przypadku nie może być jego funkcjonariuszom przypisana.

Sąd Okręgowy ograniczył rozprawę do zarzutu braku zdolności do prowadzenia procesu i uznał takowy za nieuzasadniony. Sąd Apelacyjny oddalił odwołanie pozwanego przedsiębiorstwa. Sąd wskazywał na art. 2 rozporządzenia z dnia 24 września 1926 r., według którego powołane tem rozporządzeniem do życia przedsiębiorstwo wyposażone zostało w osobowość prawną, tudzież na art. 32, w myśl którego rozporządzenie obowiązuje od dnia 28 września 1926 r. jako dnia ogłoszenia w Dzienniku Ustaw R. P. Okoliczność, że rozporządzenie wykonawcze nie zostało wydane, uważa Sąd za obojętną.

Wyrok ten zaskarża pozwane przedsiębiorstwo rewizją z wnioskiem o uchylenie go i oddalenie skargi. W wywodzie rewizyjnym obcuje przy stanowisku zajętem w niższych instancjach.

Rozpoznając sprawę w granicach wniosków rewizyjnych, po wysłuchaniu wniosku przedstawiciela Prokuratury, zważył Sąd Najwyższy co następuje:

Zapatorywanie Sądu Apelacyjnego należało uznać za słuszne. Decydującą jest treść rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 24 września 1926 r., które ma moc ustawy. Rozporządzenie to tworzy, jak wynika z jego nagłówka i art. 1 nowe przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą „Polskie Koleje Państwowe”, a według art. 2 nadaje mu osobowość prawną i to w myśl art. 32 z dniem jego wejścia w życie. Postanowienia te nie pozostawiają żadnej wątpliwości co do tego, że wspomniane przedsiębiorstwo musi się od dnia 28 września 1926 r. uważać za istniejące jako osoba prawna.

Rewizja usiłuje odmówić mu tej osobowości prawnej, atoli niesłusznie. Przytoczone zarzuty nie są przekonywujące.

W art. 31 rozporządzenie przewiduje wydanie rozporządzenia wykonawczego, a jest niesporne, iż rozporządzenie takie dotychczas nie zostało wydane. Rozporządzenie to wprowadzi dopiero w życie organa przedsiębiorstwa, których ono jeszcze nie posiada, i dopiero z tą chwilą, zdaniem rewizji, będzie można przyznać mu osobowość prawną. Osoba prawna bowiem bez organów działających za nią istnieć nie może. Zdanie to jest błędne już dlatego, że przedmiotem rozporządzenia nie będzie ustanowienie organów przedsiębiorstwa. O ustroju przedsiębiorstwa i jego organach traktuje rozdział III rozporządzenia i w nim przewidziany jest inny sposób wyposażenia przedsiębiorstwa w organa, nie mający nic wspólnego z rozporządzeniem wykonawczem. O tem zaś, aby rozporządzenie wykonawcze wprost miało nadać osobowość prawną, nie może być mowy, gdyż wydać je ma Minister Komunikacji, a ten nie ma uprawnień do powoływania osób prawnych do życia.

Należy jednak uznać także za błędne zapatorywanie, jakoby osoba prawna nie mogła istnieć bez organów za nią działających. Przypadek, że już istniejąca osoba prawna znajduje się chwilowo bez organu, któryby za nią działał, jest na porządku dziennym. Nie da się jedynie zaprzeczyć, że według utartych pojęć prawnych osoba prawna już w chwili swego powstania powinna być wyposażona w organa działa-

jące za nią. Skoro jednak ustawa, względnie rozporządzenie, mające moc ustawy, tak jak w danym razie, powołuje do życia osobę prawną, a nie ustanawia równocześnie tych organów, to musi się uznać w takim przypadku, iż wystarcza, gdy został przewidziany sposób ich ustanowienia, dający możliwość zaradzenia brakowi.

Powołanie się na rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17 marca 1927 r. (Dz.U.R.P. Nr. 25 poz. 195), a w szczególności na jego art. 3, według którego państwowe przedsiębiorstwo zaczyna swą działalność jako osoba prawna dopiero od chwili zarejestrowania, jest również chybione. Z przepisu tego nie można wysnuć wniosku, że przedsiębiorstwo, będące w mowie, nie może być przed zarejestrowaniem uważane za osobę prawną, gdyż jest on późniejszy od rozporządzenia z dnia 24 września 1926 r. i może się odnosić do przedsiębiorstw państwowych w przyszłości powstać mających, nie zaś do powyższego rozporządzenia, czyli od dnia 26 września 1926 r. i jako takie występują w procesie czynnym i biernym przez swego zastępcę prawnego ustanowionego art. 24 powyżej powołanego rozporządzenia.

Wkońcu nie można się zgodzić z zapatorywaniem, jakoby przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” nie posiadało żadnego majątku, że więc nie ma wogóle substratu, z którymby osobowość prawna mogła być złączona. Art. 1 i następne postanawiają, iż nowo utworzonemu przedsiębiorstwu powierza się zarząd kolejami państwowymi i majątkiem Skarbu Państwa, przeznaczonym do użytku kolei państwowych. Przez to postanowienie uzyskało przedsiębiorstwo roszczenie, które bez wątplenia przedstawia wartość materjalną, a więc majątek.

Nie można też utrzymywać, jakoby pozwane przedsiębiorstwo wskutek braku organów, nie mogło występować w procesie, skoro przepis art. 24 sprawę tę reguluje i do zastępstwa sądowego w procesach powołuje Generalną Prokuratorję Rzeczypospolitej.

Powyższe orzeczenie jednogodne wydały Izby Cywilne Sądu Najwyższego III w składzie trzech i V w składzie wzmocnionym siedmiu sędziów.

Jakkolwiek w omawianej kwestji brak jest specjalnego rozstrzygnięcia I Izby Cywilnej Sądu Najwyższego to z dotychczasowej judykatury tejże Izby stwierdzić można, że w sprawach z zakresu kolejnictwa, które poddawane są rozstrzygnięciu Izby I, stale występuje bądź jako powód bądź jako pozwany Skarb Państwa, nie zaś przedsiębiorstwo P.K.P. i że w sprawach tych Izba I omawianem zagadnieniem prawnem nie zajęła się.

Wobec tego Minister Sprawiedliwości, opierając się na art. 41 prawa o ustroju, sądów powszechnych, zwrócił się do Sądu Najwyższego z prośbą o wyjaśnienie zagadnienia prawnego:

czy utworzone rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. (Dz.U.R.P. Nr. 97 poz. 568) przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” stanowi odrębną jednostkę o charakterze osoby prawnej pomimo, iż rozporządzenie to nie zostało dotychczas wykonane, a w szczególności nie powołało do życia władz tego przedsiębiorstwa?

Wobec tego Sąd Najwyższy na posiedzeniu niejawnem połączonych Izb Cywilnych dnia 8 czerwca 1929 r. poddał rozpatrzeniu powyższe zagadnienie prawne i wydał następujące orzeczenie.

Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” jest osobą prawną i występuje w procesie czynnie i biernie przez Prokuratorję Generalną.

Orzeczenie to uzasadnia Sąd Najwyższy w następujący sposób:

Pytanie powyższe było, poczynszy od r. 1927, już wiele razy przedmiotem badania w składzie trzech sędziów, i zaznaczyć należy, że orzecznictwo Sądu Najwyższego nie wykazuje żadnych wahań, gdyż stale potwierdzało powyższe pytanie. Również w dniu 14. 2. 1929 rozpatrywał Sąd Najwyższy to samo pytanie w składzie 7 sędziów (V.L.359.28) i potwierdził je zgodnie z dotychczasowym orzecznictwem. Uchwała ta wychodzi z założenia, że rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24. 9. 1926 poz. 568 D. U. stworzyło nowe przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą „Polskie Koleje

Państwowe" i nadało mu osobowość prawną z dniem jego wejścia w życie; brak rozporządzenia wykonawczego jest bez znaczenia, gdyż organa przedsiębiorstwa przewidziane zostały w rozporządzeniu; nie może być o tem mowy, aby rozporządzenie wykonawcze wprost miało nadać kolejom osobowość prawną, gdyż wydać je ma Minister Komunikacji, a ten nie ma prawa powoływania osób prawnych do życia; błędne jest zapatrywanie, jakoby osoba prawna nie mogła istnieć bez organów za nią działających; skoro rozporządzenie powołało do życia osobę prawną, a nie ustanowiło równocześnie tych organów, to wystarcza przewidziany sposób ich ustanowienia, dający możliwość zaradzenia brakowi; wreszcie w myśl art 1 i nast. nowoutworzone przedsiębiorstwo uzyskało majątek i może występować w procesie, skoro przepis art. 24 do zastępstwa sądowego w procesie powołał Prokuratorę Generalną.

Sąd Najwyższy w składzie Połączonych Izb Cywilnych, po wysłuchaniu wniosków Prokuratora, po rozważeniu wyłączzonego wyżej pytania, zgodził się z dotychczasowem orzecnictwem, a to z następujących przyczyn:

1. Ustawa z dnia 12/5 1924 poz. 580 D. U. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów postanawia w art. 3, że Minister Kolei zarządza polskimi kolejami państwowymi jako przedsiębiorstwem państwowem, na podstawie samodzielnego budżetu. Ustawa ta nie stwarza z kolei odrębnej jednostki prawnej, ale tworzy odrębną jednostkę gospodarczą. Od tego też czasu „Przedsiębiorstwo Kolei Państwowych“ występuje w budżecie państwowym nie w dziale ogólnej administracji, — ale w dziale osobnym przedsiębiorstw państwowych. Pomimo tego przedsiębiorstwo pozostało w administracji ogólnej; zostało ono wyodrębnione tylko rachunkowo.

O krok dalej posunęło się rozporządzenie Prezydenta Rzp. z dnia 28 grudnia 1924 r. (D. U. poz. 1034), stanowiąc, iż eksploatacja kolei państwowych oraz zarząd majątkiem Skarbu Państwa, przeznaczonym do użytku kolei państwowych, powierza przedsiębiorstwu pod nazwą „Polskie Koleje Państwowe“, działającemu jako samodzielna gospodarczo jednostka przez swe specjalne organy reprezentacyjne Generalną Dyрекcję Polskich Kolei Państwowych i Dyрекcję Polskich Kolei Państwowych (art. 1—3, 13). Dzień rozpoczęcia działalności przedsiębiorstwa miał być oznaczony przez Ministra Kolei (§ 18), co jednak nie nastąpiło. Rozporządzenie Prezydenta z r. 1924 nie weszło nigdy w życie, bo zostało uchylone ustawą z d. 22/7 1925 poz. 589 D. U. Stan prawny kolei państwowych pozostał nadal taki, jaki był przed wydaniem tego rozporządzenia.

Zupełnie inny charakter od dawnego ma nowe rozporządzenie Prezydenta Rzp. z d. 24/9 1926 poz. 568 D. U. Zaznacza ono zaraz w art. 2, że „Polskie Koleje Państwowe“ stanowią samoistną osobę prawną, której powierza się zarząd całym majątkiem Państwa, przeznaczonym do użytku kolei, i to pod zwierzchnim nadzorem Ministra Komunikacji. Rozporządzenie ustanawia organy przedsiębiorstwa, Dyрекcję Okręgową i Dyрекcję Generalną, których organizację ustali odrębny regulamin (art. 21). Nowe przedsiębiorstwo przejmuje wszystkich urzędników i pracowników kolei (art. 25). Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia (art. 32).

Pomimo tego postanowienia, Ministerstwo Komunikacji nie wykonało dotychczas tego rozporządzenia i nie oddało zarządu przedsiębiorstwa w ręce organów ustanowionych w rozporządzeniu. Ta sprzeczność stanu faktycznego ze stanem prawnym wywołuje właśnie wątpliwości w praktyce.

2. Dla wykładni nowego rozporządzenia Prezydenta Rzp. z r. 1926 ważne jest porównanie z uchylonym rozporządzeniem z r. 1924. W oczy rzucają się znaczne różnice:

a) że nowe rozporządzenie tworzy z przedsiębiorstwa kolei odrębną osobę prawną, i

b) że nie pozostawia oznaczenia czasu wejścia w życie Ministrowi Komunikacji, ale natychmiast wprowadza nowe przepisy w życie.

Różnice te nie mogą być przypadkowe. Skoro nowe rozporządzenie Prezydenta Rzp. postanawia wyraźnie, że „Polskie Koleje Państwowe“ stanowią samoistną osobę prawną i, skoro rozporządzenie to weszło w życie z dniem ogłoszenia, to można odnośnie przepisy wyklądać tylko w ten sposób, że ta osoba prawna istnieje od dnia ogłoszenia rozporządzenia,

i że od tego dnia przejmuje majątek państwowy jej przekazany i cały personel kolejowy w przedsiębiorstwie dotychczas działający (art. 3 i 25). Ale nie tylko prawnie, lecz i fizycznie jest to zupełnie wykonalne. Istniało bowiem odrębne „przedsiębiorstwo kolei państwowych“, jako osobna jednostka gospodarcza, mająca odmienny budżet i czynna bez przerwy. Wystarczyła zatem sama wola ustawodawcy, aby tej odrębnej jednostce gospodarczej nadać osobowość prawną: oddzielenia majątku nie potrzeba wcale, aby tę nową jednostkę i jej podstawę materialną wyodrębnić z majątku państwowego.

Wobec tego obojętnym jest zarzut, że administracja państwowa nie utworzyła dotychczas organów przepisanych dla nowej osoby prawnej, nie zorganizowała kolei na zasadach autonomicznych w myśl planu stabilizacyjnego, dołączonego do rozporządzenia Prezydenta Rzp. z dnia 13/10 1927 poz. 789 D. U. i że sama administracja państwowa sprawuje dotąd zarząd przedsiębiorstwa. Zresztą jest ten zarzut i w rzeczy samej niesłuszny.

O ile chodzi o sądowe zastępstwo nowej osoby prawnej, nie jest uzasadniony, gdyż rozporządzenie Prezydenta Rzp. z r. 1926 powołuje do tego wyraźnie Prokuratorę Generalną (art. 24), która jest czynna. Ta ostatnia nie potrzebuje zaś wykazywania się osobnem pełnomocnictwem władzy administracyjnej (§ 6/2 rozporządzenia Prezydenta Rzp. z d. 9/XII 1924 poz. 967 D. U.). Polskie Koleje Państwowe mogą zatem niewątpliwie jako osoba prawna działać przed sądem jako powód i jako pozwane.

O ile zaś chodzi o inne czynności administracyjne, to spełniają je władze, działające imieniem przedsiębiorstwa w myśl ustawy z d. 12/VI 1924 poz. 580 D. U., polskie koleje są bowiem czynne bez przerwy i czynne być muszą.

Opóźnienie organizacji nowych władz nie mogło opóźnić powstania osoby prawnej, która powstała już w dniu 28/IX 1926 na zasadzie rozporządzenia Prezydenta Rzp., wydanego z mocą ustawy, — skoro przepis tego prawa na opóźnienie takie nie zezwala wyraźnie. Wreszcie należy podnieść, że rozporządzenie Prezydenta z r. 1926, oznaczając dzień ogłoszenia jako dzień wejścia w życie prawa i powstania nowej osoby prawnej, przyjął już z konieczności pewien krótki czas przejściowy aż do utworzenia nowych organów, przez który dotychczasowa administracja państwowa działać będzie w zastępstwie przedsiębiorstwa kolei państwowych, jako nowej osoby prawnej; pomimo tej konieczności nie opóźniło rozporządzenie dnia wejścia w życie nowego prawa. Ten czas przejściowy przedłużył się znacznie, ale to nie może wpływać na ocenę, jak się przedstawia dany stosunek według przepisów prawa.

3. Wyżej omówiona sprzeczność stanu faktycznego ze stanem prawnym wywołuje w obecnym czasie przejściowym w praktyce skutki bardzo niepożądane dla wymiaru sprawiedliwości. W tej części Polski, która była pod zaborem rosyjskim, strony (podzielając widocznie zapatrywanie prawne, wyrażone przez Prokuratorę Gener.) wnoszą zwykle powództwa nie przeciw polskim kolejom państwowym, ale przeciw Skarbowi Państwa lub Dyrekcyom Kolei Państwowych. W czterech południowych województwach niema w tym względzie jednolitości. Jeżeli jednak strona wniosła powództwo przeciw Skarbowi Państwa, spotka się często z zarzutem, że skarga winna była być wniesiona przeciw Polskim Kolejom Państwowym, i odwrotnie, strony wnoszące skargi przeciw Polskim Kolejom Państwowym, spotykają się z zarzutem, że Polskie Koleje Państwowe nie istnieją jeszcze jako osoba prawna, i tylko Skarb Państwa odpowiada za czynności kolei. Ponieważ dawniejsze austr. postępowanie sąd. cyw. nie pozwala na skierowanie powództwa przeciw władzy państwowej, przeto uwzględnienie zarzutu niewłaściwego skierowania skargi pociąga za sobą jej odrzucenie i utratę roszczenia (skutek krótkiego czasu przedawnienia). To samo ma zresztą miejsce, jeżeli powództwo wnosi Skarb Państwa lub Polskie Koleje Państwowe.

Sąd Najwyższy jest jednak zdania, że takie prawnie ścisłe wnioski przeoczałyby obecną sprzeczność stanu faktycznego ze stanem prawnym, oraz tę okoliczność, że obecnie nie da się odróżnić, czy Ministerstwo Komunikacji i podległe mu Dyрекcyje Kolei działają w poszczególnych wypadkach faktycznie imieniem Skarbu Państwa, czy imieniem nowej utworzonej osoby prawnej, bo zawsze działają w zastępstwie odręb-

nego przedsiębiorstwa P. K. P. Nie można przeto w czasie przejściowym traktować tych spraw nazbyt formalistycznie, zwłaszcza, że w skutkach jest zupełnie to samo, czy stroną w sporze jest Skarb Państwa, czy są nią Polskie Koleje Państwowe (por. art. 4 rozp. Prezyd. Rzp. poz. 568/26 D. U.)

Z tych zasad Sąd Najwyższy na postawione pytanie wyjaśnia:

Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe“ jest osobą prawną i występuje w procesie czynnie i biernie przez Prokuratorję Generalną.

Ocena orzecznictwa.

Powyższem plenarnem orzeczeniem połączonych Izb Cywilnych Sądu Najwyższego uważać należy spór prawny w kwestji, czy przedsiębiorstwo P. K. P. prawnie istnieje i posiada osobowość prawną, za stanowczo zamknięty także dla Prokuratorji Generalnej.

Pytanie powyższe Sąd Najwyższy w najrozmaitszych kompletach Izb Cywilnych konsekwentnie potwierdzał i ani razu nie zachwiał się na zajętem stanowisku mimo pełnych erudycji argumentów Prokuratorji Generalnej.

Właściwie argumenty Prokuratorji Generalnej zwracają się przeciwko niewykonaniu rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 24 września 1926 r. Jednak niewykonanie ustaw — a rozporządzenie to właśnie ma moc ustawy, — może wywołać pewne konsekwencje polityczne, ale nigdy nie może odbierać ustawie należyte ogłoszonej w Dzienniku Ustaw mocy prawnej, charakteru ustawy obowiązującej.

Akty władzy ustawodawczej — według art. 3 Konstytucji zyskają moc ustawodawczą w czasie przez nie same określonym, pod warunkiem należytego ich ogłoszenia w Dzienniku Ustaw. Według art. 1 i 2 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dn. 20 grudnia 1927 r. (Dz. U. R. P. No. 3 poz. 18 z 1928 r.), akty władzy ustawodawczej winny być ogłoszone w Dzienniku Ustaw i uważane są za prawnie ogłoszone w dniu wydania numeru Dziennika Ustaw, w którym zostały zamieszczone. Należyte ogłoszone akty władzy ustawodawczej obowiązują tak długo, póki przez nowy akt teje władzy nie zostały zmienione lub uchylone.

Rozporządzenie Prezydenta R. P. z dn. 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“ w art. 1 tworzy przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Polskie Koleje Państwowe, w art. 2 uposaża samoistną osobowość prawną, a z drugiej strony zawiera w art. 32 wyraźne postanowienie, że wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Zostało ono ogłoszone w poz. 568 No. 97 Dziennika Ustaw R. P. z dnia 28 września 1926 r.; przeto z tymże dniem uzyskało moc obowiązującą i tak długo obowiązuje, póki przez inny akt ustawodawczy nie zostanie uchylone lub zmienione.

