

## Z prac SITK

W dniu 17 kwietnia br. w Domu Technika w Warszawie odbyło się czternaste w obecnej kadencji Zarządu SITK posiedzenie sekcji kolejowej, w którym uczestniczyło 23 jej członków z 17 oddziałów wojewódzkich. W posiedzeniu uczestniczył również sekretarz generalny stowarzyszenia dr H. Komorowski.

Na posiedzeniu z zadowoleniem stwierdzono, iż zdecydowanemu przyśpieszeniu uległo wydanie, z inicjatywy sekcji kolejowej, książki B. Fontgalland'a „Kolejarze bez granic”. Kolejowa Oficyna Wydawnicza zobowiązała się przekazać czytelnikom tę publikację do 20 czerwca br. Kolportażem książki będą zajmowały się te oddziały stowarzyszenia, które do 30 kwietnia br. zgłoszą zapotrzebowanie do Biura Zarządu SITK.

Kontynuowane są prace komitetów (honorowego i wykonawczego) stowarzyszenia nad upamiętnieniem dzieła inż. Ernesta Malinowskiego. Na najbliższym posiedzeniu komitetu honorowego będą prezentowane wyniki sponsoringu Społecznego Funduszu Budowy Pomnika. Fundusz ulokowany jest na koncie Zarządu SITK w Banku Gdańskim SA IV Oddział w Warszawie, ul. Karowa 20, nr rachunku 10401019-6132-132-1. Można na to konto wpłacać datki od osób i instytucji popierających tę inicjatywę. Członkowie sekcji zadeklarowali czynny udział w popularyzowaniu tej ważnej dla środowiska idei i rozszerzeniu listy sponsorów budowy pomnika.

Sekretarz generalny przedstawił informacje o przygotowaniach, czynionych przez Europejską Unię Stowarzyszeń Inżynierów Kolejowych (UEEIV), do Kongresu Unii, jaki ma się odbyć w maju 1998 r. w Strasburgu. Na podstawie tej informacji i przeprowadzonej dyskusji ustalono, iż udział SITK (sekcji kolejowej) w tej prestiżowej europejskiej imprezie polegać będzie na przedstawieniu referatu przez przewodniczącego sekcji w części plenarnej kongresu i uczestnictwie w nim 25÷30 członków sekcji. Członkowie sekcji kol. kol. J. Boryczka, T. Siemiński i R. Drobik podjęli się organizacji wspólnego wyjazdu na kongres.

Posiedzenie sekcji zdominował merytoryczny problem automatycznego pomiaru skrajni kolejowej w aspekcie przygotowania linii do warunków Umowy AGTC (Umowa o głównych liniach dla przewozów kombinowanych). Wprowadzeniem do dyskusji była informacja kolegi S. Bukowskiego o nowoczesnym sprzęcie do pomiaru skrajni kolejowej i możliwościach z informatyzowania tego procesu.

Członkowie sekcji kolejowej wyrazili pogląd, iż zapewnienie przewozów na liniach objętych umową AGTC, w tym w pierwszej kolejności tranzytowych, z wykorzystaniem pełnych możliwości istniejącej skrajni kolejowej linii PKP, wymaga zdecydowanego unowocześnienia sposobu pomiaru skrajni budowli, przechowywania wyników i ich dostępności, jak również precyzyjnego pomiaru skrajni ładunków. Wymogi te może zapewnić tylko pomiar nowoczesnymi, ruchomymi (dla skrajni budowli) i stacjonarnymi

(dla skrajni ładunków) skrajnikami, rejestrującymi wyniki w sposób zapewniający komputerowe ich przechowywanie, a następnie wykorzystywanie z pomocą programów symulujących jazdę po różnych liniach, w celu doboru tras umożliwiających przewóz ładunków z przekrozoną skrajnią w określonych relacjach.

Wszystko to przesądza o konieczności wyposażenia PKP w tego typu aparaturę. Jednak relatywnie wysokie koszty jej zakupu (potrzeba zakupu kilku lub kilkunastu egzemplarzy), a nade wszystko konieczność stosowania kompleksowego systemu pomiarów skrajni wskazuje na potrzebę:

- Opracowania systemu, który by na podstawie pomiarów skrajni budowli, stworzonej bazy danych i stacjonarnym pomiarze skrajni ładunków pozwalał poprzez symulację komputerową określać trasy przewozu ładunku z przekrozoną skrajnią w pożądanej relacji.

- Określenia parametrów ruchowych urządzeń pomiarowych, do stosowania na różnych kategoriach linii kolejowych i torach stacyjnych, które zapewniłyby kompatybilność pomiarów i przy najniższych kosztach umożliwiły komplementarne funkcjonowanie systemu. Pozwoliłoby to również na wykorzystanie potencjału polskich producentów, będących w stanie zbudować skrajniki stacjonarne (pomiar skrajni ładunków) i ruchome (pomiar skrajni budowli torów stacyjnych i torów głównych linii mniejszego znaczenia) umożliwiając przechowywanie danych we wspólnej bazie wraz z danymi, uzyskiwanymi z wysokowydajnych importowanych skrajników ruchomych (pomiar skrajni budowli torów głównych linii podstawowego znaczenia).

