

Autor: Janusz Drozdowski

Redakcja: Społeczno-Ekonomiczna

Dnia: 10.11.69 r.

godz.: 12.25 - 12.35

BYDGOSZCZ

zawala sie  
na wybranie

Nr M-8

8, m. 69

data

data

JESIENNE PRZEWOZY

=====

Na zakończenie corocznego szczytu przewozów jesiennych słyszymy

niezmiennie: trudności transportowe udało się pokonać dzięki

niezwykle ofiarnej pracy wszystkich służb zatrudnionych w transpor-

cie kolejowym. Stwierdzenie to nabrawszy już wszystkich cech sloganu

w gruncie rzeczy nie mówi niczego o istocie trudności i o kłopotach

związanych z ich pokonywaniem. Co najwyżej sprowadza je do skonsta-

towania, że znowu szereg przedsiębiorstw przekraczając terminy

rozładowania wagonów musiało zapłacić wiele set tysięcy złotych

tytułem kar umownych. Kary karami ale przewidzianą planem masę

towarów i tak trzeba było przewieźć. Więc brawo kolejarze.

Kwadratura koła. Kto zresztą wie, czy właśnie dzięki tej pracow-

tości kolejarskiej braci nie zrodziło się powiedzenie o niewiadomo-

czemu ironicznym zabarwieniu, że kolejarz wszystko może. Istotnie

może bardzo wiele, ale przecież wynika to z głębokiego poczucia

gospodarności, z przeświadczenia, że trudności są po to aby je

pokonywać.

Nie ma większego sensu ukrywać, że tegoroczny jesienny

szczyt przewozowy charakteryzuje się kłopotami szczególnego rodzaju.

Wynikają one w głównej mierze z niezwykle napiętego planu, jaki z przestarzałego taboru. Trzeba sobie powiedzieć otwarcie, że upłynie jeszcze sporo czasu, zanim tabor ten ulegnie ilościowemu zwiększeniu i stanie się w pełni nowoczesny. Dlatego też trzeba było pomyśleć o innym sposobie zabezpieczenia wykonania planu przewozów przy istniejących warunkach technicznych. Wymagało to rzecz jasna radykalnych pociągnięć organizacyjnych. Zamieszania przy tym było sporo. Najlepszy dowód, że trzykrotnie odwiedzałem biuro naczelnika oddziału ruchowo handlowego węzła bydgoskiego PKP zanim udało mi się go wreszcie zastać. Choć umawiał się ze mną wcześniej - nie mógł dotrzymać pierwotnego terminu spotkania. Ustawicznie pojawiają się bowiem na transportowym horyzoncie problemy, w których rozwiązanie musiał się angażować osobiście.

Mówimy wprowadzie o przewozach jesiennych, ale dla transportu kolejowego rozpoczął się on już w lipcu - w momencie, kiedy ogromnym strumieniem posypało się zboże z pól do elewatorów i przemysłu, kiedy ruszyła lawina buraków do cukrowni, kiedy wreszcie natężyły się w znacznej mierze dostawy węgla. Plan przewozów tej ogromnej masy towarowej wykonał oddział ruchowo handlowy w Bydgoszczy. Za lipiec, sierpień, wrzesień i październik w 102 procentach.

Dla pełniejszego obrazu - w każdym z tych miesięcy przewieziono przeciętnie około 650 tysięcy ton towarów. Na tej wysokości też nastąpiła stabilizacja tonażu, choć obecnie wykazuje on już pewne tendencje zniżkowe i transportowcy kolejowi mogą o najbliższym czasie myśleć już nieco spokojniej. Zboże i ziemniaki dotarły do magazynów a to już znaczna ulga. Sprostanie tym wymogom stało się możliwe z kilkupowodów. Wspomniany już tabor kolejowy jest u nas wykorzystywany w stopniu niespotykanym nigdzie indziej na świecie. Mimo, że użyteczność jednego wagonu określa się na 45 lat - u nas kursują nawet wagony 60 letnie. Z konieczności przesuwaniu ulegają terminy przeglądów okresowych. Trzeba w związku z tym ograniczać szybkość jazdy takich zestawów powiągowych, ale osiąga się dzięki temu największą w obecnych warunkach ciągłość ruchu wagonów. To podstawowy warunek wykonania zadań planowych. Po raz pierwszy też na tak rozległą skalę przystąpiono do poprawy organizacji pracy na węzłach rozrządnych, to znaczy tam, gdzie formuje się pociągi. Średni postój wagonów udało się dzięki temu skrócić o ponad dwie godziny a oszczędności w samych kosztach osiągnęły w ciągu trzech miesięcy sumę półtora miliona złotych.