Tej mocy obowiązującej nie traci wspomniane rozporządzenie, chociaż w pewnych punktach nie zostało wykonane. Niepowołanie więc do życia Generalnej Dyrekcji przedsiębiorstwa P. K. P. i wykonywanie zarządu przez Ministra Komunikacji nie mają żadnego wpływu, ani na moc obowiązującą tegoż rozporządzenia ani na prawne istnienie przedsiębiorstwa.

Ustawowego stwierdzenia *nieistnienia* przedsiębiorstwa tego bynajmniej nie zawiera plan stabilizacyjny, dołączony do rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 13 października 1927 r. (Dz. U. R. P. No. 88 poz. 789), a nakładający na Rząd obowiązek zorganizowania Kolei Państwowych na zasadach autonomicznych albo na zasadach handlowych.

Plan ten, który został ustalony tylko „w celu stabilizacji waluty i naprawy stanu gospodarczego“, zawiera cały szereg zobowiązań Rządu, których większość nie wymaga nawet przeprowadzenia w drodze ustawodawczej.

Najlepszym dowodem tego jest właśnie rozporządzenie Prezydenta R. P. z 24 września 1926 r., dotyczące utworzenia przedsiębiorstwa P. K. P. i prowadzenia go według zasad handlowych. Rozporządzenie to, które już obowiązywało w czasie ogłoszenia planu stabilizacyjnego, może być wprost i bez jakiegokolwiek aktu władzy ustawodawczej wykonane przez powołanie do życia władz w nim wskazanych. Przez to zarządzenie samo zostałyby wspomniane postanowienie planu organizacyjnego wykonane.

Postanowienie to liczy się tylko z tem, że dotychczas nie zdecydowano, czy mianowicie Koleje Państwowe zorganizować na zasadach autonomicznych tj. powrócić do koncepcji rozp. Prez. R. P. z 28 grudnia 1924 (Dzien. Ust. Nr. 116, poz. 1034), czy na zasadach handlowych tj. zachować koncepcję rozp. Prez. R. P. z 24 września 1926 r. (Dzien. Ust. No. 27) i — nie ograniczając Rządu w wyborze jednego lub drugiego systemu — dążyć tylko do ostatecznego przyspieszenia decyzji, jaką Rząd poweźmie. Z decyzji zaś tej wyniknie, czy w tym celu wystarczy zarządzenie wykonawcze, czy też odpowiedni akt władzy ustawodawczej.

Z powyższego wynika, że przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe“ prawnie istnieje od 28 września 1926 r. i że rozporządzenie Prezydenta R. P. z dn. 24 września 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 97 poz. 568) prawnie obowiązuje również od 28 września 1926 r.

Z powyższego wynika także, że urzędnicy państwowi, zajęci na kolejach państwowych oraz inni pracownicy kolei państwowych już od dnia 28 września 1926 r. przeszli do służby w przedsiębiorstwie P. K. P. podlegają — aż do ostatecznego unormowania ich stosunku służbowego, uposażenia, zaopatrzenia emerytalnego oraz odszkodowania w razie nieszczęśliwego wypadku w drodze rozporządzeń Rady Ministrów — tylko *tymczasowo* przepisom, które obowiązywały w dn. 28 września 1926 r.

Ten stan tymczasowy powinien nareszcie ustać.

IX Zjazd Polskich Inżynierów Kolejowych

odbędzie się w dniach 1, 2 i 3 września r. b. w Poznaniu i będzie połączony ze zwiedzeniem Wystawy Powszechnej.

Referaty na Zjazd zgłoszone do Komitetu Zjazdu przed 15 lipca będą wydrukowane w „Inżynierze Kolejowym“ przed Zjazdem. Zgłoszenia udziału w Zjeździe mogą być przyjmowane przez Zarządy Kół do dn. 10 sierpnia, do Komitetu Zjezdów do 15 sierpnia, poczem lista uczestników w Zjeździe będzie zamknięta. Listę uczestników Zarządy Kół prześlą do Komitetu Zjazdu w Warszawie i do Koła w Poznaniu przed 15 sierpnia.

Adres Komitetu Zjazdu: Warszawa, Bracka 14, inż. E. Zienkiewicz.

Szkice z gospodarki cieplnej na parowozach.

Inż. St. Felsz.

1. Metoda porównawcza.

Porównawcza statystyka masowego rozchodu węgla na poszczególnych grupach parowozów jednej serii, obsługujących stale pewne grupy pociągów, jest najbardziej miarodajnym wskaźnikiem praktycznej wartości udoskonań, zastosowanych na parowozach.

Wszystkie parowozy porównywanych grup pracują w jednakowych warunkach: wożą w danym czasie jednakowe ciężary w jednakowych warunkach terenowych i atmosferycznych, palą jednakowy przeciętnie węgiel przy jednakowym przeciętnym natężeniu rusztu i jałowem spalaniu.

O ile zaś badana grupa jest dostatecznie liczna (nie mniej niż pięć parowozów), to można liczyć, że i przeciętna umiejętność drużyn parowozowych jest jednakowa, jak rów-

Rozchód ten może być kompensowany przez podgrzewacz zależnie od stanu podgrzewacza. Przy dobrym podgrzewaczu i należytem wyzyskiwaniu jego przez drużynę (tylko przez wyłączną pracę dobrej pompy przy otwartym regulatorem) — zysk na podgrzewaczu może przekraczać straty na pompie, o ile ona jest również w dobrym stanie. W przeciwnym razie może być odwrotnie. Wtedy mogą pozostać same duże straty na pompie bez zysku na podgrzewaczu. Dla określenia zyskowności podgrzewacza w porównaniu ze smoczkiem zwyczajnym, poniżej podaje się przeciętne kwartalne i roczne rozchody węgla w klg. na 1.000 tn. klm-brutto za szereg lat obserwowanych.

Przeciętne przewożone przez każdą grupę ciężary za te kwartały i lata wypadają prawie zupełnie jednakowo i stale przekraczają 1.200 tonn.

R o k	1926				1927				1928				1929	przeciętnie		
	k w a r t a ł	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III		IV	I	1926
Smoczki zwyczajne	28,0	24,1	24,5	28,7	28,8	25,1	24,1	27,3	27,8	25,5	25,1	28,0	34,9	26,3	26,3	26,6
Podgrzewacze	27,5	24,4	26,4	30,0	28,9	24,8	23,5	26,8	27,5	25,0	24,7	26,6	31,8	27,3	26,0	26,0
Różnica	+0,5	-0,3	-1,9	-1,3	-0,1	+0,3	+0,6	+0,5	+0,3	+0,5	+0,4	+1,4	+3,1	-1,0	+0,3	+0,6
Zysk (+) lub strata (-) w %	+2	-1	-8	-5	0	+1	+2	+2	+1	+2	+2	+5	+9	-4	+1	+2

niez i przeciętny stan parowozów, o ile cała dana grupa nie składa się z parowozów świeżej budowy.

Na podstawie porównawczej statystyki masowego rozchodu węgla można ustalić najważniejszą — bo życiową wartość wprowadzanych inowacji i uzależnić ją od warunków pracy.

Pod tym względem wstępne pojedyncze doświadczenia mogą być zawodne: podczas nich zwracana jest szczególna uwaga na należyte i umiejętne wykorzystanie danej inowacji, na co przeciętne warunki pracy mogą nie pozwalać. Wtedy dobra zasadniczo i często kosztowna inowacja może okazać się — bezwartościową praktycznie.

Może być znów wręcz odwrotnie: inowacja, która nie wykazała żadnych zysków w danych warunkach doświadczalnych, może okazać się korzystną w specjalnych warunkach pracy, co ujawni się w statystyce rozchodu węgla.

2. Smoczki zwyczajne i podgrzewacze.

Parowozy Ty 23, zainstalowane w parowozowni w Piotrkowie w dużej liczbie, przekraczającej 130 parowozów, mają 4 odmiany przyrządów zasilających:

1) 48 parowozów (Nr. 16—28, 41—75) mają zwyczajne smoczki (inżektory), pracujące parą ostrą.

2) 15 parowozów (Nr. 1—15) są zaopatrzone w pompę z podgrzewaczem. W podgrzewaczu cyrkuluje para odlotowa, która podgrzewa wodę zasilającą i ta podgrzana woda zaoszczędza opału.

3) 12 parowozów (Nr. 29—40) mają smoczki Metcalfe'a (oryginalne), pracujące na parę odlotową.

4) Pozostałe parowozy (Nr. 76 w górę t. j. przeszło 55 parowozów) są zaopatrzone również w smoczki, pracujące parą odlotową, ale ulepszonej nieco konstrukcji.

Podgrzewacze i smoczki na parę odlotową stanowią na parowozach zasadniczy przyrząd zasilający. Prócz tego zasadniczego przyrządu dubluje rolę — smoczek zwyczajny.

Można uważać, że smoczki zwyczajne dają do kotła wodę darmo. Dlatego można liczyć zyski na innych urządzeniach zasilających według rozchodu węgla na grupie parowozów ze smoczkami zwyczajnymi.

Sama pompa podgrzewacza wymaga rozchodu ostrej pary lub siły żywej parowozu (pompa Dabeg). Rozchód ten jest tem większy, im gorszy jest stan pompy.

Jak widzimy — był czas w r. 1926, kiedy pompy i podgrzewacze zostały zapuszczone. Tylko powyższe liczby porównawcze mogły ustalić taki fakt. Wskutek lepszej naprawy pomp i oczyszczania podgrzewaczy już w II-im kwartale 1927 roku następuje wyraźna poprawa z niewielkim zyskiem na podgrzewaczach, nieprzekraczającym dość długo 2%.

Zysk zależy też w dużym stopniu od umiejętnego systemu zasilania przez drużyny parowozowe. Wyjaśnianie tych spraw w czasopiśmie technicznym dla drużyn (*Technika parowozowa*) współdziałało z lepszą naprawą i konserwacją. Od września 1928 roku nastąpił dalszy wzrost zaoszczędzenia. Upřednia różnica w rozchodzie nieprzekraczająca 0,6 kg. wzrosła we wrześniu 1928 r. do 1,2 kg. i dosięga w lutym b. r. 4,4 kg, co stanowi 11% węgla rozchodowanego przy smoczkach zwyczajnych.

Jest to łączny skutek trzech czynników: trwałego poprawienia stanu pomp i podgrzewaczy, zwiększonej umiejętności i staranności drużyn w wyzyskaniu podgrzewaczy oraz wpływu ciężkich warunków atmosferycznych w zimie, kiedy zaoszczędzenie ciepła przez podgrzewacz wzrasta (z powodu zimniejszej wody) i zmniejsza natężenie rusztu, co daje zysk dodatkowy. Zatem podgrzewacze mogą być urządzeniem zyskownem, ale tylko pod warunkiem dość kosztownego i kłopotliwego utrzymania w dobrym stanie pomp i podgrzewaczy i należytego używania ich przez drużyny. W przeciwnym razie mogą one być kosztownem urządzeniem deficytowem.

3. Smoczki na parę odlotową.

Smoczki na parę odlotową w porównaniu ze smoczkami zwyczajnymi nie powinny dawać strat: w najgorszym razie, kiedy używane są wyłącznie na parę ostrą (jak smoczki zwyczajne), ciepło zużytej przez smoczki pary ostrej wraca z powrotem do kotła. Przy parze ostrej bilans cieplny wszelkich smoczków = 0.

Smoczki na parę odlotową zaoszczędzają tem więcej węgla, im więcej pracują na parę odlotową i przy wyłącznym jej zużyciu zaoszczędzenie węgla może wynosić kilkanaście procent.

Rozchód węgla na parowozach ze smoczkami zwyczajnymi i na parę odlotową wypadł jak następuje:

R o k	1926				1927				1928				1929	przeciętnie		
	k w a r t a ł	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	1926	1927
Smoczki zwyczajne	28,0	24,1	24,5	28,7	28,8	25,1	24,1	27,3	27,8	25,5	25,1	28,0	34,9	26,3	26,3	26,6
Smoczki Metcalfe'a	27,5	24,3	24,4	28,6	28,4	25,6	25,0	28,1	28,2	25,6	25,3	28,2	34,3	26,2	26,8	26,8
Różnica w kg	+0,5	-0,2	+0,1	+0,1	+0,4	-0,5	-0,9	-0,8	-0,4	-0,1	-0,2	-0,2	+0,6	+0,1	-0,5	-0,2
Zysk (+) lub straty (-) w %	+2	-1	0	0	+2	-2	-4	-3	-2	0	-1	-1	+2	0	-2	-1

Przeważają tu niewielkie, ale dość stałe straty, których nie można objaśnić niczem innym jak wadliwym działaniem smoczków. To wadliwe działanie zostało obecnie stwierdzone na wszystkich prawie parowozach: smoczki łatwo zacinają się i wyrzucają wodę lub przerywają działanie. Wystarcza niewielkie zużycie lejków, małe otwarcie regulatora, mniejsze lub większe ciśnienie pary w kotle, aby zjawyły się indywidualne kaprysy danego smoczka (oryginalnej konstrukcji Metcalfe'a).

Inny zupełnie efekt od samego początku założenia daje odmiana Wiedeńska smoczków Metcalfe'a, (t. zw. Metcalfe-Fridman — L. F.)

Smoczki te są pewnym udoskonaleniem smoczków oryginalnych: przy zamknięciu lub otwarciu regulatora smoczek przerzuca się samoczynnie z pary odlotowej na ostrą lub odwrotnie. Jest to ułatwienie pracy dla drużyny, ułatwienie poważne, ale zasadniczo nie powinno ono dawać większych różnic w porównaniu z oryginalnym smoczkiem Metcalfe'a, o ile kaliber smoczka jest dobrany dobrze.

Wyniki realne jednak okazały się od samego początku zupełnie inne.

W marcu 1926 r. powyższa odmiana smoczków została założona tytułem próby na 9 parowozach Tr 21, zainstalowanych w parowozowni w Częstochowie, przyczem dla możliwości porównywania pozostawiono smoczki zwyczajne na 6 parowozach tejże grupy turnusowej.

Rozchód węgla w każdej grupie wypadł według tabliczki:

R o k	1926				1927		przeciętnie rok 1926/7
	k w a r t a ł	I	II	III	IV	I	
Smoczki zwycz.	28,9	28,0	27,3	32,7	34,3	42,7	33,0
Smoczki L. F.	28,9	25,9	26,0	31,4	33,3	41,3	31,6
Różnica w kg	0	+2,1	+1,3	+1,3	+1,0	+1,4	+1,4
Zysk (+) lub strata (-) w %	0	+8	+5	+4	+3	+3	+4

W I kwartale 1926 t. j. przed założeniem nowych smoczków rozchód węgla w obu grupach był identyczny.

Po założeniu widoczny jest wyraźny zysk, który stopniowo maleje wskutek tego, że parowozy przechodziły stopniowo z tranzytowego ruchu towarowego na ruch lokalny, w którym jest dużo jałowego spalania.

Zwiększone jałowe spalanie zwiększa ogólny rozchód węgla na 1000 tn. klm. i zmniejsza zakres użytkowania pary odlotowej przez smoczki.

Powyższe wyraźne rezultaty próbnego zastosowania smoczków L. F. upoważniły do szerszego ich stosowania i obecnie są one zakładane na nowobudujących się parowozach, a w tej liczbie znajdują się na kilkudziesięciu parowozach Ty 23 w Piotrkowie, gdzie można je porównać ze smoczkami zwyczajnymi.

zach Ty 23 w Piotrkowie, gdzie można je porównać ze smoczkami zwyczajnymi.

Rozchód węgla wypada według tabliczki:

W liczbach tych uderza ustalony mniejszy zysk w letnich półroczach (1,6 kg; czyli przeszło 6%) i ustalony większy zysk w zimowych półroczach (2,1 kg, czyli przeszło 7-8%).

Zwiększony zysk w zimie łatwo objaśnić zimniejszą w zimie wodą, czyli zwiększoną w zimie skalą podgrzewania wody przez parę odlotową.

Wyjątkowo ciężkie warunki pierwszego kwartału b. r. odbiły się na wyjątkowo wysokim rozchodzie węgla, który w lutym doszedł do 40,3 kg. przy smoczkach zwyczajnych i do 35,6 kg przy smoczkach L. F. Zaoszczędzenie w tych najcięższych warunkach (w lutym) wyniosło 4,7 kg. czyli prawie 12%, a przeciętny zysk kwartalny wyniósł 9,5%. Prawie to samo dały dobrze utrzymane podgrzewacze.

Im cięższe są atmosferyczne warunki pracy, tem większe zaoszczędzenie węgla dają smoczki na parę odlotową i dobrze utrzymane pompy z podgrzewaczami.

Grupa parowozów Ty 23, zaopatrzonych w smoczki L. F. jest o rok lub dwa lata młodsza od grupy, posiadającej smoczki zwyczajne. Jednak przeciętny stan parowozów w obu grupach można uważać za jednakowy, gdyż naogół zysk na smoczkach L. F. nie zdradza tendencji do spadku, a wprost przeciwnie, co można objaśnić lepszym użytkowaniem ich przez drużyny parowozowe.

Smoczki L. F. dają więc ustalone zaoszczędzenie węgla w wysokości 7% przy pracy parowozów z małym jałowem spalaniem t. j. w ruchu towarowym tranzytowym. To samo prawdopodobnie można liczyć dla ruchu osobowego dalekobieżnego.

Jeżeli liczyć koszt tonny węgla wraz z kosztami własnymi przewozu, magazynowania i podawania na parowóz tylko na 30 zł, to wypada zaoszczędzenie przez te smoczki $0,07 \times 30 = 2,10$ zł. na każdej tonnie węgla, zużytej przy smoczkach zwyczajnych.

Koszt ustawienia smoczków L. F. zwraca się oczywiście tem prędzej, im większa jest praca przewozowa parowozów, t. j. im większe jest ogólne ich produkcyjne zużycie węgla.

Przeciętny miesięczny rozchód inwentarzowego parowozu wynosi: około 150 tonn u parowozów Ty 23, około 120 tonn u parowozów Tr 21, Ok 22 i innych w ruchu dalekobieżnym i waha się od 50 do 100 tonn w ruchu lokalnym i na przetokach, z czego duży procent odchodzi na jałowe spalanie, podczas którego smoczki te nie dają zysku.

Przy kosztach smoczka wraz montażem około 5.000 zł. ustawienie smoczków L. F. na parowozach Ty 23 amortyzuje się w ciągu $\frac{5.000}{2.10 \times 150} = 16$ miesięcy, a na innych parowozach dalekobieżnych w ciągu 20 miesięcy (czyli rentowność ich wyraża się w liczbach $\frac{1200}{16} = 75\%$ do $\frac{1200}{20} = 60\%$ rocznie).

R o k	1927				1928				1929	Przeciętnie	
	k w a r t a ł	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	1927
Smoczki zwyczajne.	28,8	25,1	24,1	27,3	27,8	25,5	25,1	28,0	34,9	26,3	26,6
Smoczki L. F.	26,7	23,5	22,5	25,2	25,7	23,9	23,5	25,6	31,6	24,5	24,7
Różnica w kg	+2,1	+1,6	+1,6	+2,1	+2,1	+1,6	+1,6	+2,4	+3,3	+1,8	+1,9
Zysk (+) lub straty (-) w %	+7	+6	+6	+8	+7	+6	+6	+8	+9,5	+7	+7

Na pozostałych parowozach w ruchu lokalnym i na przetokach rentowność tych smoczków musi być znacznie niższa nietylko wskutek mniejszego produkującego zużycia, ale także wskutek mniejszego procentu zaoszczędzenia węgla przy dużym jałowym spalaniu.

O ile podgrzewacze przy należytej konserwacji mogłyby

nawet osiągnąć w naszych warunkach 7% zaoszczędzenia węgla, to rentowność ich byłaby bezwarunkowo niższa od rentowności smoczków na parę odlotową, nietylko wskutek większych kosztów instalacyjnych, ale także wskutek zwiększonych kosztów naprawy i konserwacji.