- Przeprowadzenie rachunku ekonomicznego efektywności proponowanego systemu.

Zdaniem sekcji powyższe działania winny być wykonywane w ślad za pracą zespołu, powołanego decyzją dyrektora generalnego z 8 listopada 1993 r. – zakończoną 12 października 1995 r. i stanowiącym elementem tworzonego na PKP systemu kierowania i zarządzania (SKPZ).

Wdrażanie systemu automatycznego pomiaru i przechowywania danych o skrajni PKP należałoby jak najszybciej zacząć od zakupu (na początek jednego) importowanego skrajnika ruchomego i sprecyzowania polskim producentom warunków technicznych dla skrajników, które uzupełniają system.

\* \*

Piętnaste posiedzenie Sekcji Kolejowej Zarządu SITK odbyło się na zaproszenie Oddziału Wojewódzkiego w Kaliszu i ZNTK Ostrów Wlkp. SA. Uczestniczyło w niej 37 jej członków z 14 oddziałów wojewódzkich.

Członkowie sekcji mieli okazję zapoznać się z tradycjami i bieżącą sytuacją ZNTK Ostrów Wlkp. SA., a także poznać jeden z ciekawszych wydziałów jakim jest kuźnia. Wydział ten członkom sekcji przedstawił inicjator jej budowy w końcu lat 50., a następnie wieloletni kierownik kuźni – stowarzyszeniowy kolega-senior, który w czasie zwiedzania udzielał informacji.

Przeprowadzono interesującą wymianę poglądów na temat artykułów opublikowanych w I półroczu w czasopiśmie technicznym z zakresu kolejnictwa.

Prelekcja na temat nowych polskich obrabarek dla potrzeb kolejnictwa, przy okazji prezentacja technik wspomagających ich projektowanie, a także projektowanie inżynierskie w ogóle, stała się okazją do wymiany poglądów dotyczących możliwości zaspokojenia potrzeb eksploatacyjnych kolejnictwa. Informacje te wraz z wcześniejszymi, przedstawianymi podczas posiedzeń sekcji na temat pomiarów diagnostycznych, zachęcają do tworzenia systemów diagnostyczno-naprawczych, pozwalających na optymalizację utrzymania i napraw taboru kolejowego. Prezentacja modułu automatycznego otwierania i zamykania drzwi czołowych w wagonach pasażerskich wskazuje na rosnące możliwości znacznej modernizacji eksploatowanego taboru PKP, istotnie poprawiającego ofertę dla pasażerów, bez zbytnej presji na zakupy nowego taboru.

Z informacji o postępie w pracach, zmierzających do wybudowania pomnika Adama Ernesta Malinowskiego w Peru, członkowie sekcji mogli się zorientować, iż przygotowanie projektu pomnika, pozyskanie w Polsce materiału na pomnik i formalności związane z jego lokalizacją w Peru przebiegają pomyślnie i znacznie wyprzedzają zbiórkę funduszy na zrealizowanie tej słusznej idei upamiętniającej dzieło polskiego inżyniera, nie mającego sobie równego w świecie. W najbliższym czasie wyemitowane zostaną cegielki oraz wydany folder o budowie pomnika. Przy wzmoczonej aktywności środowiska kolejarzkiego będą one mogły być zamienione na środki finansowe, umożliwiające zakup materiałów i podjęcie prac rzeźbiarskich.

Inicjatywa rozszerzenia liczby pozycji książkowych z zakresu kolejowego pamiętnikarstwa, stanowiąca istotny element kultywowania tradycji zawodowych, napotyka trudności w sprecyzowaniu wielkości nakładów, a co za tym idzie – spawalnia działania wydawcy. Ambicją członków sekcji kolejowych (przy Zarządzie SITK i oddziałowych) winno być posiadanie biblioteczki pozycji pamiętnikarstwa kolejowego, a także wspieranie inicjatyw w tym zakresie.

Sekcja Kolejowa SITK otrzymała zaproszenie na konferencję międzynarodową: w Dreźnie 10–11 października, organizowana przez UEEIV – dla 2 osób, w Bukareszcie 24–25 września, organizowaną przez Rumuńskie Stowarzyszenie Inżynierów Kolejowych i UEEIV – dla 1–3 osób, w Buk-furdo na II Krajową Konferencję Łączności i Zabezpieczenia Ruchu Kolejowego, w Pecs na V Konferencję Elektryfikacji Kolei i w Szeged na konferencję „Informatyka w służbie kolei” w połowie br., organizowane przez Węgierskie Stowarzyszenie Komunikacyjne dla 1–2 osób.

W konferencjach tych możliwy jest udział członków sekcji kolejowych, znających język angielski lub niemiecki.

Andrzej Gołaszewski