Z pewną obawą przyjmowano zapowiedź zmiany systemu dostaw węgla. Jak wiadomo, przestano się bawić nareszcie w dostarczanie opału pojedynczymi wagonami do każdego klienta z osobna. Nowe transporty które określono mianem "Opał" - docierały do wyznaczonych miejscowości skąd ich zawartość zabierała dalej trakcja samochodowa. Dwojaka z tego korzyść - nastąpiło zwiększenie wykorzystania taboru samochodowego a oszczędności w przebiegu pociągów dzięki nowemu systemowi dystrybucji węgla wyrażają się ~~Czasem~~ aż 24 godzin. W bydgoskim oddziale cykl postoju dla przykładu - wynosił 24 godziny a teraz został skrócony o połowę. Wymowa cyfr jest w tym przypadku najlepszą rekomendacją dla przyjmowanego początkowo ze sceptycyzmem radykalnego cięcia organizacyjnego w transporcie kolejowym. Do Bydgoszczy dotarły na nowych zasadach już 4 pociągi opałowe. Warto przy tej okazji powiedzieć, że nawet przy zaangażowaniu taboru samochodowego koszty transportu węgla wcale nie uległy zwiększeniu. Tak więc organizacyjna odnowa wyraża się także efektami ogólnoeconomicznymi i powoduje znaczne zwiększenie potencjału przewozowego. A oto przecież chodziło w głównej mierze. Kolej ze wzej strony - uczyniła bardzo wiele.

Zmorą ostatnich lat było <sup>W</sup>permanetne przetrzymywanie wagonów

na bocznicach przemysłowych. Setki, tysiące wagonów stały bezużytecznie, spełniając praktycznie role dodatkowych pomieszczeń magazynowych. Przedsiębiorstwom opłacało się nawet płacić kary postojowe. Aktualny do niedawna system tych kar - niewysokich stosunkowo - okazywał się w większości przypadków zawodny. I tu już nie pomogło powiedzenie, że kolejarz wszystko może. Dostarczał wagony zgodnie z awizem a potem zachodził w głowę, jak je napowrót <sup>w</sup> możliwie naj- szybszym czasie odzyskać dla ruchu. Dopiero pięciokrotne podwyższenie kar doprowadziło w rezultacie do położenia kresu pladze przestojów a rozładunek wagonów w znacznej mierze został usprawniony.

Wydaje się, że w obecnych warunkach uczyniono już wszystko dla pełnego ~~usprawnienia~~ zintensyfikowania transportu kolejowego. Pomysłowość w tym względzie, pomysłowość organizacyjna, musi się przecież kiedyś wyczerpać. Plany przewozowe będą jednak z roku na rok coraz większe. Dlatego sensowne staje się już obecnie rozważenie możliwości zastosowania nowego systemu dostaw węglowych także w innych grupach towarowych. Przecież było w tradycji - nie zawsze i najlepszej - w ludzkich przyzwyczajeniach i co tu dużo mówić naturalnej skłonności człowieka do wygodnictwa - został w tym roku zrobiony z pomyślnym rezultatem.

Rzecz w tym, aby dobry przykład upowszechnić, w oparciu o uzyskane już doświadczenia. Ale przy okazji inna sprawa.

Jako konieczną perspektywę lat późniejszych należy opracować generalny plan modernizacji transportu kolejowego. Trzeba przy tym -nie czekając na dalsze skomplikowanie problemu u nas - przyjrzeć się tym sprawom szczególnie na zachodzie. Tam już płacą za tendencje przerzucania większości ciężaru transportowego na trakcję samochodową. Kłopoty mają nieporównywalnie większe aniżeli my. Kolej znalazła się znowu w wielkiej łasce i przeżywa swój renesans. Okazuje się bowiem, że skrupulatnych wyliczeń, że mimo wszystko o wiele bardziej opłacalna staje się rozbudowa kolejnictwa towarowego, aniżeli systemu nowoczesnych arterii drogowych, które poddałyby zwiększonym obowiązkom przewozowym w konkurencji z prywatną motoryzacją, która na całym świecie tak bardzo komplikuje nie tylko zagadnienia transportowe. A więc realnie: Respektując w pełni uchwały II plenum na następną pięciolatkę trzeba już teraz pomyśleć o programie przebudowy transportu kolejowego w dalszej przyszłości. Staje się to po prostu koniecznością.