(D. c. n.)

Koleje Włoskie w roku gospodarczym 1926/27.

S. W.

W latach ubiegłych na łamach „Inżyniera Kolejowego” umieszczane były kilkakrotnie sprawozdania z gospodarki eksploatacyjnej kolei Włoskich. To zainteresowanie się kolejami Italji dla nas Polaków ma swoje uzasadnienie; po pierwsze sieć kolei włoskich, aczkolwiek położona w odmiennych warunkach geograficznych i podlegająca innej strukturze gospodarczej, jest najbardziej zbliżona do sieci polskich kolei państwowych pod względem długości eksploatowanych linii i zaplecza w tabor; po drugie, co jest znacznie ważniejsze, koleje włoskie przechodziły, jak wiadomo, na początku bieżącego dziesięciolecia bardzo ostry kryzys, spowodowany rządami czynników nieodpowiedzialnych; wynikiem tych rządów była anarchia i całkowita dezorganizacja aparatu kolejowego. Zmiana rządów, a ściślej mówiąc, zamiana nierządu rządami silnymi, wyprowadziła koleje włoskie z chaosu i dała im podstawy zdrowego rozwoju; przyjrzenie się dokładne etapom tego postępu nie może nie mieć dla nas pewnych walorów.

Idąc zatem za sprawozdaniem kolei włoskich za rok 1926/27, ogłoszonym niedawno, tudzież komentarzami do niego, zamieszczonymi w ostatnim zeszycie dwumiesięcznika „Archiv für Eisenbahnwesen” (№ 3 z maja-czerwca 1929 r.) postaramy się dać w skrócie obraz gospodarki kolei włoskich za ostatni okres gospodarczy, który we Włoszech zamyka się datami 1 lipca — 30 czerwca.

Długość rzeczywista kolei normalnotorowych, obsługiwanych przez koleje państwowe, wynosiła przed rozpoczęciem roku sprawozdawczego 15.771,324 km, z czego 11,570 km przypada na terytorja obce. Rok 1926/27 dał zwiększenie sieci o 8,128 km nowych linii i zmniejszenie o 6.853 km na skutek przebudowy łącznicy na dworcu we Florencji. Zatem przy końcu roku 1926/27 koleje włoskie posiadały sieć długości 15.772,599 km. Zaznaczyć należy, że zarządy kolejowe państw ościennych obsługują na linjach pogranicznych 76,452 km. linii włoskich. Linij dwutorowych posiadały koleje włoskie wszystkiego 3.738,628 km, czyli mniej niż 1/4 całej długości.

Długość eksploatacyjna kolei wąskotorowych pozostała bez zmian i wynosiła 726,191 km. Do sieci włoskiej należy dodać jeszcze 23 km kursów promów kolejowych, utrzymywanych na Sycylii na przestrzeni Reggio Calabria Marittima i Villa S. Giovanni Marittima — Messina Marittima.

Na utrzymanie normalne wyżej wymienionej sieci były przyznane kredyty w wysokości 224 milionów lir dla sieci normalnotorowej i 3,5 miliona dla wąskotorowej. Wydatkowano zaś na konserwację całej sieci 247,53 milionów lir. Na wydatki nadzwyczajne, związane z utrzymaniem linii przeznaczono się w preliminarzu budżetowym 79,80 milionów lir, przekroczone je o sumę 51,6 miliona.

Jeżeli koleje włoskie zmuszone były przekroczyć znacznie wyznaczone kredyty, jest to związane z zaniedbaniem w konserwacji kolei w wyniku wojny światowej i późniejszej gospodarki powojennej. Nowe roboty, meljoracje i wzmocnienie nawierzchni pochłonięły nadto sumę 177,38 milionów lir.

Bardzo poważnie przedstawiają się wydatki inwestycyjne, na które przyznano kredyt w wysokości 625,19 milionów lir, z tego miało być wydatkowane na roboty związane z elektryfikacją kolei 38,62 miliony lir, i 28,46 milionów na zwiększone zakupy materiałów zasobowych. W rzeczywistości na inwestycje w dziale elektryfikacji wydano znacznie więcej, bo

113,3 milionów lir, na inne roboty zato wszystkiego 394,3 miliony, tak że nie wyzyskano na wydatkach inwestycyjnych sumę 144,6 milionów.

Z sum, wydatkowanych na elektryfikację, zakończono budowę i oddano do ruchu linje: Specia - Livorno, długości 104 km i Porretta - Pistoja (40 km). W końcu roku sprawozdawczego posiadały już Włochy — 1059,9 km linii (2.298,4 km torów) całkowicie zelektryfikowanych, nie licząc południowego Tyrolu, gdzie trakcję elektryczną prowadzono na przestrzeni 74,9 km (82,5 km torów) i nie wliczając 63 km linii podziemnych zelektryfikowanych i eksploatowanych przez Zarząd Kolejowy. W okresie przebudowy na trakcję elektryczną znajdowały się linje: Sampierdarena - Alessandria, Bozen - Brenner, Bolonia - Pistoia - Florencja, Rzym - Averrano - Sulmona, odcinek linii Rzym - Neapol - Pozzuoli - Villa - Literno i Toggia - Benevento.

Linje kolejowe zelektryfikowane obsługiwały własne stacje o mocy łącznej 176.490 kw, z czego na urządzenia wodne przypada 144.490 kw, instalacje parowe 32.005 kw. Poza tem korzystano z usług stacji obcych o mocy 95.440 kw.

Stan taboru kolejowego w końcu r. 1926/27 przedstawiał się następująco:

	tor normalny	tor wąski
parowozów	6322	134
wagonów parowych	8	—
lokomotywy elektrycznych.	547	—
wagonów silnik. elektr.	36	14
„ „ motor.	5	—

Na 1 klm sieci normalnej przypada zatem — 0,4 parowozu (na P. K. P.—0,3) i 0,52 lokomotyw elektrycznych. Ruch wagonów motorowych, jak widać z liczb powyższych, rozwija się we Włoszech powoli, co znajduje wytlómaczenie w dość silnem tempie rozwoju elektryfikacji, której ulegają przeważnie odcinki krótkie, nadające się najbardziej do obsługi wagonami motorowymi.

Ilość wagonów osobowych osiągnęła liczbę 8.985 na torze normalnym i 209 na torze wąskim, co daje współczynnik dla toru normalnego 0,51 wagonu na 1 km. (na P. K. P.—0,58).

Do taboru parku osobowego sprawozdanie nie wlicza bardzo dużej ilości wagonów bagażowych i pocztowych, których łącznie posiadają koleje włoskie 4476 na torze normalnym i 25 na wąskim. Stosunek wagonów tej kategorii do taboru osobowego znacznie przewyższa wzajemny ich stosunek na P. K. P. i tłómaczy się o wiele większem zaludnieniem wagonów osobowych, tudzież silnie rozwiniętymi przesyłkami ekspresowymi i pocztowymi.

Najbliżej P. K. P. są koleje włoskie pod względem ogólnej ilości wagonów towarowych, liczyły ich bowiem w r. sprawozdawczym 152142 na torze normalnym i 1094 na torze wąskim. Daje to współczynnik 9 wagonów towarowych na 1 km eksploatowanej linii normalnotorowej (nap. K. P. 8 wagonów). Poza tem kursowało na kolejach włoskich i było przypisanych do nich 5918 wagonów właścicielj prywatnych.

Utrzymanie taboru kolejowego w stosunku do lat 1920-21, kiedy przeszło połowa całego taboru była odstawiona do naprawy, w dalszym ciągu polepsza się, aczkolwiek liczby chrego taboru, zwłaszcza wagonów, są jeszcze bardzo wysokie. W procentach stan ten (przeciętnie za cały rok sprawozdawczy) przedstawiał się następująco:

parowozów i wagonów motorowych nieczynnych	20,7 ⁰ / ₀
lokomotyw i wagonów elektrycznych	23,7 ⁰ / ₀
wagonów osobowych 2 i 3 osiowych	38,4 ⁰ / ₀
„ „ 4 osiowych	30,5 ⁰ / ₀
„ bagażowych i pocztowych	26,9 ⁰ / ₀
„ towarowych	12,9 ⁰ / ₀
W tym samym czasie liczyły P. K. P.:	
parowozów nieczynnych	20,2 ⁰ / ₀
wagonów parku osobowego nieczynnych	12,4 ⁰ / ₀
„ „ towarowego	7,3 ⁰ / ₀

a więc sytuacja wypada na korzyść P. K. P.

Zaznaczyć jednak należy, że zarząd kolejowy w Italji nie korzysta prawie zupełnie z pomocy wytwórni prywatnych przy naprawie taboru.

W tych warunkach musiały koleje włoskie zadowolić się w eksploatacji 0,318 parowozami i 0,450 elektrowozami na 1 km obsługiwanego linii i dzięki większemu stanowi liczebne- mu parowozów miały na tem polu dużą przewagę nad kolejami polskimi.

Interesujące są wyniki gospodarki materiałowej w trakcji. Zużycie węgla kamiennego dla obsługi parowozów i lokomotyw wyraziło się liczbą 3.056.030 tonn po przeliczeniu innych gatunków paliwa na węgiel normalny. Na jeden parowoz-km wypadł rozchód 17,4 kg, w stosunku do poprzedniego roku kiedy rozchodowano 17,8 kg, jest to oszczędność 2,3⁰/₀. Dzie- ląc zużycie węgla pomiędzy służbę pociągową i manewry znajdziemy, że rozchód węgla w pociągach wyraził się liczbą 2.775.570 tonn (na 1 km—18,3 kg).

W odniesieniu na 1000 tonno-km zużyły koleje włoskie 73,2 kg, jeżeli jednak wziąć pod uwagę wirtualne tonno-km, co w stosunku do kraju o takiej strukturze geologicznej jak Italia, jest słuszniejsze, to otrzymamy już rozchód tylko 56,7 kg. Na manewrach rozchód węgla wynosił 280.451 tonn; daje to na 1 godzinę przetwarzania 68,72 kg.

Na P. K. P. w r. 1927 rozchodowaliśmy na 1000 b. tn-km (rzeczywistych) 61,5 kg.

Gospodarka smarami i materiałami oświetleniowymi dała w r. 1927 na włoskich kolejach współczynnik 20,9 kg na 1 pa- rowoz-km.

Na liniach zelektryfikowanych zużycie energii wyniosło: na stacjach własnych — 60.764.726 kw/g, na stacjach obcych— 180.931.695 kw/g, razem 241.696.421 kw/g. Koszt pobrania tej energii wyraził się liczbą 36,226 milionów lirów, za tem na jedną kilowat-godzinę wypadło przeciętnie 0,15 lira. Obli- czono, że trakcja elektryczna w roku sprawozdawczym przy- nosiła oszczędność (w liczbach okrągłych) około 410,000 tonn węgla.

Ten właśnie wynik zachęcił zarząd kolei włoskich do ułożenia planu dalszej elektryfikacji kolei. W przygotowaniu są studia nad elektryfikacją odcinków: Cuneo—San Dalmazzo, Savona—Ventimiglia, Benevento—Neapol i t. d.

Przechodząc do eksploatacji ruchowej, zaznaczyć należy, że r. 1926/27 przyniósł w ruchu osobowym dalszą popra- wę: I tak, sprzedano biletów przejazdowych — 117.629.809, o 4.259.370 więcej niż w r. ubiegłym, osiągnięto za nie sumę 1652 milionów lirów, o 13 milionów więcej niż w r. 1925/26. Wzrost wpływów wynosi zatem 0,8⁰/₀. Przeciętny wpływ z 1 pociągo-km osobowego dał 20 lirów, a z wagono-osio-km ruchu osobowego 1,03 lira. W ciągu roku wykonano na całej sieci 82,6 milionów pociągo-km, i 1612 milionów osobo-km, więcej niż w r. poprzednim o 4,6⁰/₀.

Z 80.836.306 pociągo-km wykonanych na torze normal- nym przypadło:

na pociągi pośpieszne	29.908.951
„ „ osobowe	47.289.907
„ „ mieszane	3.057.764

reszta na pociągi nadzwyczajne.

Towarzystwo Międzynarodowe Wagonów Sypanylnych i Re- stauracyjnych posiadało na kolejach włoskich 58 wagonów kursujących w 41 pociągach na 20 liniach kolejowych (w tej liczbie jest 8 pociągów złożonych wyłącznie z wagonów T-wa Międzynarodowego). W wagonach tych przewieziono w roku 1926/27 — 323.052 pasażerów, a nadto 59.704 w pociągach luksusowych i w wagonach salonowych.

Dążąc do dalszego rozwoju ruchu międzynarodowego koleje włoskie wprowadziły w r. sprawozdawczym bilety bez-

pośredniej komunikacji pasażerskiej pomiędzy Włochami i Anglią (przez Szwajcarię, Niemcy, Holandję) oraz pomiędzy Włochami a Danją, Szwecją i Norwegią (przez Szwajcarię, Austrię, Ju- gosławię, Niemcy i Czechosłowację).

O ile ruch osobowy miał tendencję zlekka wyższą, o tyle ruch towarowy, który w pierwszym półroczu gospo- darczym stał na poziomie roku 1925/26, pod koniec okresu zaczął zdradzać osłabienie; na skutek tego za cały okres sprawozdawczy ilość załadowanych tonn towarów zmniejszyła się o 0,7⁰/₀, ilość zaś wykonanych brutto-tonnokilometrów i wpływów z tego tytułu spadła o 1,2⁰/₀.

Przewozy towarowe kształtowały się następująco: prze- wieziono ładunków 58.199.433 tonn, z tego w ładunkach wa- gonowych 53.286.124 tn., drobnicy 4.193.309 tn., pozatem ładunków gospodarczych — 6.782.578 tn.

Wykonano wagono-osio-km — 2.394.563.173, w tem ła- dunków całowagonowych—1.780.429.547, drobnicy 614.133.626.

Załadowano wagonów ładunkami całowagonowymi — 4.116.142, drobnicą—1.912.545, razem 6.028.687.

Wykonano ton-km 12.386.281.043, z tego przypada na ła- dunki całowagonowe 11.355.243.843, na drobnicę 1.031.037.200.

Przeciętne obciążenie, przypadające na jedną oś wyniosło 5,16 tn. (w ładunkach całowagonowych—6,38 tn., w pozosta- łych 1,68). Na P. K. P. obciążenie w tym okresie notowano 7 tn na oś.

Na 1 km długości eksploatowanej przypada przeciętnie 836.349 tonno-km (w Polsce 2.496.000).

Przeciętna odległość przewozu wzrosła w okresie spra- wozdawczym z 184,15 km do 190,35.

Dzienną pracę kolei włoskich za rok 1926/27 mimo pe- wnego spadku natężenia ruchu, charakteryzuje jeszcze poważ- na ilość 21.715 wagonów naładunku dziennie. Z 6.634.671 wagonów, które były naładowane na kolejach włoskich (włas- ne i obce)

na naładunek wewnętrzny	przypadło 4.823.310 wagonów
„ „ w portach	957.686 „
przybyło z kolei obcych	565.529 „

reszta odnosi się do naładunku sąsiedzkiego.

Przez stacje graniczne wywieziono ładunków 2.822.572 tonn, wwieziono w tymże okresie 8.161.686 tn, t. j. znacznie więcej, były to wszakże przeważnie surowce, oraz półfabryka- ty, przerabiane następnie przez rozwijający się stale przemysł włoski.

Średni obrót wagonów towarowych w r. 1926/27—5 dni 23 godziny, mało się różnił od obrotu z roku poprzedniego, który wynosił dni 6. Tak samo pozostała prawie bez zmian ładowność przeciętna wagonów towarowych, określają się liczb- ą — 18 tonn.

Przewóz towarów do portów morskich i z portów dał za rok 1926/27 w sumie 14.144.683 tn. Prawie połowę przewo- zu zajął węgiel kamienny (wwóz)—6.769.996 tn, dalej idą fosfaty i nawozy sztuczne—772.053 tn., bawełna—283.064 tn., zboże—2.100.038 tn. Rok sprawozdawczy zaznaczył się spadkiem obrotu portowego wynoszącym około 7⁰/₀. Z por- tów włoskich pod względem przewozów kolejowych pierwsze miejsce zajmuje Genua—4.993.276 tn, dalej idą Wenecja— 1.375.342, Liworno—1.266.165 tn, Triest—1.156.467 i inne.

Wpływy ogólne z ruchu towarowego dały w r. sprawo- zdawczym 3.121 milionów lir. W stosunku do roku poprze- dniego oznacza to zmniejszenie o 38 milionów, co i stanowi zaznaczone wyżej zmniejszenie 1,2⁰/₀.

Przeciętny wpływ z jednego pociągo-km można ocenić na 45,43 liry, a z jednego osio-km (wagonów ładownych) 1,21 l. W związku z akcją Rządową poprawy bilansu handlowego, zarząd kolejowy przyznał stawki ulgowe na przewóz szerego towarów i był zajęty projektem wprowadzenia niżki 15⁰/₀ dla towarów, eksportowanych przez granice lądowe.

Wykonanie wyżej przytoczonych przewozów osobowych i towarowych wymagało poważnej pracy taboru, która wyraziła się liczbą 145.879.275 pociągo-km, z tego przypadło na trak- cję parową 129.976.168, na trakcję elektryczną — 15.903.107 poc.-km.

Podział ruchu na osobowy i towarowy wygląda następu- jąco: pociągami osobowymi wykonano 80.838.306 km, towaro- wemi 64.700.259, roboczymi 340.710. Zauważyć należy, że koleje włoskie zaliczają pociągi mieszane do ruchu osobowe-

go, dla którego otrzymamy stosunek 55% całego ruchu; taki stosunek jest całkowicie usprawiedliwiony dla kraju o tak ożywionym ruchu turystycznym.

W odniesieniu do parowo-km sprawozdanie przynosi za okres rozpatrywany liczby — 151.176.680 dla trakcji parowej i 18.896.690 dla trakcji elektrycznej.

Na manewrach (przy stawce 1 godzina = 6 km) wykonano 24.646.956 km.

Przeciętne obciążenie 1 pociągu o trakcji parowej wynosiło 289,5 tn, przy trakcji elektrycznej nieco więcej, bo 314,2 tonn. W tym samym okresie przeciętne obciążenie pociągu na naszych kolejach wynosiło — 507 tonn.

Przy obsłudze pociągów miała miejsce następująca ilość wypadków:

wykolejeń — 359, z tego na szlaku 184 i na torach stacyjnych 175; zderzeń — 1078, z tego na szlaku — 380, na torach stacyjnych 359 i 339 na mijankach. Jest to dość duża ilość. W tym samym czasie P. K. P. zanotowały: wykolejeń 1345, zderzeń 235. Innych wypadków zarejestrowano 1338, zatem ogólna ilość wypadków = 2825. Ofiarą ich padło:

	zabitych	rannych	razem
podróżnych	46	1122	1168
pracowników kolejowych	83	631	714
innych osób	233	388	621

Pozatem odebrało sobie życie na torach kolejowych 286 osób, a 53 samobójców zostało rannych.

W stosunku do napięcia ruchu bezpieczeństwo jego na kolejach włoskich przedstawia się następująco:

	zabitych:	rannych:	razem:
przypada na 100.000 podróży	0,038	0,941	0,979
„ „ 100.000 pociągo-km			
osobowych	0,056	1,373	1,429
„ „ 100.000 wszystkich			
pociągo-km	0,031	0,763	0,794

Za wypadki nieszczęśliwe w ruchu osobowym zarząd kolei włoskich wypłacił odszkodowanie w wysokości—3.910.215 l. Znacznie większą sumę wypłacono za uszkodzenia i niedobory w ruchu towarowym.

Składały się na nie:

Odszkodowania za uszkodzenie towarów	3.642.290.—	lir.
„ „ kradzieże	929.511.—	„
„ „ zaginione towary	2.002.625.—	„
„ „ opóźnienie dostawy	355.186.—	„
Inne	2.776.571.22	„
Razem wyniosło to sumę 9.706.184 liry.		

W dalszym ciągu sprawozdanie podaje wydatki Zarządu Kolejowego na pomoc lekarską i sanitarną wszelkiego rodzaju, wyniosły one sumarycznie 4.734.724 lir. Pomocy lekarskiej udzielało 1858 lekarzy. Stan zdrowotny pracowników przedstawiał się następująco: przy ilości personelu 167.560 głów było wypadków zachorowań 170.749, z 1.782.763 dniami spędzonymi poza służbą z powodu choroby, na każdego pracownika przypada 1,01 wypadek choroby. Przeciętna długość trwania choroby wynosiła dni 10,4. Uderza duża stosunkowo ilość zachorowań oraz długi czas przeciętnej choroby, (na P. K. P. przeciętna ilość dni opuszczonych z powodu choroby wynosi — 6).

Prawie cały personel na kolejach włoskich, bo 158.770 głów, jest ubezpieczony w razie jakiegokolwiek wypadku. Takich wypadków zdarzyło się w ciągu roku 16701, czyli na 100 ubezpieczonych — 10,52. Przeciętna ilość dni opuszczonych z powodu wypadku przypadająca na jednego pracownika dosięgła liczby 16. Poza ubezpieczeniami koleje włoskie otaczają pracowników kolejowych daleko idącymi świadczeniami na cele humanitarne i kulturalne. Na pierwszym miejscu stoją kasy emerytalne i fundusze zapomogowe, które na 30/VI-1928 r.

rozporządzały kapitałem 1.015.819.557 lir. W roku budżetowym wpłynęło do kas 494.992.481 lir, wydatkowano na emerytury i zapomogi 454.992.481 lir, nadwyżka wynosi okrągło 40 milionów lir. Kasa zapomogowa (Opera di previdenza) zamknęła rok również nadwyżką 15,5 miliona lir. Poważne środki idą na cele budownictwa własnych domów dla spółdzielni pracowników kolejowych. Pożyczki udzielone na ten cel przy końcu roku sprawozdawczego wyniosły imponującą kwotę 495.695.000 lir; podnieść należy, iż w sumie tej jest 148,5 milionów, przelanych na cele budownictwa z funduszu emerytalnego.

Na cele kulturalno-rozrywkowe kolejowców, związanych organizacją pod nazwą „Dopolavoro ferroviario“ („kolejowiec w czasie wolnym od pracy“), wydatkowano w roku sprawozdawczym 3.575.594 lir.

Opuszczając część sprawozdania dotyczącą eksploatacji sieci 461 km kolei wąskotorowych na Sycylii, tudzież przewóz pasażerów kolejowych statkami przez kanał messyński, jako mniej interesujące, przejdziemy pokrótce do zestawienia wyników finansowych za r. 1926/27, którym poświęcono pokazną i bardzo szczegółową część sprawozdania.

A więc dochody kolei włoskich wyraziły się w roku sprawozdawczym sumą 5.092.335.646 l., wydatki — 4.936.610.922 l., nadwyżka dochodów wyniosła zatem — 155.724.723 lir, okrągło 156 milionów. Rok gospodarczy nie był deficytowy, lecz gorszy od poprzedniego okresu, kiedy nadwyżka wyraziła się sumą 378 milionów lir. Tyleż prawie nadwyżki, bo 350 milionów preliminowano na rok 1926/27; jeżeli nie udało się jej osiągnąć, to poza pewnym zmniejszeniem się przewozów towarowych w ostatnich miesiącach roku sprawozdawczego, na gorszy wynik wpłynęła silna wyżka cen węgla, wywołana z powodu ówczesnego bezrobocia górników w Anglii. Do tego dodać należy jeszcze wybitnie deficytową eksploatację kolei Sycylijskiej: wpływy — 8,64 miliona lir, wydatki — 39,11 miliona, oraz znaczne przekroczenie wydatków związanych z utrzymaniem linii. O środkach zaradczych dla sanacji kolei Sycylijskich, mających przeważnie turystyczny charakter, znajdziemy wzmiankę przy końcu niniejszej notatki. Dlatego współczynnik eksploatacji w r. 1926/27 podniósł się z 85,01 do 89,97. W wymienionych wyżej warunkach, gdy ruch nie ujawnił naogół wzrostu w ruchu towarowym, a nawet zaznaczył się lekki spadek tonażu, trudno było oczekiwać utrzymania się współczynnika eksploatacji na poprzednim poziomie.

Osiągnięte dochody składały się z następujących pozycji:

Dochody z przewozów	4.841.363.675	lir
„ inne zwykłe	207.818.518	„
„ nadzwyczajne	43.153.452	„
razem	5.092.335.646	lir

Dochody przewozowe wyglądały następująco:

z przewozu podróży	1.651.824.559	lir
„ bagaży	68.238.150	„
„ przesyłek pośpiesznych	467.789.844	„
„ towarów	2.653.511.121	„
razem	4.841.363.676	lir

W porównaniu z rokiem poprzednim przewozy dały zmniejszenie o 24 miliony lir;

dochód na	1 km. ekspl. linii przyniósł	293.807	lir
„	1 pociągo-km	32.72	„
„	1 osio-km	0,87	„

Na dochody inne zwykłe złożyły się:

wpływy z wynajmu gruntów (27,3 miliona lir)
opłaty za postojowe i przechowanie towarów (39,6 milionów lir),
wpływy z przedsiębiorstw pomocniczych (13,1 miliona), dalej idą mniejsze pozycje za różne świadczenia, wykonywane przez koleje.

Pozycje wydatków, jak zaznaczono wyżej, zamykają się sumą 4.936.610.922 lir, wchodzą w nią według klasyfikacji przyjętej na kolejach włoskich jeszcze w r. 1915:

a) wydatki zwyczajne	4.319.544.667 lir.
b) „ uzupełniające	222.975.648 „
c) „ dodatkowe w związku z eksploatacją kolei	355.960.307 „
d) „ dodatkowe poza ekspl. kolei	38.130.300 „
razem	4.936.610.922 lir.

Podział wydatków zwykłych (a) jest następujący:

Dyrekcja Generalna	75.238.556 lir
Służba eksploatacji	1.110.177.457 „
„ trakcji, warsztatowa i materiałowa	1.915.019.103 „
(w tem utrzymanie taboru i warsztatów)	685.637.593 „
„ drogowa	700.164.103 „
Koleje Sycylii	32.773.514 „
Statki i promy	10.087.768 „
Wydatki ogólne	475.844.281 „

Do tej ostatniej pozycji wchodzi wydatki na fundusz emerytalny i zapomogowy, wszelkiego rodzaju wydatki humanitarne, sanitarne, gratyfikacje i t. d.

W wydatkach, uzupełniających (b) największą pozycję stanowi wymiana taboru 120.822.544 lir
dalej idą: odnowienie nawierzchni 60.000.000 „
utrzymanie nawierzchni (wydatki nadzwyczajne) 40.304.290 „

Do kategorii wydatków dodatkowych (c) odniesiono: należności skarbowe (307 milionów l.), odpisanie na fundusz rezerwowy (30 milj. l.) zapłatę odsetków i t. d.

Do kategorii (d) należały: straty na skutek zmniejszenia stawek taryfowych dla względów ogólnie gospodarczych i przełanie nadwyżki dochodów z eksploatacji do skarbu państwa.

Pozatem w budżecie figurują wydatki nadzwyczajne; odniesiono na nie w r. 1926/27:

na inwestycje budowlane i elektryfikacje	567.920.617 lir
na zakup materiałów	46.274.801 „
na zakup taboru	268.296.428 „
innych wydatków	3.010.238 „
razem	884.802.085 lir

Wydatki eksploatacyjne (zwykłe i uzupełniające) wyniosły w r. sprawozdawczym:

na 1 km. linii eksploatowanej	275.671 lir
na 1 pociągo-km	30,70 „
na 1 osio-km	0,81 „

W pozycji wydatków zwykłych dominują wydatki na personel, które stanowią 62% ogólnej sumy.

Podział ich jest następujący:

a) wydatki na służbę warsztatową	290,27 milionów lir
b) „ na wszystkie inne służby	1.968,55 „ „
c) „ ogólne (emerytury etc.)	426,23 „ „
razem	2.685,00 milionów lir.

W pozycji a) wydatki osobowe na warsztaty główne były nieco mniejsze, niż na utrzymanie personelu warsztatów pomocniczych (137,2 i 147,9 milionów lir.). W pozycji b) największe wydatki osobowe przypadły na służbę eksploatacyjną 1,022 milionów lir, z kolei idzie służba trakcji i zasobów 452,9 milionów lir, następnie drogowa 412,7 milionów lir.

Wydatki na utrzymanie Generalnej Dyrekcji sięgnęły sumy 71,1 miliona lir.

Co się tyczy stanu ilościowego personelu, to sprawozdanie za rok 1926/27 wykazuje dalsze zmniejszenie jego, mianowicie z ilości 172.768 głów na 169.930.

Z tej ilości było pracowników stałych razem z odbywającymi praktykę 162.728, reszta przypada na personel czasowy i pomocniczy. Z powyższego widać, że zarząd kolejowy nie przeprowadza gwałtownej redukcji, zadawając się niewielką zniżką ilościową osiągniętą w drodze naturalnego ubytku. Na 1 km linii eksploatowanej przypadało w roku sprawozdawczym 10,28 pracowników, a na 1 milion osio-km — 30,39. Na P. K. P. — 11,6 i 29,1.

Z innych wiadomości, które podają wyżej przytoczone źródła, warto jest zanotować co następuje:

1. Dyrekcje Okręgowe w r. 1926/27 uzyskały nowe regulaminy, rozszerzające znacznie zakres ich działania i samodzielność przy zachowaniu pełni odpowiedzialności.

2. Zwrócono uwagę na konieczność uproszczenia i ulepszenia gospodarki eksploatacyjnej. W tym celu wprowadzono na próbę system Dispatching na dwóch głównych liniach, oraz system centralizowanej blokady na przestrzeni 800 km. Obie próby dały wyniki dodatnie.

3. Na mocy rozporządzenia Królewskiego utworzono Spółkę Akcyjną Towarzystwa Włoskiego dla popierania turystyki (*Societa Anonima Compagnia Italiana per Turismo*) przy udziale banków Neapolu i Sycylii, w której kolej bierze odpowiedni udział. Zadaniem Towarzystwa jest jaknajszersze propagowanie turystyki w kraju i zagranicą, zakładanie oddziałów, biur i t. d.; należy przytem zwrócić uwagę, że Towarzystwo to jest oparte na zasadach kupieckich i ma wszelką łatwość prowadzenia odpowiedniej akcji.

4. Jak wiadomo Koleje Włoskie posiadają bardzo duże i doskonale urządzone laboratorja doświadczalne, prowadzące obszerne badania nad gospodarką cieplną, chłodnictwem, wytrzymałością tworzyw i t. d. Piękny pokaz ich można było oglądać na zeszłorocznej wystawie jubileuszowej w Turynie. Otóż w celu zjednoczenia wszelkich badań na polu wszystkich gałęzi komunikacji dołączono do Centrali urzędów doświadczalnych zarządu kolejowego również laboratorja poczt, telegrafów i telefonów.

5. Eksploatację rządowych statków pocztowych, po przekazaniu jej Towarzystwu prywatnemu, wydzielono z Zarządu Kolejowego, powierzając niedużą gospodarkę wspomnianymi już statkami sycylijskimi urzędowi ruchu w Palermo.

Ze sprawozdania podanego tu w znacznym skrócie widać, że koleje Italji osiągnęły całkowitą stabilizację stosunków i kroczą po drodze dalszego rozwoju i ulepszeń. Oczywiście podlegają one jak i każdy inny aparat kolejowy fluktuacjom, zależnym od warunków życia gospodarczego całego kontynentu, a te nie zdają się zapowiadać zbyt różowo dla kolejnictwa, przynajmniej na przyszłość najbliższą.

Do Nr. 8 (60) „Inżyniera Kolejowego” załączony jest Nr. 8 (28) „Przeglądu zagranicznego piśmiennictwa kolejowego”.

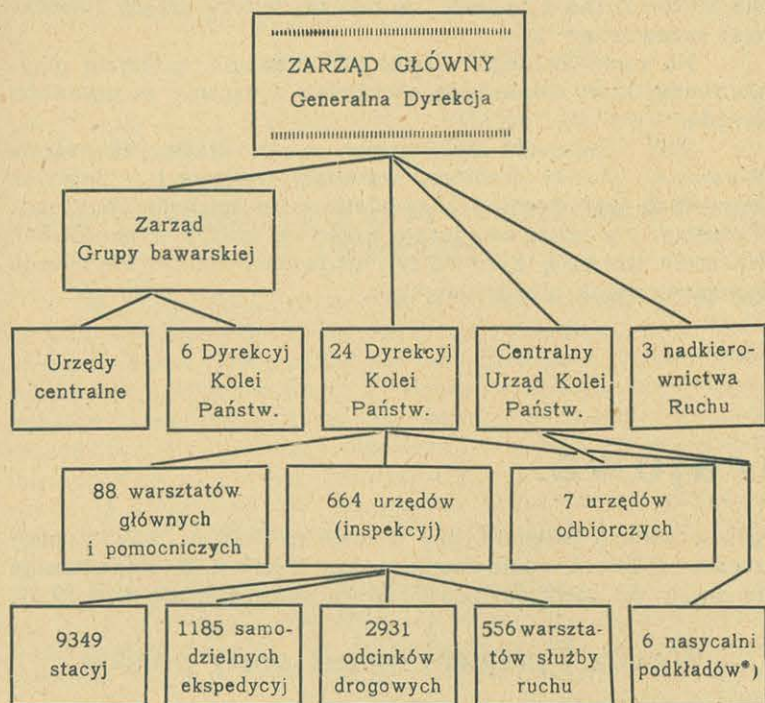
Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie ogłosiła przetarg publiczny na dostawę w okresie rocznym gwoździ drutowych. Termin składania ofert do dnia 13/VIII b. r., godz. 12-ta w południe.

Bliższe szczegóły ogłoszone są w „Monitorze Polskim” Nr. 169 z dnia 25 lipca 1929.

Sprawozdanie tymczasowe o pracy taboru normalnotorowego na P. K. P. za Rok 1928.

Wyszczególnienie danych	Dyrekcja Warszawska	Dyrekcja Radomska	Dyrekcja Wileńska	Dyrekcja Poznańska	Dyrekcja Gdańska	Dyrekcja Katowicka	Dyrekcja Krakowska	Dyrekcja Lwowska	Dyrekcja Stanisławska	O g ó ł e m	
										r. 1928	r. 1927
1. Przeciętna długość eksploatowanych linii (w kilometrach)	2.182	2.333	3.019	2.454	2.104	601	1.419	1.968	1.128	17.208	17.146
2. Przeciętny dzienny ilostan wagonów rozporządzalnych do przewozów:											
a) zaliczonych do taboru osobowego	2.405	862	604	1.123	1.140	907	1.156	1.230	577	10.004	9.571
b) " " " towarowego	23.663	15.189	7.258	10.622	15.677	19.044	13.088	10.304	3.199	118.044	111.360
3. Przeciętny dzienny ilostan parowozów czynnych	684	311	245	357	447	338	405	338	138	3.263	3.072
4. Przebieg pociągów (pociągo-kilometry):											
a) ruchu osobowego	13.120.882	5.666.541	5.107.637	8.194.896	8.776.177	4.274.659	6.476.935	5.853.175	2.570.191	60.041.193	56.746.490
b) " " " towarowego	14.033.025	6.878.193	3.819.130	8.433.199	7.681.284	4.003.528	6.440.174	5.755.496	2.234.568	59.278.597	54.415.353
Razem	27.153.907	12.544.734	8.926.767	16.628.095	16.457.461	8.278.187	12.917.109	11.608.671	4.804.759	119.319.690	111.161.843
przypada na 1 klm. eksploatowanych linii	12.445	5.377	2.958	6.776	7.821	13.774	9.103	5.900	4.257	6.934	6.483
5. Przebieg wagonów (osio-kilometry):											
a) zaliczonych do taboru osobowego	433.752.139	175.155.865	142.764.159	225.872.205	235.853.227	124.396.312	169.541.603	149.804.175	57.869.533	1.715.009.218	1.600.927.314
b) " " " towarowego, ładownych	993.010.791	363.801.685	220.265.262	546.112.155	468.477.014	226.752.804	329.206.474	276.590.321	91.668.465	3.515.884.971	3.149.271.186
c) zaliczonych do taboru towarowego, próżnych	734.897.815	219.399.712	127.641.639	332.608.202	298.192.442	135.593.454	199.255.219	149.559.069	54.286.837	2.251.434.389	2.062.457.400
d) wszystkich (osobowych i towarowych)	2.161.660.745	758.357.262	490.671.060	1.104.592.562	1.002.522.683	486.742.570	698.003.296	575.953.565	203.824.835	7.482.328.578	6.812.655.900
Stosunek % przebiegu próżnych do ogólnego przebiegu towarów	42,5	37,6	36,7	37,9	38,9	37,4	37,7	35,1	37,2	39,0	39,6
6. Przeciętne składy pociągów (ilością osi):											
a) ruchu osobowego	31,3	28,5	29,9	25,7	26,3	27,6	24,5	23,8	22,6	27,3	27,3
b) " " " towarowego	124,7	86,7	88,5	106,0	100,4	92,1	83,8	75,9	65,2	98,5	96,8
7. Przeciętny ciężar pociągów brutto (tonn):											
a) ruchu osobowego	269	246	294	207	209	205	209	205	195	231	231
b) " " " towarowego	999	730	706	928	854	808	699	626	516	820	794
8. Przeciętny ciężar brutto 1 wagonu (tonn) w pociągach towarowych	17,72	18,72	17,79	19,36	18,90	19,38	18,48	18,23	17,50	18,45	17,92
9. Przeciętny ciężar ładunków (tonn):											
a) w pociągach ruchu osobowego	32	33	37	27	30	30	28	26	36	31	36
b) " " " towarowego	502	360	341	492	448	437	345	304	237	416	400
10. Przeciętny ciężar ładunku w 1 wagonie (tonn) w pociągach towarowych	15,80	15,29	13,68	16,97	16,58	17,26	15,12	14,17	13,57	15,76	15,35
11. Przebieg parowozów (parowozokilometry):											
a) w pociągach	27.188.666	13.163.066	8.844.787	16.989.885	16.854.664	8.057.818	13.483.206	11.688.198	4.992.138	121.272.428	113.016.162
w tem podwójną trakcją	104.503	67.249	24.452	155.006	443.954	39.273	539.350	199.688	15.713	1.559.168	1.610.298
b) bez pociągów	7.647.978	3.332.819	2.263.620	2.868.216	5.657.171	4.391.539	4.824.394	3.721.608	1.170.392	35.877.737	34.211.055
w tem { pojedynczych (luzem)	1.239.037	692.956	451.868	437.467	1.122.378	561.966	1.101.065	795.458	226.608	6.628.803	6.376.560
w tem { w przetaczaniu stacyjnym pociągów	4.992.105	1.970.048	1.358.600	1.858.391	3.533.940	1.638.255	2.806.405	1.852.375	620.765	21.630.884	20.784.648
w tem { w przetaczaniu stacyjnym pociągów	774.625	405.832	385.900	369.850	442.725	514.360	614.580	592.870	214.050	4.374.792	0.000.827
Stosunek % przebiegu parowozów bez pociągów do przebiegu w pociągach	28	25	26	17	34	54	36	32	23	30	30
12. Przeciętny dzienny przebieg 1 parowozu:											
a) w pociągach ruchu osobowego	183	182	146	195	156	158	181	149	156	169	170
b) " " " towarowego	120	119	99	141	133	68	83	103	87	108	106
c) w przetaczaniu stacyjnym	84	93	81	88	17	67	96	69	94	81	83
d) ogółem (w pociągach, bez pociągów, w rezerwie, pogotowiu i t.p.)	135	145	124	156	135	101	124	125	122	131	131
13. Przeciętny dzienny przebieg 1 wagonu towarów, czynnego	92	45	57	111	55	25	52	55	64	60	59
14. Przeciętna dzienna ilość wagonów towarowych:											
a) załadowanych na stacjach P.K.P.	2.192	1.117	931	1.420	1.271	4.864	1.541	988	461	14.785	13.582
b) przyjętych z ładunkiem od Dyrekcji sąsiednich	3.915	1.234	392	1.888	2.221	1.175	2.316	1.224	252	—	—
c) przyjętych z ładunkiem od kolei obcych	—	3	22	470	619	199	174	24	127	1.638	1.672
15. Współczynnik obrotu wagonów	3,9	6,5	5,4	2,8	3,8	3,1	3,3	4,6	3,8	7,2	7,3

Organizacja niemieckiego kolejnictwa według książki Sartera i Kittla, p. t. „Towarzystwo Niemieckich Kolei Państwowych”.



I. *Zarząd Główny* w siedzibie Towarzystwa jest sztabem Generalnego Dyrektora; zadania jego są następujące:

a) sprawuje naczelne kierownictwo przedsiębiorstwa a w szczególności kieruje ogólną polityką przewozową, finansową i personalną, wydaje handlowe i techniczne zarządzenia o znaczeniu zasadniczym, rozdziela środki pieniężne, ustala ogólne przepisy służbowe dla personelu służby kasowej i rachunkowej, ruchowej, przewozowej i drogowej.

b) Zarząd Główny reprezentuje sam — zasadniczo przez swego szefa t. j. Generalnego Dyrektora — przedsiębiorstwo wobec Rady Zarządzającej, Rządu i Komisarza Kolejowego. (Szczegółowy ustrój zarządu głównego podano w nr. 4 „Inżyniera Kolejowego” z r. 1929).

II. *Zarząd Grupy bawarskiej*, dla okręgu byłego zarządu bawarskiego. Skupienie byłych bawarskich Dyrekcji kolejowych w osobną grupę ma swoje historyczne uzasadnienie, a utrzymanie tej konieczności potrzebne jest nie tylko ze względów politycznych, lecz również w interesie przedsiębiorstwa.

Zarząd Grupy bawarskiej nie stanowi części Zarządu głównego, lecz podlega bezpośrednio Generalnemu Dyrektorowi i jego Sztabowi t. j. Generalnej Dyrekcji. Zarząd grupy sprawuje te czynności, które nie są zastrzeżone Zarządowi Głównemu. Zasadniczo do Zarządu Głównego należą także sprawy, które posiadają specjalne znaczenie, sięgające poza obszar grupy bawarskiej. Specjalny Regulamin przewiduje, że mogą być grupie bawarskiej przekazane i takie sprawy poszczególne, które zasadniczo załatwia Zarząd Główny. Z takiego przekazania są jednak wyłączone sprawy natury zasadniczej, tudzież komunikowanie się z Radą Zarządzającą, Komisarzem kolejowym i Rządem, gdyż w tych sprawach występuje jedynie Generalny Dyrektor. Na polu taryf i polityki finansowej nie uzyskała grupa bawarska żadnych kompetencji. Kierownik grupy bawarskiej jest równocześnie członkiem Rady Zarządzającej towarzystwa. Zarząd grupy bawarskiej dzieli się na dwa Oddziały: Administracyjny i Techniczny.

III. *Dyrekcje Kolei Państwowych* sprawują zarząd w określonych terytorjalnie okręgach. Istnieje obecnie 30 Dyrekcji Kolei państwowych z siedzibami w: Altona, Augsburg, Berlin, Wrocław, Kassel, Drezno, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt n. Menem, Frankfurt n. Odrą, Halle/Saale, Hannover, Karlsruhe, Kolonia, Königsberg, Ludwigshafen, Magdeburg, Mainz, Mo-

*) Poza tym istnieje 1131 stacji wodnych, 92 elektrownie, 123 gazownie.

nachium, Münster, Norymberga, Oldenburg, Opole, Regensburg, Szwerin, Szczecin, Stuttgart, Trier, Würzburg.

Na Dyrekcjach kolei państwowych spoczywa główny ciężar zarządu. Są one powołane do załatwiania wszystkich spraw, które nie są zastrzeżone Zarządowi Głównemu (Zarządowi grupy bawarskiej) lub innym specjalnym urządzeniom. Główne ich zadanie polega na prowadzeniu służby przewozowej i ruchowej, o ile pewne sprawy z tego zakresu nie zostały przekazane Urzędowi Centralnemu, pewnym Dyrekcjom lub podkierownictwom ruchu.

Kierownictwo Dyrekcji spoczywa w rękach Prezesa, który jest odpowiedzialny w granicach swego okręgu za ekonomiczną gospodarkę przedsiębiorstwa. Generalny Dyrektor decyduje, które Dyrekcje mogą otrzymać zastępcę Prezesa oraz ile Wydziałów i z jakim zakresem działania ma być w nich utworzonych.

Wydziały w dużych Dyrekcjach przekształciły się obecnie w Wydziały fachowe, skupiające tylko fachowo zbliżone decernaty. W mniejszych Dyrekcjach, w których istnieją tylko 2—3 Wydziały, mają one tylko znaczenie administracyjne.

Praca w Dyrekcjach odbywa się w Wydziałach przy pomocy decernentów, pracowników pomocniczych i biur.

IV. *Centralny urząd kolei państwowych i urzędy centralne zarządu grupy bawarskiej*. Utworzenie tych organów uzasadnia potrzeba jednolitego prowadzenia takich spraw, które nie wchodzi w zakres działania Zarządu Głównego, a ze względów gospodarczych lub technicznych nie powinny być załatwiane przez poszczególne Dyrekcje, lecz centralnie dla wszystkich okręgów sieci niemieckiej (grupy bawarskiej).

Centralny urząd kolei państwowych jest samodzielną jednostką administracyjną, podczas gdy centralne urzędy grupy bawarskiej stanowią pewnego rodzaju części tej grupy, jakkolwiek na zewnątrz występują samodzielnie.

Centralny urząd kolei państwowych dzieli się na 12 Wydziałów, a w szczególności: 1. Wydział Ogólny i Administracyjny, 2. Wydział Ubezpieczeń socjalnych, 3. Wydział Techniczno-budowlany, 4. Wydział Przewozowy, 5. Wydział Budowy wagonów, 6. Wydział Ruchu, 7. Wydział Służby wagonowej i przewozowej, 8. Wydział Hamulców, 9. Wydział Warsztatowy i gospodarki materiałowej, 10—12. Wydziały Zakupów.

Centralne urzędy grupy bawarskiej są następujące:

1. Centralny urząd Personalny,
2. " " Kontrolny (dla rewizji rachunkowości),
3. " " Odszkodowawczy (dla odszkodowań z umów o przewóz),
4. " " Taryfowy
5. " " Przewozowy (rozkłady jazdy i taryfy osobowe),
6. " " Budowlany (konstrukcje budowlano-techniczne i zakupno materiałów nawierzchni),
7. " " maszynowy,
8. " " Instytucyj humanitarnych.

V. *Dyrekcje prowadzące pewne sprawy*, są to także Dyrekcje, które skupiają w sobie prowadzenie specjalnie przekazanych im czynności dla innych Dyrekcji. System ten polegać może albo na zupełnym odjęciu pewnych czynności innym Dyrekcjom i oddaniu ich jednej Dyrekcji albo tylko na tem, że jedna Dyrekcja opracowuje pewne sprawy przy więcej lub mniej ustalonym współdziałaniu innych Dyrekcji.

Najsilniejszy system ten wydatnia się w zakresie służby warsztatowej. Dyrekcje prowadzące te sprawy są w rzeczywistości Generalnymi Dyrekcjami dla całej służby warsztatowej w okręgu grupy. Dyrekcje lokalne nie mają nic do czynienia z warsztatami, położonymi w ich okręgu i to tak pod względem rzeczowym jak personalnym. W zakresie służby warsztatowej istnieje obecnie 9 Dyrekcji prowadzących te sprawy.

Poza służbą warsztatową system prowadzenia spraw przez pewne Dyrekcje zastosowano również w dziedzinie gospodarki cieplnej, taryf, rozkładów jazdy pociągów osobowych dla spe-

cyjnych połączeń pośpiesznych, w sprawach wagonów sypialnych, szkolenia i telefonji.

VI. *Nadkierownictwa Ruchu* zostały urządzone w pierwszym rzędzie dla obserwacji ruchowych i przewozowych w trudnych okresach ruchowych. Wówczas służy im wśród pewnych okoliczności prawo wydawania zarządzeń. Dyrekcje nie są im jednak podporządkowane. Obecnie rzadko zdarza się sposobność praktycznego wkraczania tych urzędów, zajmują się one zatem łącznie z Dyrekcjami racjonalizacją przewozów i ruchu. Istnieją obecnie 3 nadkierownictwa ruchu: zachodnie w Essen, wschodnie w Berlinie i południowe w Würzburgu.

VII. *Urzędy*. Celem ich jest nadzór nad służbą lokalną¹⁾. Podlegają one Dyrekcjom kolei państwowych, urzędy odbiorcze Centralnemu urzędowi kolei państwowych, a warsztaty Dyrekcjom prowadzącym sprawy warsztatowe.

Organizacja urzędów nie jest wszędzie jednakowa —

z wyjątkiem urzędów warsztatowych. Najwięcej różnicowości w poszczególnych Dyrekcjach wykazują urzędy prowadzące sprawy ruchu, przewozów i budowy. W Saksonji były dotychczas złączone służby ruchu i przewozów, osobno zaś prowadzoną była służba budowy. Ostatnio za wzorem pruskim łączy się służbę ruchu z budową, osobno zaś tworzy urzędy (inspekcje) przewozowe²⁾.

Na czele każdego urzędu stoi urzędnik należycie przygotowany, który odpowiada osobiście i wyłącznie za czynności urzędu.

VIII. *Jednostki wykonawcze* są to: stacje, ekspedycje towarowe, odcinki drogowe, warsztaty ruchowe i w pewnych warunkach kasy stacyjne, kasy biletowe i ekspedycje bagażowe. Zadaniem ich jest prowadzenie właściwej służby wykonawczej. Na czele ich stoją kierownicy, uprawnieni do pozasądowego reprezentowania przedsiębiorstwa. W. B.

Kronika krajowa.

Nowa taryfa towarowa.

Stosownie do uchwały Rady Ministrów nowa taryfa towarowa P. K. P. będzie wprowadzona w życie od dnia 1 października r. b. W stosunku do projektu, uzgodnionego przez Biuro Reformy Taryf z przedstawicielami sfer gospodarczych oraz z Komitetem Taryfowym Państwowej Rady Kolejowej, taryfa zatwierdzona uległa pewnym zmianom w kierunku niższej, mianowicie: podwyżkę taryfy na przewóz węgla w obrocie wewnętrznym zredukowano z 26% do 13%, taryfę na wywóz drzewa obrobionego i nieobrobionego przez granicę lądową niższą o 4% w porównaniu do poprzedniego projektu, ustalono niższą taryfę dla przewozu w obrocie wewnętrznym lnu i konopi niemiędlonych, schematy opłat taryfowych na wywóz za granicę spirytusu oraz na przewóz w obrocie wewnętrznym cementu niższą nieco na odległościach krótkich tak, aby podwyżka nie przekraczała 20%, ponadto stosownie taryfy na wywóz cementu przez granicę lądową ograniczono tylko do punktów granicznych z Czechosłowacją i Rumunją. Zmiany te, łącznie z pewnymi przesunięciami, dokonaniem uprzednio, zredukują zwykłą dochodu P. K. P., obliczoną pierwotnie na 160 milionów złotych, przypuszczalnie do kwoty tylko 100 milionów złotych.

Ministerstwo Komunikacji przystąpiło już do druku nowej taryfy tak, aby ogłoszenie o jej wydaniu mogło być zamieszczone w „Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych“ w połowie sierpnia, celem umożliwienia sferom interesowanym znanajomienia się z nią zawczasu.

Praca P. K. P. w maju 1929 r.

Miesiąc maj r. b. nie przyniósł poprawy w pracy polskich kolei państwowych. Przy normie 18.498 wagonów 15 tonn średnio dziennie, wykonano 16.548, co w stosunku do maja 1928 r. (15.595 wagonów) daje wzrost o 953 wagony średnio dziennie tj. 6,1%. Jednakże w stosunku do kwietnia r. b. przewozy dały zmniejszenie o 1.669 wagonów średnio dziennie, t. j. o 9,2%.

Naładunek własny w maju wynosił 14.928 wagonów, w porównaniu z majem r. ubiegłego był większy o 1.052 wagonów średnio dziennie tj. o 7,6%, w porównaniu z kwietniem r. b. zmniejszenie wynosiło 1.274 wagony dziennie, czyli 7,9%.

Przyjęcie od kolei zagranicznych i tranzyt miały tendencję niższą. Przyjmowano łącznie z tranzytem 1.620 wa-

¹⁾ Urzędy odpowiadają Oddziałom polskich kolei. Główna zasada konsekwentnie przeprowadzona przez Zarząd Kolei niemieckich polega na nadaniu możliwie największej samodzielności każdemu organowi administracji i przeniesieniu kompetencji i odpowiedzialności możliwie do niższych instancji. Zgodnie z tem urzędy linjowe, a nawet jednostki wykonawcze posiadają znaczne kompetencje względem podległego im niższego personelu (urlopy, bilety, różne wypłaty, egzaminy, napomnienia, kary pieniężne) względem zamówień i zakupów, odszkodowań z powodu przewozów, umów bocznicych, wydzierżawiania placów i t. p. *Red.*

gonów średnio dziennie, gdy w maju r. 1928 — 1719; zmniejszenie — 0,76%, a w porównaniu z kwietniem r. b. zmniejszenie to doszło do poważnej ilości 395 wagonów dziennie, tj. o 19,6%.

Wywóz i przywóz przez porty polskie.

Do Gdańska w maju r. b. przybyło 27.446 wagonów z 514.812 tonnami węgla eksportowego, przeładowano na statki — 28.871 wagonów = 540.667, średnio dziennie przeładowywano w dniu kalendarzowym 931 wagonów czyli 17.441 tonn.

Średni przestój wagonów w oczekiwaniu na przeładunek 2 dni.

Opóźnienie statków wynosiło średnio również dni 2. Poza to eksportowano przez Gdańsk w maju r. b.:

drzewa	66.500 tonn
cementu	8.080 „
ropy	4.064 „
żelaza	399 „
zboża	1.335 „
cukru	4.170 „
innych ładunków	17.499 „

Ogółem razem z węglem 642.714 tonn

Import przez Gdańsk kształtował się następująco:

ruda	87.072 tonn
żelazo	60.740 „
nawozy sztuczne	42.388 „
żelazo	140 „
zboże	145 „
ryż	15 „
różnych ładunków	29.843 „

Razem 220.343 tonn

W porcie Gdyni zarejestrowano w maju r. b. 13.239 wagonów z 234.904 tonnami węgla eksportowego, przeładowano na statki 13.579 wagonów tj. 241.191 tonn, średnio dziennie przeładowywano 437 wagonów = 7.780 tonn. Średni przestój wagonów z węglem oczekujących na przeładunek wynosił 1,9 dni, średnie opóźnienie statku 2,5 dnia.

Przywóz z Gdyni w maju r. b. przedstawiał się następująco:

węgiel	241.191 tonn
cukier	1.285 „
Razem	242.476 tonn

²⁾ Ta reorganizacja została już wprowadzona na drogach saskich (V. D. E. V. 1929, nr. 7), a także w dyrekcji kolei państwowych w Stutgardzie (V. D. E. V. 1929 r., nr. 13).

W przywozie do Gdyni figurują następujące pozycje:

nawozy sztuczne . . .	13.905 tonn
żłom	10.503 „
ryż	3.735 „
żelazo	150 „
inne ładunki . . .	440 „
Razem	28.733 tonn

Razem wwóz i wywóz przez Gdynię w maju r. b. określił się liczbą 1.134.276 tonn, wówczas gdy kwiecień dał sumę 1.095.882 tonn.

Rada Teletechniczna przy Ministerstwie Poczt i Telegrafów.

W październiku 1928 r. na podstawie uchwały Rady Ministrów powołano do życia Radę Teletechniczną przy Ministerstwie Poczt i Telegrafów. W dniu 25 maja r. b. pod przewodnictwem Ministra Poczt i Telegrafów, odbyło się inauguracyjne posiedzenie Rady, na którym nakreślono program działalności Rady, zasady organizacji i metody pracy. Praca przygotowawcza ma być wykonywana w komisjach. Zebrania plenarne zwoływane raz na miesiąc będą ustalały programy prac komisji, oraz rozpatrywały i zatwierdzały wnioski przygotowane przez komisję.

Narazie utworzono następujące komisje:

1) normalizacji aparatów telefonicznych, 2) normalizacji łącznic telefonicznych, 3) normalizacji sprzętu linowego, 4) ochrony urządzeń teletechnicznych przed szkodliwymi wpływami prądów silnych i trakcji elektrycznej, 5) przepisów budowy linii teletechnicznych napowietrznych, 6) normalizacji aparatów Morse'a, 7) szkolnictwa teletechnicznego.

Przewodniczącym Rady Teletechnicznej obrano inż. L. Tołłoczkę. Oprócz urzędników M. Poczt i Telegrafów i Dyrekcji pocztowych, w skład Rady wchodzi przedstawiciele Ministerstw: Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu, Robót Publicznych oraz Ministerstwa Komunikacji (inż.: L. Podgórski, W. Żerański i I. Rosenman).

Pierwsza rozpoczęła swe czynności komisja dla normalizacji aparatów telefonicznych. W.

V Zjazd Techniczny Inżynierów Wydziałów Mechanicznych.

Na 11 — 13 września r. b. zwołany jest do Poznania V Zjazd Techniczny Inżynierów Wydziałów Mechanicznych, mający już swoje ustalone tradycje nieskrępowanej wymiany myśli technicznej.

Referaty zgłoszone na Zjazd, jak zwykle dzielą się na referaty na tematy nowe i referaty o charakterze sprawozdawczym. Do pierwszych należą:

- 1) ref. inż. *W. Lisowskiego* „Naprawa pękniętych cylindrów parowych za pomocą spawania“
- 2) ref. inż. *W. Kowalewskiego* „Racjonalne wykorzystanie parowozów i ich obciążenie“
- 3) ref. inż. *T. Dąbrowskiego* „Opalanie kotłów parowozowych pyłem węglowym“
- 4) ref. inż. *O. Ogurka* „Parowozy o parze wysokoprężnej“.

W drugiej grupie zgłoszono następujące tematy.

- 5) „Sprawozdanie o zastosowaniu naukowej organizacji pracy w warsztatach“.
 - 6) „Wyniki gospodarki warsztatowej za rok 1928/29“.
- Oba sprawozdania poda inż. *J. Wagner*.
- 7) „Wyniki gospodarki trakcyjnej za rok 1928/29“, ref. inż. *M. Stodolskiego*.
 - 8) „Sprawozdanie o wynikach badań referatu doświadczalnego M. K.“, ref. inż. *A. Czeżotta*.
 - 9) „Wyniki prób z wagonami motorowymi“, ref. inż. *N. Kukuka*.
 - 10) „Zastosowanie urządzeń smarowniczych różnych systemów do smarowania czopów osiowych wagonów i tendrów“, ref. inż. *Z. Zawadzkiego*.
 - 11) „Wyniki prób smarowania parowozów“, ref. inż. *M. Goldsteina*.

12) „Sprawozdanie o próbach z emulsją do smarowania tłoków i suwaków“, ref. inż. *S. Rutkowskiego*.

13) „Sprawozdanie o wynikach zastosowania aparatów Superior“, ref. inż. *J. Kwiatkowskiego*.

14) „Sprawozdanie o zastosowaniu izolacji kotłów parowozowych“, ref. inż. *J. Buczyńskiego*.

Referaty zgłoszone na Zjazd będą za przykładem lat poprzednich rozesłane wcześniej uczestnikom, celem dokładnego zaznajomienia się z nimi, co powinno znakomicie skrócić i uprościć dyskusję. Po Zjeździe wydane zostaną szczegółowe protokoły z treści wygłoszonych referatów i dyskusji nad nimi.

Zjazd mimo bardzo obfitego programu ma być połączony ze zwiedzaniem Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu, na co wypadnie poświęcić nie mniej paru dni, o ile uczestnicy Zjazdu nie będą mieli sposobności zapoznać się wcześniej z Wystawą.

Instytucje Społeczne na terenie Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

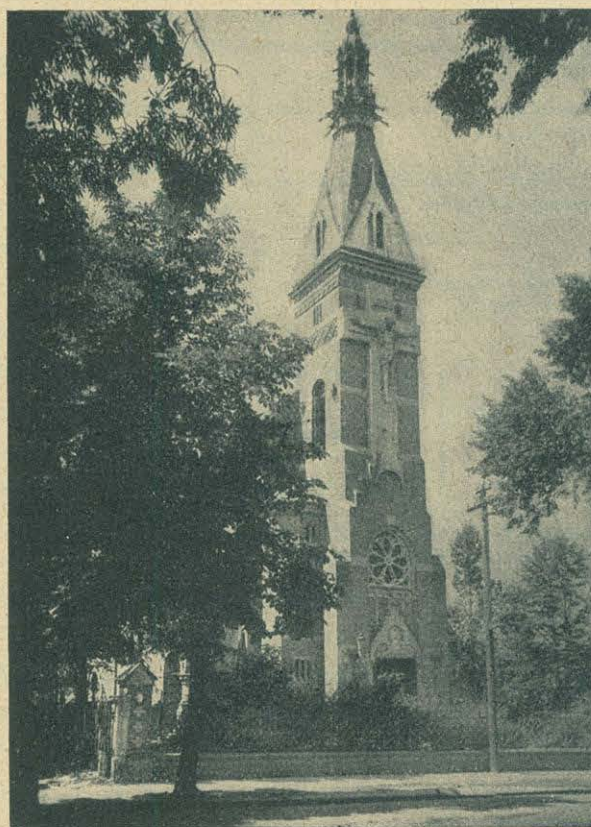
1. *Kolonja Wakacyjna* dla dzieci pracowników kolejowych okręgu D. K. P. w Krakowie jest Statutowym Stowarzyszeniem pracowników kolejowych, liczącym około 7.000 członków, którzy wpłacają miesięcznie na ten cel po 50 gr. Na czele Stowarzyszenia, zawiązanego w r. 1919, stoi każdorazowy Prezes Dyrekcji.

Instytucja ta rozwija bardzo energiczną działalność. Dotychczas zdołano nabyć ośm morgów gruntu w *Wegerskiej Górcie* koło Żywca, oraz wybudowano na tymże gruncie sześć budowli, a mianowicie: budynek gospodarczy, budynek-pensjonat o 9 pokojach dla pracowników kolejowych, budynek przeznaczony na szpitalnię, pralnie i t. p., pawilon dla chłopców, pawilon dla dziewcząt i wreszcie werandę krytą do zabaw dla dzieci w czasie słońca. Ponadto urządzono na terenie kolonji boisko zabawowe dla dzieci.

Wszystkie budynki oraz place są oświetlone elektrycznie.

Kolonja jest otwarta w miesiącach lipcu i sierpniu. Na każdy z tych miesięcy przyjmuje się po 150 dzieci, tak, że corocznie z kolonji korzysta 300 dzieci.

Dzieci otrzymują całkowite utrzymanie (5 razy dziennie), pomieszczenie wraz z pościelą i pozostają przez cały czas pod opieką kwalifikacyjnych nauczycieli.



Kościół kolejowy w Nowym Sączu.

Za pobyt na kolonji placą dzieci po 19 zł. miesięcznie.

2. *Komitet Humanitarny* pracowników D. K. P. w Krakowie, założony w r. 1925 przez b. prezesa Dyrekcji inż. *K. Barwicza*.



Szkola dla dzieci pracowników kolejowych w Prokocimiu.

Komitet istnieje współpracą wszystkich bez wyjątku pracowników Dyrekcji, którzy opłacają na ten cel po jeden pro mille ze swoich poborów.

Gotówkę, uzyskaną w ten sposób, zużytkowuje się w dwóch kierunkach:

60% rozdziela się pomiędzy *wdowy i sieroty tytułem bezwrotnych zapomóg*, a 40% przeznaczają się na *budowę domów wypoczynkowych* w uzdrowiskach Krajowych.

Jako pierwszy taki dom stanął w *Krynicy* „Dom Zdrowia imienia inż. *K. Barwicza*“ o 32 pokojach, które wynajmuje

się pracownikom wszystkich Dyrekcji i Ministerstwa Komunikacji, jakkolwiek dom ten wybudowano wyłącznie ze składek kolejowców okręgu Krakowskiego.

Tak instytucja „Kolonji wakacyjnych“ jak i „Domu Zdrowia“ nie korzystają z żadnych subwencji.

3. *Kościół Kolejowy w Nowym Sączu* wybudowany na gruncie kolejowym, zostaje pod opieką 60 Jezuitów i jest subwencionowany przez Zarząd Kolejowy.

4. „*Komitet budowy szkoły dla dzieci pracowników kolejowych w Prokocimiu*“ koło Krakowa, wybudował na gruncie kolejowym szkołę, subwencionowaną przez Zarząd Kolejowy.

5. Ponadto w obrębie Dyrekcji Krakowskiej istnieje 30 *współdzielni* i 17 *bibliotek* pracowników kolejowych.

A. W. K.

Bezpośrednia taryfa towarowa Węgry-Porty Polskie. W dniach 14 i 15 czerwca r. b. toczyły się w Gdańsku, przy uczestnictwie delegatów Zarządów kolei węgierskich, czeskosłowackich i polskich, narady, w sprawie projektowanej przez Ministerstwo Komunikacji bezpośredniej taryfy związkowej pomiędzy stacjami kolei węgierskich a portami Gdańskiem i Gdynią. W wyniku tych narad uchwalono, — po wysłuchaniu referatów Rady portu stniejącego już związku kolejowego polsko-węgierskiego, i opracować w ramach tego nowego związku specjalną taryfę. Kierownictwo sprawami Związku powierzono jednomyślnie Ministerstwu Komunikacji w Warszawie

W sprawach zasadniczych osiągnięto pełne porozumienie; jako walutę taryfy przyjęto złoty polski. Oprócz artykułów wymienionych w taryfie związkowej polsko-węgierskiej, obejmuje nowa taryfa szereg towarów, których przewóz, względnie wywóz przez porty w Gdańsku i Gdyni pożądanym jest dla kół gospodarczych węgierskich, oraz dla obu portów.

Narazie obejmuje taryfa najważniejsze artykuły obrotu towarowego w obu kierunkach, jak n. p. wino, towary żelazne, zboże, cebulę, czosnek, konserwy owocowe i jarzynowe, maszyny rolnicze, konopie, len, rudy, piryty, wełnę, bawełnę i t. p., a w miarę życzeń interesantów będzie stopniowo uzupełniany.

Do przeprowadzenia próbnych obliczeń, koniecznych dla ustalenia listy artykułów, oznaczenia dróg kierunkowych, udziałów kolei, uczestniczących w przewozie, powołano komisję urzędniczą, która rozpoczęła swe prace w pierwszych dniach lipca r. b.

Sprawozdanie (tymczasowe) o pracy taboru wąskotorowego na P. K. P. za rok 1928.

WYSZCZEGÓLNIENIE DANYCH	Dyrekcja Warszawska	Dyrekcja Radomska	Dyrekcja Wileńska		Dyrekcja Katowicka	Dyrekcja Lwowska	O g ó ł e m	
			koleje użyteczności publicznej	koleje użyteczności gospodarczej			w Roku 1928	w Roku 1927
1. Przeciętna długość eksploatowanych linii w kilometrach	821	566	338	422	115	25	2.287	2.231
2. Przeciętny dzienny stan ilościowy parowozów czynnych	50	42	26	26	27	2	173	157
3. Przeciętny dzienny stan ilościowy wagonów czynnych	122	72	57	34	1	2	288	269
	790	1.016	232	558	3.441	44	6.081	5.477
4. Przebieg pociągów (pociągo-kilometry)	1.068.935	694.914	397.553	62.581	—	15.009	2.238.992	2.061.000
	236.757	190.087	177.273	351.640	425.693	4.339	1.385.789	1.208.092
	1.305.692	885.001	574.826	414.221	425.693	19.348	3.624.781	3.269.092
5. Przebieg wagonów (osio-kilometry)	11.746.117	8.607.509	5.294.458	1.283.800	—	65.658	26.997.542	24.502.972
	12.965.450	14.283.628	4.706.008	7.709.612	13.463.822	154.162	53.282.682	46.761.132
	8.187.063	8.213.169	2.625.224	7.583.788	5.661.242	134.540	32.405.026	29.177.333
wszystkich wagonów	32.898.630	31.104.306	12.625.690	16.577.200	19.125.064	354.360	112.685.250	100.531.437
Stosunek % przebiegu wagonów próżnych do ogólnego przebiegu wag. towarowych	39	36	36	50	30	47	36	37
6. Przebieg parowozów (parowozokilometry)	1.307.408	887.172	574.826	414.221	427.833	19.348	3.630.808	3.272.761
	1.716	642	—	—	2.140	—	4.498	3.619
	210.963	199.225	67.087	49.607	225.351	4.150	756.383	703.282
Ogółem (w pociągach i bez pociągów)	1.518.371	1.086.397	641.913	463.828	653.184	23.498	4.387.191	3.976.043
7. Przeciętne składy pociągów (ilością osi)	25	35	22	40	45	18	31	31
8. Naładunek, przeładunek i przyjęcie wagonów ładownych	106.416	76.730	31.360	62.019	553.236	3.826	833.587	766.944
	33.257	20.736	7.055	—	2.696	282	64.026	50.938
	143	2.050	—	—	13.097	—	15.290	13.209

Konferencja kolejowa w Odessie. Dnia 21 czerwca ukończył swoje prace w Odessie VI Zjazd Kolejowy do spraw komunikacji pomiędzy Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad. Na Zjeździe tym uchwalono wprowadzić od dn. 1 listopada r. b. bezpośrednią taryfę towarową polsko-sowiecką.

Jednocześnie z prowadzeniem taryfy bezpośredniej obecne przepisy dla komunikacji, oparte na Konwencji Międzynarodowej z dn. 14/X-1890 r. będą zastąpione przepisami, opartymi na nowej Konwencji z dn. 23/X-1924 r. Taryfa bezpośrednia, co do wysokości opłat przewozowych, jest oparta na taryfach wewnętrznych kolei każdego kraju, obecnie obowiązujących, i przewiduje zniżki w opłatach stacyjnych: polskich o 50% dla 9-ciu klas normalnych i opłat za przesyłki pośpieszne, sowieckich o 25%, z zastosowaniem taryfowych norm naładunku, które uzależniają stosowanie taryfy wagonowej od norm naładunku kolei zachodnio-europejskich (5,10 i 15 t.).

Sprawę wprowadzenia taryfy na przewóz przesyłek ekspresowych, wobec wyłonienia się nowych koncepcyj co do jej zakresu i możliwości wydania wspólnej taryfy dla komunikacji Z.S.R.R. nie tylko z Polską, ale i z innymi krajami, odłożono narazie celem dokładnego jej zbadania i uzyskania zasadniczej opinii miarodajnych czynników.

W sprawie komunikacji bezprzeładunkowej, mającej, jak dotąd, nie-łako doświadczalny charakter, uchwalono kierować transporty przez punkty

graniczne Stołpce-Niegorełoje i Zdołbunów—Szepietówka zasadniczo bez przeładunku ze zmianą zestawów kołowych, dopuszczając przeładowywanie przesyłek tylko na żądanie nadawcy lub ze względów technicznych. Opłatę za zmianę zestawów kołowych tak przez koleje polskie, jak i koleje Z.S.R.R., uchwalono obniżyć do 1,5 dolara od wagonu. Zmiany te mają być przeprowadzone już od dnia 1 sierpnia r. b.

Pozatem zgodzono się zasadniczo na wprowadzenie pociągów tur-nusowych dla przewozu rudy bez przeładunku na granicy, ustalając za-sady dla zorganizowania takich przewozów i załatwiono szereg spraw drobniejszych mających na celu uprawnienie i udoskonalenie komunikacji.

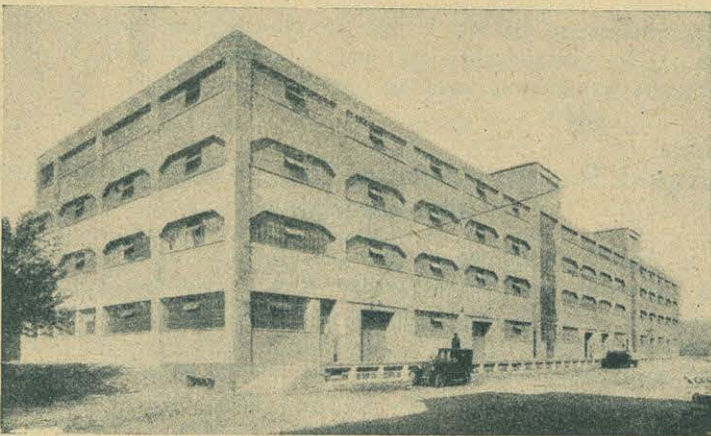
Zjazd Naczelników Wydziałów Handlowo-Taryfowych Dyrekcji Ko-lejowych. W dniach 20 do 22 czerwca r. b. odbył się w Poznaniu, przy współudziale przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji, 22 Zjazd Naczelników Wydziałów Handlowo-Taryfowych Dyrekcji Kolei Państwowych. Po załatwieniu spraw, dotyczących służby wewnętrznej, Zjazd obradował nad kwestją rozwoju i usprawnienia przewozu przesyłek ekspresowych. Zamierzone jest wprowadzenie przepisów, pozwalających na obciążanie przesyłek tych zaliczeniami oraz na wprowadzanie zmian w umowie o przewóz.

Kronika zagraniczna.

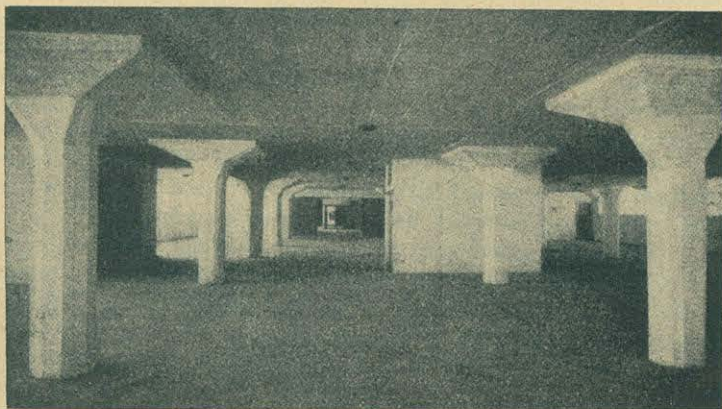
Wielki magazyn składowy w Pradze.

Budowa wielkich magazynów składowych musi u nas znaleźć zastosowanie w najbliższej przyszłości. Dla zaznajo-mienia się z podobnymi budowlami w innych krajach podajemy opis magazynu zbudowanego w Pradze.

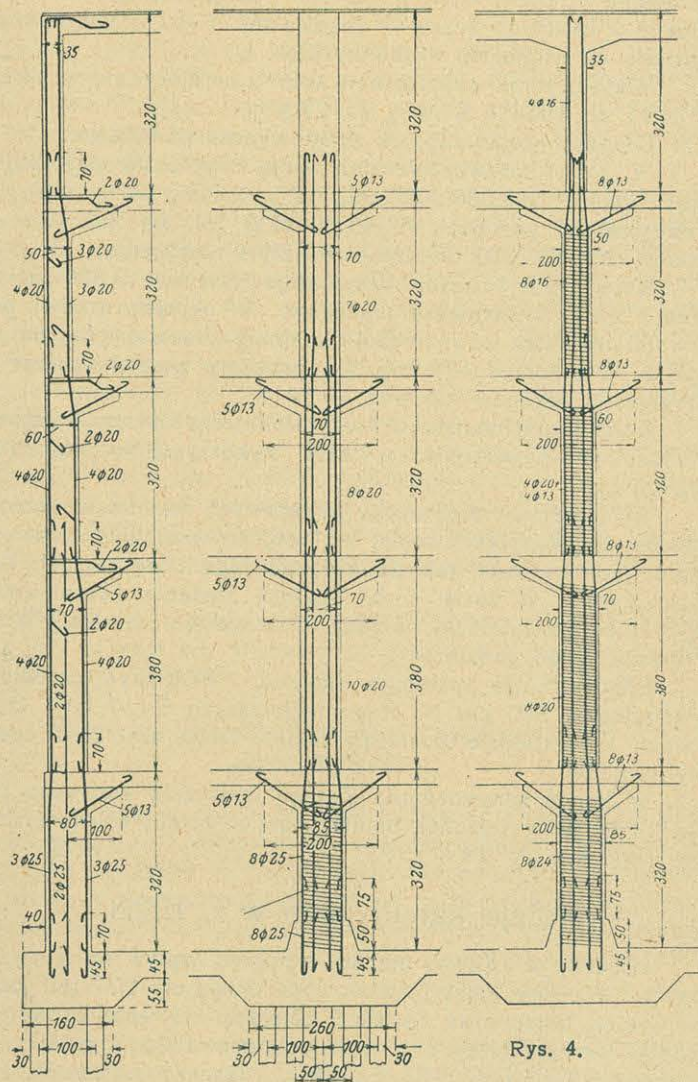
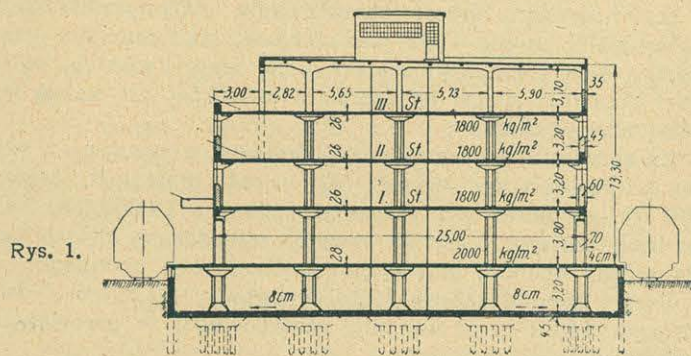
Z rozwinięciem ruchu rzeczno-go na Mołdawie, zawiązało się Towarzystwo z udziałem rządu na celu wybudowania w Pradze wielkiego magazynu składowego. Gmach wzniesiono na brzegu rzeki i zaopatrzone we wszelkie urządzenia trans-portowe. Magazyn ten, o długości 100 i szerokości 25 m, posiada oprócz piwnic cztery piętra składowe, przy-czem piwnice są rozszerzone do 30 m. Z obydwu stron wzdłuż ma-gazynu biegną tory kolejowe, od strony szczytu urządzo-no rampę podjazdową dla furmanek, które mogą też podejżać wzdłuż rampy.



Rys. 2.



Rys. 3.



Rys. 4.

Magazyn zaopatrzonej jest w 3 podnośniki i dwie klatki schodowe. Ogólna powierzchnia magazynu wynosi 12750 m². Wysokość pięt 3.2 m. Okna sięgają sufitu, dając możliwość dobrego oświetlenia i wentylacji.

Budynek wzniesiono na żelbetowych palach pokrytych płytą betonową, która służy jednocześnie ochroną od wysokiej wody w rzece. Słupy o profilu 30 × 30 cm. i długości 4.25 m. Konstrukcja obliczona jest na otoczenie 2000 kg./m² w piwnicy i 1800 kg./m² na piętrach. Ściany między szopami wypełniono murem z cegły 80 cm. grubości. Ze względu na długość budynku zastosowano dwa dylatacyjne styki, które jednocześnie tworzą mury ogniowe. Konstrukcja słupów zewnętrznych i wewnętrznych pokazana jest na rys. 4.

Roboty rozpoczęto w kwietniu 1927 r., a w początku 1928 r. oddano budynek do użytku. Do robót użyto 8100 m³ żelazobetonu i 600 t. żelaza. Do robót zastosowano wszystkie nowoczesne maszyny, używane przy robotach betonowych. Maszyny wprowadzono w ruch przy pomocy elektromotoru. (B. u. E. 9/1929 r.) W. G.

Eksploracja i rezultaty finansowe Kolei Pensylwańskiej w r. 1928.

Osiemdziesiąte drugie sprawozdanie statystyczne Kolei Pensylwańskiej za rok 1928 jest ciekawe, jako regulator eksploatacji jednej z najgłówniejszych kolei amerykańskich, która przytem przewozi więcej pasażerów i ładunków niż każda inna kolej amerykańska.

Ze sprawozdania wynika, iż, jakkolwiek wpływy w r. 1928 były o 14.000.000 dol. niższe, niż w roku ubiegłym, czysty dochód Towarzystwa był jednakże wyższy o 14.000.000 dol. niż w roku zeszłym. Jest to czwarty wypadek w historii kolei, że roczny dochód, przewyższa dochód roku ubiegłego.

Czysty dochód za rok 1928, wynoszący 82.705.613 dol. przedstawia 14,69% od kapitału zakładowego, w porównaniu z 13,65% w roku zeszłym.

Akcjonariusze otrzymali dywidendę w wysokości 7%; po odciążeniu ostatniej wraz z sumami rezerwowymi i amortyzacyjnymi z czystego zysku — pozostało t. j. 38.950.928 dol. zapisano na rachunek strat i zysków.

Współczynnik eksploatacji kolei zmniejszył się w okresie od 1921 do 1928 z 87,6% do 73,8%.

Długość eksploatacyjna drogi wynosi 18.425 km.

W roku sprawozdawczym kolej wypłaciła następujące sumy: około 344.000.000 dol., t. j. około 49% wpływów z eksploatacji personelowi, 41.800.000 dol. na pokrycie podatków, 200.000.000 dol. za materiały i ulepszenia.

Kolej Pensylwańska eksploatuje dziennie 3.800 osobowych i 2.900 towarowych pociągów. W okresie rocznym praca kolei wyniosła równoważnik 1 tonny przewiezionego na odległość 45 biljonów mil ang. i 1 pasażera przewiezionego na odległość 6 biljonów mil ang.

Kolej Pensylwańska utworzyła poza tem koncern kolejowo-samochodowo-powietrzny, w celu wykorzystania przewozów różnego typu.

W dziedzinie przewozów towarowych rozwinięto przewóz towarów w przesyłkach mniej niż wagonowych, dzięki zastosowaniu „kontenerów“ tak na kolejach, jak i na samochodach ciężarowych. W lecie r. b. otwarta zostanie kombinowana linja kolejowo-lotnicza, między Atlantykiem a Pacyfikiem. (Przejazd w 48 godzin.)

Elektryfikacja postępuje naprzód, i kosztorys przewiduje elektryfikację 350 km. w ciągu najbliższych 6—7 lat. Ostatecznie T-wo będzie posiadać około 1.000 km. linii zelektryfikowanej.

W końcu sprawozdania Zarząd podkreśla gorliwość personelu i życzliwy stosunek publiczności do kolei Pensylwańskiej. (Railway Age № 14—1929.) Z. K.

Koleje kanadyjskie w r. 1928.

Urodzaj w 1928 r. musiał wywrzeć wpływ na ruch kolejowy. Wpływy kolei państwowych osiągnęły 277 mil. dolarów, sumy dotychczas na tych kolejach nie spotykanej, gdy wydatki wzrosły tylko o 15 mil. dol., pozwalając współczynnik eksploatacji obniżyć z 81 na 78%. Jeszcze niedawno, gdy

koleje państwowe walczyły z trudnościami, wytworzonymi przyjęciem pod zarząd państwowy kolei prywatnych, zaledwie udało się powiązać wydatki z wpływami. Wzmógł się ruch 1928 r. dał impuls do szeregu niezbędnych nakładów, wzrosły też wydatki na uposażenie, udało się jednak otrzymać też znaczne oszczędności. Ograniczono spożycie węgla przez parowozy, a przydział węgla do miejsc użycia racjonalniej rozłożono, przez co otrzymano zmniejszenie kosztów przewozu tego węgla. Wydajność ruchu towarowego zwiększono. Porównanie z poprzednimi latami wykazuje, że r. 1928 był dla kolei kanadyjskich najwięcej pomyślny. (Z. d. V. D. E. b. V. 21/1929 r.) W. G.

Przebiegi parowozów w Ameryce.

Związek amerykańskich inżynierów kolejowych rozpiął ankietę o długości przebiegu parowozów. Z otrzymanych odpowiedzi wynika, że dla maszyn osobowych waha się ta długość od 600 do 1.400 km. Najdłuższy przebieg otrzymano na lokomotywach opalanych ropą. W ruchu towarowym bardzo często spotykamy przebiegi 450 km. Najdłuższy przebieg towarowego parowozu wyniósł 1.100 km na szlaku linii St. Louis—St. Francisco. Na przebiegu tym zmieniło się 6 druzyn i zastosowano 4 gatunki węgla. Miesięczny przebieg jest b. różny i dochodzi dla parowozów osobowych do 20.000 km, dla towarowych do 9.000 km. Odnośnie oszczędności, zależnych od takich długich przebiegów, nie przyniosła ankieta ścisłych danych. Niedostateczny stan ognia pod koniec przebiegu nie pozwolił otrzymać w jednym wypadku spodziewanej ekonomii na węglu. Z wprowadzeniem długich przebiegów na kolei Southern-Pacific, obniżono koszt napraw z 0,25 na 0,21 M./km, a oszczędności w parowozowniach wyniosły 3.000 M. Kolej Missouri-Pacific oblicza otrzymane oszczędności przy wprowadzeniu długich przebiegów na 3,5 miliona marek rocznie, szczególnie od przebiegów towarowych. Gdy w 1926 r. najdłuższy przebieg wynosił 285 i najkrótszy 124 km, obecnie pierwszy wynosi 750 i drugi 290 km. W ruchu towarowym oszczędzono 44, a w pasażerskim 23 parowozy. Zużycie węgla w 1927 r. zmniejszyło się w porównaniu do 1925 r. o 200.000 t. Pięć naprawień bieżących można było skasować. W pierwszym półroczu 1928 koszt parowozowni były mniejsze o 950.000 M. niż w odpowiednim półroczu 1925 roku. Do tych oszczędności należy dodać oszczędność otrzymaną na zamknięciu szeregu parowozowni. (Org. D. E. B. W. — 9/1929.) wg.

Projekt 6-o godzinnego dnia pracy na kolejach amerykańskich.

Związki kolejowe w Ameryce urzędowo ogłosiły, iż otworzą kampanję za wprowadzeniem 6-o godzinnego dnia roboczego na kolejach. Przypomina to analogiczne zdarzenie, które miało miejsce przed 15 laty, kiedy związki, chcąc wywalczyć zamianę 10-o godzinnego dnia pracy, będącego wówczas obowiązkowym na kolejach, na 8-o godzinny, doprowadziły w sierpniu r. 1916 do powszechnego strajku, i wreszcie do uchwalenia w pośpieszonym tempie przez kongres, t. z. prawa Adamsona, ustalającego dzień roboczy na 8 godzin w służbie parowozowej i pociągowej. Prawo to następnie zostało rozszerzone w praktyce na wszystkich pracowników kolejowych. Okres przejściowy, wywołany wtedy koniecznością zmodyfikowania pracy przy przejściu z 10-o na 8-o godzinny dzień, dostarczył wiele cennych wsazówek, i może przeto służyć, jako kryterjum do wydania sądu, o następstwach ewentualnego wprowadzenia do kolejnictwa 6-o godzinnego dnia pracy.

8-o godzinny dzień pracy zaczął obowiązywać częściowo na kolejach amerykańskich już w r. 1917, ale dopiero w roku 1920 został zastosowany do ogółu pracowników.

Statystyki odnoszące się do tego okresu wykazują niezbicie, że zwiększenie się personelu jest prawie proporcjonalne do ilości godzin, straconych z tytułu nowego prawa. Wreszcie rok 1928 wykazuje o 367.000 pracowników mniej, niż rok 1920. Powyższa korzystna zmiana jednak może być zaledwie w części przypisana zwiększonej wydajności lepiej opłaconego personelu. Główna zaś przyczyna tkwi tutaj w inwestycjach, poczynionych w tym okresie, które wyniosły w roku

1920 dol. 9.500, a w r. 1928 — 14.700 na pracownika, a dla wielkich kolei przedstawiały razem 5 miliardów dol. od r. 1920.

Tutaj więc należy szukać głównej przyczyny wysokiej sprawności kolei i możliwości zredukowania personelu. Zważywszy jednak, że koleje zmuszone były porobić oszczędności eksploatacyjne, niezależnie od wprowadzenia 8-o godzinnego dnia, wynika, że personel na nich, pomimo wszystko, jest większy, aniżeli był bez wprowadzenia tej inowacji.

To samo zjawisko musi się powtórzyć przy dalszej redukcji ilości godzin. Opierając się na praktyce lat poprzednich, obliczono, że wprowadzenie dnia 6-o godzinnego na kolejach pociągnię za sobą zwiększenie personelu o 25%, co odpowiada dodatkowemu rozchodowi 725 milj. dol. rocznie.

Nowy ciężar musiałby być rozłożony na szerokie masy ludności, a trzeba by było przynajmniej 15 lat, aby nowe inwestycje i ulepszenia na kolejach pozwoliły znów zmniejszyć ilość personelu i obniżyć stawki przewozowe.

Projekt, wysunięty przez związek kolejowe, ma znaczenie stokrotnie większe jeszcze pod względem społecznym. Jasną jest bowiem rzeczą, że wprowadzenie 6-o godzinnego dnia nie mogłoby ograniczyć się do kolejnictwa, a dotknęłoby cały przemysł, powodując ważne zmiany ekonomiczne. Wreszcie ci sami robotnicy, którzy domagaliby się gwałtownie ograniczenia pracy, zapłaciliby za to przymusowo obniżeniem stopy życia dotychczasowego.

Argument konieczności obniżenia dnia pracy do 6 godzin niema również takiego poparcia moralnego, jakie znalazł w swoim czasie projekt zniesienia dnia 10-o godzinnego, ze względów higienicznych i społecznych.

Nawet powód, wysuwany przez propagatorów nowego projektu, a starający się jakoby dążyć do ograniczenia bezrobocia drogą zredukowania godzin pracy, znika w warunkach amerykańskich, gdzie rozwijające się stale przedsiębiorstwa mogą zatrudniać całe rzesze pracowników bez uciekania się do sztucznego zapełniania kadrów kolejowych. (*Railway Age* № 15). Z. K.

Włoska milicja kolejowa.

Faszystowska milicja kolejowa składa się z 14 legionów, które odpowiadają 13 Dyrekcjom kolejowym i subdyrekcji dla sieci sardyńskiej.

Każdy legion podlega pod względem służbowo-kolejowym komendzie legionowej, do której należy 5 do 9 komend dworcowych I klasy i 3 do 8 komend dworcowych II klasy.

Biuro Naczelnej Komendy milicji składa się z 3 jednostek: z Sekretarjatu, biura personalnego i administracyjnego. Taki sam podział mają podległe komendy legionowe.

Cały personel milicji rekrutuje się z pośród pracowników kolejowych i ma w swych szeregach około 10.000 starych uczestników wojny.

Poza normalną służbą kolejową, spełnia milicja na terenie kolejowym nadzór polityczno-policyjnej natury i załatwia różne inne sprawy, jak np. dozоровanie wywozu owoców południowych i środków żywności, strzeżenie papierów wartościowych, konwojowanie licznych pociągów z pielgrzymkami i specjalnych pociągów osobowych.

Milicja kolejowa liczy 25.000 ludzi, z których tylko 4.800 ludzi przydzielonych jest do właściwych — wyżej wymienionych — czynności milicyjnych; reszta pełni normalną służbę kolejową. W razie potrzeby w przeciągu kilku godzin może być milicja zmobilizowana do pełnej liczby 25.000 ludzi. (*Z. d. V. D. E. V. № 18 z r. 1929*). W. B.

Podatki, a inwestycje na kolejach angielskich.

Od stu lat blisko na kolejach angielskich pobierany jest od pasażerów specjalny podatek — pozostałość po dawnym podatku dylżansowym. Z podatku tego skarb angielski ma dochód, wynoszący 400.000 funtów rocznie. Od dawna już koleje angielskie starały się o zniesienie tego podatku, który jest właściwie przeżytkiem z doby ubiegłej. Dotychczas starania te nie były uwzględnione. Ostatnio jednak rząd angielski oznajmił, że zgadza się na cofnięcie podatku o ile cały kapitał, powstały z tego tytułu t. j., 6.500.000 funtów, zostanie obrócony na inwestycje kolejowe i portowe, a mianowicie

zmodernizowanie urządzeń stacyjnych, a szczególnie przystosowanie kolei do cięższego typu taboru.

Zarządy kolejowe obiecały, w myśl tych żądań, wygotować odpowiednie plany i kosztorysy.

O ile parlament nie sprzeciwi się powyższemu projektowi, roboty inwestycyjne zostałyby rozpoczęte jeszcze w bieżącym roku budżetowym. (*Modern Trans. № 527*). Z. K.

Dochody i wydatki kolei angielskich.

Wpływy i wydatki największych kolei angielskich w r. 1927 i 1928 kształtowały się następująco:

	Dochody		Wydatki eksploatac.		Nadwyżka dochodów	
	1927	1928	1927	1928	1927	1928
	miljony funtów szterlingów					
London Midland & Scottisch	77,8	73,9	61,4	58,9	16,4	15
London & North Eastern	64,3	61,4	53,6	50,7	10,7	10,7
Great Western	37,1	35,5	30	29,4	7,1	6,1
Southern.	27	26,5	21,9	21,1	5,1	5,4
razem	206,2	197,2	166,9	160,1	39,3	37,2

Jak widać z zestawienia, mimo osiągniętych oszczędności nie udało się osiągnąć poważniejszej nadwyżki dochodów, pozostaje ona znacznie w tyle w porównaniu z ustaloną przez ustawę kolejową z r. 1921 obowiązującą nadwyżką 49 milionów funtów szterlingów. (*Arch. f. Eisenb. № 3 1928*). W.

Stan kolejnictwa w Chinach.

Trudności eksploatacyjne kolei chińskich pochodzą nie tyle z braku przewozów, co z powodu rabunkowej gospodarki, praktykowanej dotychczas przez wojskowych dyktatorów, przywłaszczających sobie wpływy z kolei. Podobny stan rzeczy odbija się oczywiście na stanie taboru, pozbawionego należytego utrzymania już z powodu ciągłych działań wojennych. Kolej Pekin-Mukden uważana była zawsze za dającą największe gwarancje finansowe. Nawet w roku 1927 kolej ta dała wielkie wpływy, mianowicie 35 milionów dolarów.

Jakkolwiek piąta część tej sumy przedstawiała należność za przewozy rządowe i, na zasadzie umowy, nie podlegała wpłaceniu, nadwyżka dochodów wyniosła jeszcze 12 milionów dol., która to suma pokryłaby w zupełności należności procentowe, gdyby wogóle nie została zatrzymana. Poza to przy odwróceniu armja mukdeńska, wychodząc z Pekinu, zabrała prawie cały tabor z tej kolei, jak również z Północno-Chińskiej i umieściła go na swem terytorjum. Rząd nankijski prowadził obecnie rokowania o zwrot tego taboru. Na innych liniach północnych, jak np. Pekin - Hankow, Pekin - Luyinaw i Tientsin-Pukow jest możność wykonania dużej ilości przewozów, czemu stoi na przeszkodzie brak taboru i personelu.

Koleje Szanhaj-Nankin i Szanhaj-Ningpo, które ostatnio korzystały z bardziej pacyfistycznych warunków, rozwijają się lepiej.

Pierwszym jednak warunkiem dobrobytu kolei chińskich musi być oddanie ich z powrotem pod zarząd cywilny. (*Modern Transp. № 512*). Z. K.

System koncentracyjny gospodarki warsztatowej.

Od pewnego czasu daje się zauważyć powszechna tendencja zarządów kolejowych do skoncentrowania naprawy parowozów i wagonów w warsztatach zaopatrzonych w najnowsze maszyny i urządzenia techniczne, a to w celu masowego, a zatem taniego, przeprowadzenia reperacji. W myśl tej zasady mniejsze warsztaty podręczne są stopniowo zwiżane, albo, w najlepszym razie, zostawiane w niewielkiej ilości, tam gdzie zachodzi tego nieunikniona potrzeba.

Wspomniany powyżej system gospodarki warsztatowej jest praktykowany w całej rozciągłości na kolei Pensylwańskiej,

i rezultaty otrzymane przez to wielkie towarzystwo są szczególnie pouczające. Okazuje się bowiem, iż w r. 1928 oszczędność, osiągnięta przez nie na naprawach taboru kolejowego, wynosi przeszło 10 milionów dol. Statystyka pozatem wykazuje, że w końcu r. 1928 — 95,4% wszystkich parowozów było w dobrym stanie. Ostatnia pozycja wynosiła 95% w końcu roku 1927. W stosunku do wagonów osobowych odpowiednie pozycje są 98,6% i 97,3%, a w stosunku do towarowych 93,8% i 93,2%. (*Railway Age* № 12) Z. K.

Personel na kolejach niemieckich.

Po zakończeniu wojny koleje niemieckie musiały odegrać rolę rezerwoaru, pochłaniającego masy zdemobilizowanych żołnierzy. Oprócz tego należało dać zajęcie kolejarzom z terytorjów, utraconych na zasadzie Traktatu pokojowego. Wobec powyższych okoliczności koleje niemieckie były silnie przeciążone personelem. W r. 1919 np. stan ilościowy personelu wyrażał się liczbą 1.122.505 ludzi, gdy tymczasem w r. 1913 było ich tylko 692.714. W styczniu r. 1925 liczba ta spadła do 749.828 ludzi, jako rezultat celowo przeprowadzonej polityki redukcyjnej, przy jednocześnie wprowadzeniu na kolejach różnych ulepszeń i metod naukowej organizacji. Przez zaopatrzenie np. wagonów towarowych w hamulce Knorr'a, można było zredukować liczbę hamulcowych o $\frac{1}{3}$. W r. 1927 stan ilościowy pracowników wynosił już tylko 704.000 ludzi.

Wahania w wynagrodzeniu pracowników były w tym okresie również znaczne. Obecnie średni wskaźnik wynagrodzenia pracowników dniówkowych wyraża się liczbą 200, a pracowników miesięcznych liczbą 182,7 w porównaniu z liczbą 100 w roku 1913. Średnie wynagrodzenie roczne wynosi 3.855 RM., a średni zarobek robotniczy — 0,84 RM. za godzinę. Zato wydatki na emerytury stale wzrastają, i ze 114.000.000 RM. (1913) podniosły się do 500.000.000 RM. w r. 1927. (*Modern Transport* № 525) Z. K.

Dostawa szyn na kolejach estońskich. W 1925 r. dostarczyły firmy angielskie większe partje szyn i materiału żelaznego dla nawierzchni kolejowej Estonji. Po dwuletnim użyciu ustaliła komisja badawcza, że

szyny te nie są dość twarde dla obciążenia dużego ruchu. Nadto ustalono, że szyny te w końcach są odchylone na 1 — 4 mm. Parlament wyznaczył specjalną komisję dla zbadania tej sprawy. (*Z. d. V. D. E. W.* № 17 1929) wg.

Podniesienie taryfy na kolejach bułgarskich. Jak donosi wiedeński powszechny dziennik taryfowy, koleje bułgarskie podniosły taryfy towarowe o 25%. Ostatnie podniesienie taryfy na tych kolejach w wysokości 3% zarządzone było 1 marca 1927 r. (*Z. d. V. D. E. V.* № 17 1929) wg.

Zamierzone zmiany organizacji kolei rumuńskich. W związku z zmianą rządu rumuńskiego ustąpił Generalny Dyrektor państwowych kolei rumuńskich Teodorescu, a miejsce jego zajął St. Vidrighin. Równocześnie ustąpili z Rady zarządzającej kolei państwowych zwolennicy poprzedniego rządu. Obecny rząd rumuński projektuje wydanie nowej kolejowej ustawy organizacyjnej, która — jak głoszą — zapewnić ma autonomję zarządu tego największego przedsiębiorstwa w państwie. (*Z. d. V. D. E. V.* Nr. 17 z r. 1929) W. B.

Reprodukcja pierwszego parowozu. Na zamówienie H. Forda Zakłady „Robert Stephenson and Co Ltd.” w Darlington wykonały reprodukcję pierwszego parowozu „Rocket”, który był wypróbowany w r. 1829 w Rainhill, a potem kursował na kolei — Liverpool — Manchester. Firma, której powierzono wykonanie, jest tą samą, która budowała pierwszy parowóz oryginalny.

Budowa maszyni reprodukowanej zajęła wiele czasu, gdyż życzeniem Forda było, aby przypomniła ona do złudzenia swój prototyp, znajdujący się obecnie na honorowym miejscu w Kensington Muzeum w Londynie.

Większa część reprodukcji zatem była wykonana ręcznie i do tego stopnia wiernie, że nawet powtórzono ślady młotka i pilnika, widniejące na oryginalnych częściach.

Wykonana maszyna będzie wystawiona przez jakiś czas pod parą w Darlington, a potem powędruje do muzeum Forda w Detroit. (*Modern Transport* Nr. 531) Z. K.

Przegląd pism.

Przegląd organizacji. № 6 miesięcznika, wydawanego przez Instytut Naukowej Organizacji poświęcony jest w dużej mierze zagadnieniom organizacji administracji i biurowości. I tak znajdujemy tu interesujący artykuł czeskiego inż. S. Spacka „Reforma administracji w Stanach Zjednoczonych”, stanowiący wyjątek z większego dzieła p. t. „Uwagi w sprawie techniczno-gospodarczych zagadnień Stanów Zjednoczonych”. Autor podaje historję rozwoju administracji publicznej w St. Zjednoczonych. Okres reformy administracji rozpoczął się od roku 1883, przedewszystkiem przeprowadzono analizę pracy jednostek administracyjnych i zatrudnionych tam urzędników, wprowadzając 6 miesięczny okres obowiązkowej pracy próbnej. Analiza administracji publicznej stwierdziła konieczność powiązania odpowiedzialności i zdolności praktycznej urzędników, tudzież posiadania przez nich podobnych zdolności jak w handlu. Dalej autor zastanawia się nad pracami różnych komisji i komitetów metod urzędowania z komisją oszczędnościową i usprawniającą prezydenta Tafta na czele, zapowiadając dalszy ciąg tej ciekawej pracy w przyszłym zeszycie.

P. H. Chorol w artykule „O nowoczesnej organizacji pracy biurowej” podnosi walory organizacji biurowości w Ameryce, opartej na schematyzacji pracy (użycie możliwie największej ilości maszyn biurowych) i dostarczeniu pracownikom najlepszych warunków pracy pod względem higieny (powietrze, światło, ciepło) i ciszy. Praca kontrolowana jest wykresami, które są wskaźnikiem wydajności pracy każdego urzędnika i stopniem jego zdolności. Te ostatnie badane są w laboratoriach psychotechnicznych, będących podstawą doboru personelu. Ustalono zasadę, że każdy pracownik biurowy powinien umieć zastąpić kolegę, pracującego w innym dziale. Duży nacisk kładzie się na obowiązki i kwalifikacje dyrektora instytucji biurowej, któremu nie wolno grzęznąć w rutynie. Dalej autor omawia rolę czynnika ludzkiego, jako najważniejszej części składowej biura oraz wyniki ostatnich konferencji międzynarodowych w sprawach nowoczesnej organizacji pracy w biurach.

Inż. T. Winnicki pisze „O wydajności pracy maszynistek”, podaje schematy kontroli pracy maszynistek według

wykresów Gantta. Z tych wykresów, według autora, można zdać jasno sobie sprawę z pracowitości, zdolności i obciążenia pracą każdej maszynistki, co w dobrze zorganizowanym biurze ma swoje bezsprzeczne znaczenie.

Pozatem № 6 Przeglądu organizacji przynosi jeszcze większą pracę inż. M. Bornsteina „Harmonizacja aparatury w przemyśle chemicznym” i artykuł inż. A. Kunickiego „Kontrola utrzymania samochodu według metod naukowej organizacji pracy”.

Echo Powszechnej Wystawy Krajowej w Nr. 12 daje niezwykle urozmaiconą treść, na którą składają się: notatki związane z pokazem rolniczym w czerwcu i lipcu r. b. a więc Dr. T. Konopiński pisze o „Naszych możliwościach w dziedzinie zwierzęcej” S. J. Bykowski o „Hippice Polskiej a dziale Rolnictwa P. W. K.” Dr. Rostafiński o „Hodowli w Polsce” Następne strony poświęcone są sztuce i kulturze. Tu Dr. J. Koller omawia zasady jakimi się kierowano przy rozmieszczaniu dzieł w pałacu sztuki, znany wydawca J. Mortkowicz w artykule „Piękno, Książka a P. W. K.” daje opis najcelniejszych pokazów z dziedziny wydawnictwa i grafiki. Dr. J. Piątek omawia obecny stan księgarstwa w Polsce. Dalej Dr. W. Dalbor daje przegląd Wystawy Samorządów, która istotnie należy do najbardziej imponujących i wzorowo zorganizowanych.

Zeszyt zamyka dział kronikarski, w którym na specjalne wyróżnienie zasługuje wysoce pochlebna opinia o wystawie wogóle, a Ministerstwa Komunikacji w szczególności czechosłowackiego Ministra Komunikacji p. Najmana. Zeszyt zdobiół liczne ilustracje. W.

Przegląd Budowlany podaje w zeszycie 4 z r. b. zestawienie wydatków Wystawy Krajowej w Poznaniu. Dając zestawienie deficytów i nadwyżek większych wystaw światowych, autor uważa, że minimalny deficyt P. W. K. zależy od frekwencji zwiedzających. Na pokrycie wydatków, związanych z Wystawą prócz opłat za miejsca, złożyły się subsydia rządowe, koszta gmachów poszczególnych działów i firm, pobudowanie prywatnymi środkami restauracji, wreszcie olbrzymie, sięgające 45 milj. zł. inwestycje miejskie na terenie Wystawy, które jednak pozostaną na stałe, tworząc szereg budowli użyteczności publicznej, park, pomniki i t. p. W artykule

„Koszty ogólne w przemyśle budowlanym“ omówiono czynniki obrazujące przedsiębiorstwa: świadczenia społeczne, administrację, zainstalowanie i likwidację robót, inwentarz budowlany, świadczenia państwowe i komunalne, oprocentowanie kapitału, kaucje, wadja, wreszcie Centralę przedsiębiorstwa.

Inż. A. Dyżewski w art. „Budownictwo mieszkaniowe a chwila obecna“ omawia przyczyny upadku budownictwa, na które składają się: chaotyczność akcji budowlanej, kierowanej przez tysiące budujących, drugie — brak zorganizowania drobnych kapitałów obywateli, pragnących mieć własny dach nad głową. Do tego należy dodać nieudolną gospodarkę Komitetów Rozbudowy. Autor oblicza ogólne straty funduszu budowlanego w okresie 1926-1928 r. w sposób następujący: strat na utrzymanie budowy przy ogólnym kredycie 320 milionów wynoszą koszty 1-rocznego przedłużenia budowy—10% od kapitału i 5% amort. i straconego czynszu co daje 48.000.000 zł., przy średnim koszcie izby na okres 3 letni — 6000 zł., czyni to stratę 8000 izb. Straty z nieracjonalnej i tandetnej budowy autor oblicza na 70400000 zł., co daje dodatkowo stratę 11.700 izb. W konkluzji dochodzi do wniosku, że budować winien solidny przemysł budowlany — co należy z uznaniem przyjąć — Dalej podany jest „Statut opiniodawczy Stow. Przemysł. Budowlanych R. P.“ a w dziale technicznym: inż. W. Żenczykowski: „Próby betonu z tuczniem i żwirzem“, „Analiza kosztów m³ budynku“, „Ciekawe wypadki zastosowania rusztowań drabinowych“, wreszcie „Kronika krajowa i zagraniczna“, bieżące ceny materiałów budowlanych dla Warszawy, Katowic i Lwowa oraz zestawienie asekuracyjnych stawek płac robotniczych w ważniejszych ośrodkach kraju.

W. G.

Przegląd Elektrotechniczny zeszyt 12, czerwcowy, w znacznie zwiększonej objętości o 150 stronach druku, poświęcony jest przeglądowi prac

dokonywanych w dziedzinie elektrotechnicznej w ubiegłe 10 lat, 1919-1929. Znajdujemy w nim szereg ciekawych artykułów: inż. W. Herdina „Polskie ustawodawstwo elektryczne“, inż. A. Grozy: „Zarys elektryfikacji Hut żelaznych“, inż. J. Gize „Elektryfikacja Przem. metalowego“, inż. Boje „Elektryf. przem. naftowego“, inż. R. Podoskiego „Elektryfikacja Kolei“ inż. S. Zuchmanowicza: „Rozwój telefonów i telegrafów w Polsce Odrodzonej“, prof. K. Drewnowski „Normalizacje elektrotechniczne w Polsce“ prof. M. Pożaryskiego „Elektrotechnika w Polskich Szkołach Akademickich“ i inż. Sumackiego — to samo w szkołach zawodowych, wreszcie szereg nowych prac w ogólnej ilości 25 daje ogólny pogląd na tę dziedzinę naszego życia gospodarczego, mającego przed sobą szerokie pole działalności. Wydawnictwo jest cennym przyczynkiem dla badań nad naszym dorobkiem za ubiegłe dziesięciolecie.

W. G.

Kronika Warszawy zeszyt kwietniowy wydawanego przez Zarząd miasta czasopisma, poświęcony jest całkowicie zagadnieniom bezdomności. Dotkliwość klęski bezdomności (zarejestrowano 2208 rodzin bezdomnych), potęguje się ogólnym głodem mieszkaniowym stołecznego miasta, sięgającego już stu tysięcy ponad milion mieszkańców. Przeludnienie Warszawy sięga 1914 r. gdy na 1 lokal jednoosobowy wypadało 4 mieszkańców. Warszawa posiadała w 1921 r. 71,3% mieszkań 1-o osobowych a 40.000 mieszkań zajmowało po kilka gospodarstw rodzinnych. W 1922 r. wybudowano 197 mieszkań, 1923 — 656, 1924 — 971, 1925 — 1156, 1926—1082, 1927 — 2332. Miasto pobudowało szereg schronisk i domów noclegowych. Zeszyt ilustrowany szeregiem widoków budowli miejskich i licznymi tablicami statystycznymi.

W. G.

Bibliografia.

Hamulec Hardy'ego. Inż. M. Fürgang. Str. 24 + IV tablice. Książka napisana fachowo i w sposób prosty a zrozumiały podaje zasady działania hamulca próżniowego oraz opis zastosowania go do taboru kolejowego. Po krótkim wstępie o hamulcach zespolonych taboru kolejowego wogóle, autor opisuje szczegółowo hamulec próżniowy syst. Hardy'ego tudzież potrzebne urządzenia na parowozie, tendrze i na wagonach oraz podaje jakie czynności potrzebne są do przygotowania hamulca przed wyjazdem pociągu w drogę, jak należy próbować hamulce, jak korzystać z nich podczas jazdy. Specjalny rozdział poświęcono wyszukiwaniu i usuwaniu błędów w działaniu hamulca Hardy'ego; w tym rozdziale przytacza autor szereg wypadków wadliwego działania hamulca próżniowego oraz podaje sposoby usuwania tych błędów i potrzebne zabiegi dla zapewnienia sprawnej pracy hamulca.

Pracownicy kolejowi, którzy mają do czynienia z hamulcami próżniowymi, znajdą w tej książce potrzebne wskazówki co do racjonalnej obsługi, korzystania i utrzymania hamulców próżniowych w dobrym stanie.

T. S. Z.

Akcja ratunkowa podczas katastrof. Inż. Józef Tuliszkowski. Jako 3-cią część „Taktiki pożarnej“, a VII tom pracy „Obrona przed pożarami“ wydał znany popularyzator wiedzy pożarniczej inż. J. Tuliszkowski dziełko p. t. „Akcja ratunkowa podczas katastrof“. Jest ono o tyle potrzebna, że nasze strażyska kolejowe, jak i gdzie indziej, mogą być powoływane do służby ratowniczej nie tylko podczas pożarów, lecz i w razie innych klęsk elementarnych, jak powódź, zatary, obsunięcie się lawin, jak też zawalenie budynków, wybuch gazów i t. d.

Każda akcja jest b. szczegółowo opracowana z uwzględnieniem wszelkich nadarzyć się mogących możliwości. Olbrzymia ilość (około 400) dobrze wykonanych ilustracji ułatwia orjentowanie się w sposobach ratownictwa. Wykład jak i w poprzedniej pracy inż. Tuliszkowskiego jedyny i prosty. W wykładzie uwzględniono również ratownictwo ściśle kolejowe: walkę z zaspami śnieżnymi, pomoc przy wykolejeniach się i zderzeniach pociągów i t. d., połowa jednak prawie książki poświęcona jest czynnościom i służbie straży pożarnych podczas powodzi do których drużyny strażackie najczęściej są wzywane.

Pomoc Sanitarna dla ludzi i koni Inż. Józef Tuliszkowski. Książeczka ta jest uzupełnieniem poprzedniej i omawia sposoby niesienia sanitarnej pomocy w wypadkach mniej lub więcej ciężkiego uszkodzenia ciała ratowników i nadwyrężenia koni taboru strażackiego, o co przy ciężkich warunkach pracy straży ogniowych, niebezpieczeństwie grożącym ratownikom podczas akcji ratunkowej, bynajmniej nie jest trudno. Podane tu są sposoby postępowanie z chorymi, środki popularne lecznicze i opatrunkowe, wyszczególniono rodzaje wypadków z ludźmi i końmi.

W.

Budownictwo mieszkaniowe Magistratu m. st. Warszawy. 1924 — 1928 r. w wyczerpującej szacie, ilustrowane licznymi rycinami wzniesionych w oznaczonym okresie budowli, pokazuje wydawnictwo przegląd poczyniań Zarządu miasta. Ogółem wybudowano przez Komitet Rozbudowy oraz inne W-ty Magistratu 3629 izb, na które składają się takie budowle jak: domy, hotele, schroniska, domy dla urzędników i nauczycieli, razem 82 objekty. Dorobek Magistratu w zakresie budownictwa mieszkaniowego przedstawia się poważnie, zwłaszcza jeśli uwzględnić ciężkie warunki ekonomiczne kraju, brak kredytów i trudności osiągnięcia pożyczek zagranicznych na dogodnych warunkach.

W. G.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie przyjmuje do służby:

a) inżynierów elektrotechników, inżynierów mechaników ze znajomością towaroznawstwa, inżynierów drogowych, inżynierów chemików,

i przyzna im uposażenie 80% VIII-ej grupy uposażenia (około 230. — zł.) oraz

b) techników z przygotowaniem elektrotechnicznym, techników drogowych, techników mechaników (technicy ze znajomością towaroznawstwa),

z uposażeniem 75% IX-tej grupy uposażenia (około 182. — zł.) posiadających następujące warunki:

1) obywatelstwo polskie, 2) ukończoną: ad a) Politechnikę z przepisaniem egzaminami rządowymi, ad b) świadectwo dojrzałości ze szkoły Przemysłowej, 3) odbycie czynnej służby wojskowej względnie całkowite z niej zwolnienie, 4) nieprzekroczony 35 rok życia, 5) nieposzlakowaną przeszłość, 6) odpowiedni stan zdrowia.

Termin wnoszenia podań upływa dnia 15 sierpnia 1929 r.

Kandydaci, mogący wykazać się prywatną lub rządową praktyką, mogą otrzymać ad a) kontraktowe uposażenie VIII-mej wzgl. VII-mej grupy, ad b) grupy IX-tej wzgl. VIII-mej zależnie od jakości i rozciągłości praktyki.

Ze Związku Polskich Inżynierów Kolejowych.

Wspomnienie pośmiertne.

ś. † P.

inż. Władysław Korzon.



Ś. p. Władysław Korzon przyszedł na świat dn. 1 lipca 1873 r. w Mińsku Litewskim, gdzie ukończył szkołę średnią (gimnazjum realne). W okresie tego czasu cały wysiłek ówczesnego rządu rosyjskiego był skierowany na zrusyfikowanie polaków zamieszkałych w byłych 9-ciu „gubernjach“ naszych kresów białorusko-litewskich; ze szczególną zaciekleścią tępieno wszelkie poczucie polskości tak w szkołach, jak i w prywatnym życiu wychowawców tych szkół. W Mińsku Litewskim zakusom tym jednak dzielnie opierała się ówczesna młodzież, tworząc zakonspirowane „Polskie Kółko Uczniowskie“, założone pod hasłem „Niepodległej Polski“.

Ś. p. Władysław Korzon pochodząc z rodziny odwiecznie osiadłej na kresach i znanej z tradycyjnej miłości Ojczyzny, będąc czynnym członkiem tego „Kółka“, wyrobił w sobie hart woli i niezłomności zasad patriotycznych, wyniesionych z tradycji rodzinnej.

W roku 1899 kończy ś. p. Władysław Korzon

Instytut Technologiczny w Petersburgu ze stopniem inżyniera technologa.

Od r. 1900 do r. 1918 pracuje w Dyrekcji Lipawo-Romeńskiej Kolei w Wydziale Drogowym, zajmując między innymi stanowiska inżyniera nowych robót, Kierownika robót kesonowych mostu przez rzekę Dniepr, Naczelnika Oddziału Drogowego, Kierownika budowy węzła kolejowego „Żłobin“, Kierownika budowy mostu przez rzekę Berezynę, Naczelnika Działu Technicznego i Dyrektora Wydziału Drogowego, wywiązując się zawsze chlubnie ze swych obowiązków.

W czasach tych na kolei Lipawo-Romeńskiej naganka na polaków była w całej pełni. To też Dyrekcja, wykorzystując wiedzę fachową i sumiennosc ś. p. Władysława Korzona, starała się Go przesładować służbowo, z jednej strony zwlekając z awansami i zwiększaniem poborów, z drugiej strony proponując Mu lepiej płatne i wyższe stanowiska w głębi Rosji.

Jednak ś. p. Władysław Korzon, składając w ofierze osobiste zaszczyty i materialne korzyści, potrafił przetrwać w Dyrekcji Kolei Lipawo-Romeńskiej aż do końca egzystencji Rosyjskiego Imperjum; pozwoliło Mu to pracować właśnie w ukochanym przez siebie rodzinnym Mińsku Litewskim, gdzie jako radny położył wielkie zasługi nad rozwojem miasta i podniesieniem w niem kultury polskiej; ostatnio był wiceprezesem Oddziału Związku Polaków pragnących powrócić do Kraju.

W roku 1918 staje do pracy w odrodzonej Rzeczypospolitej Polskiej i zostaje Wice-Dyrektorem W-łu Drogowego Warszawskiej Dyrekcji K. P., gdzie gorliwie pracuje nad zorganizowaniem kolejnictwa polskiego.

W r. 1929 przechodzi do Głównej Inspekcji M-stwa Komunikacji. Na tem nowem stanowisku oddaje się pracy z wielkim zapałem. Pracując z zaparciem się dla dobra Kolejnictwa Polskiego, nie zwraca uwagi na swoje zdrowie. W czasie służbowego objazdu wiosennego w Dyrekcji Wileńskiej przeziębził się i po krótkiej chorobie zmarł w dniu 21 kwietnia b. r. jak żołnierz na posterunku.

W życiu prywatnym ś. p. Władysław Korzon, będąc człowiekiem nieskazitelnego charakteru, dobrego serca i zawsze uczynnym, zjednał sobie wśród kolegów przyjaźń i uznanie.

Odszedł w sile wieku i pełni sił, do ostatniej chwili spełniając zaszczynie swój obowiązek życiowy.

Główna Inspekcja Komunikacji i Kolejnictwo Polskie poniosły dotkliwą stratę, — my zaś straciliśmy zacnego kolegę.

Małżonce, Córce i rodzinie Zmarłego składamy na tem miejscu nasze najgłębsze współczucie.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zwraca uwagę na ogłoszony w Monitorze Polskim Nr. 163 z dn. 18/7 r. b. przetarg publiczny wyznaczony na dzień 14 sierpnia 1929 r. na roboty betonowe związane z naprawą portalu mostu kolejowego przez Wisłę w Tczewie.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

PRZETARG.

Warszawska Dyrekcja Kolejowa ogłasza przetarg na dzień 12 sierpnia r. b. na dostawę różnych materiałów i przedmiotów.

Bliższe szczegóły w Monitorze Polskim Nr. 167 z dnia 23 lipca 1929 r.