

## Seminarium VI Korytarz Kreteński

W dniach 13 i 14 listopada 1997 r. w Domu Technika NOT w Warszawie odbyło się międzynarodowe seminarium VI Korytarz Kreteński w Polsce. Organizatorami seminarium było Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji (SITK), Dykcja Generalna PKP oraz Unia Europejska Stowarzyszeń Inżynierów Kolejowych. W seminarium uczestniczyło 110 osób z kraju i zagranicy.

Celem seminarium było przedstawienie uwarunkowań rozwojowych i potencjalnych możliwości realizacyjnych dla VI kreteńskiego kolejowego korytarza transportowego (Gdynia – Warszawa – Wiedeń – Rijeka). Korytarze kreteńskie zostały ustalone na II Pan-Europejskiej Konferencji Transportowej na Krecie, która odbyła się w dniach 14–16 marca 1994 r. (referat dyrektora PKP Jerzego Zalewskiego o znaczeniu i historii VI korytarza kreteńskiego na str. 20). VI korytarz kreteński na terenie Polski podzielono na trzy odcinki: północny od Gdyni do Warszawy (E-65), środkowy od Warszawy do Katowic (CMK) oraz południowy od Katowic do Zebrzydowic.

Podstawowe tematy seminarium to: perspektywy modernizacyjne VI korytarza kreteńskiego w świetle wyników ocen efektywnościowych, ustalenia międzynarodowe i krajowe wskazujące sposoby rozwiązania problemów modernizacji infrastruktury, uwarunkowania taborowe oraz standardy techniczne linii. Przedstawiono również informacje o pracach studialnych prowadzonych przez firmy GIBB (W. Brytania) i TEAM (Włochy). Oprócz referatów, firmy zagraniczne prezentowały swoje urządzenia, wykorzystywane w kolejnictwie.

Miłym akcentem seminarium było wręczenie przez sekretarza generalnego UEEIV Josefa Windsingera przewodniczącemu Rady PKP Adamowi Wielądkowi młotka metalowego, jako symbolu wytrwałości i pracowitości przy modernizacji VI korytarza kreteńskiego oraz zaproszenie na V Kongres Unii Europejskich Stowarzyszeń Kolejowych, który odbędzie się w Strasburgu w dniach 19–22 maja 1998 r. (jb)

## Polskie firmy na ZEL-RAIL 97 w Słowacji

W dniach od 4 do 11 października 1997 r. w miejscowości Martin na Słowacji miała miejsce trzecia międzynarodowa wystawa kolejowa ZEL-RAIL 97. W wystawie uczest-

niczyło 76 wystawców z 9 krajów. Oprócz wystawców z Czech i Słowacji, którzy stanowili grupę najliczniejszą, swoje osiągnięcia prezentowały firmy z Rosji, Węgier, Austrii, Szwecji, Finlandii, Bułgarii i dwie firmy z Polski.

Huta „Andrzej” zaprezentowała między innymi rozjazdy szynowe, haki ciągnikowe do lokomotyw i wagonów oraz sprzęgi śrubowe. Drugą firmą było Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. z Rybnika, które przedstawiło dwie zmodernizowane lokomotywy spalinowe serii S-200 i T448 wyposażone w silniki firmy MTU.

Szczególne zainteresowanie wzbudziła lokomotywa serii S-200 ze względu na zakres modernizacji, zastosowane rozwiązania konstrukcyjne, osiągnięte w praktyce korzyści ekonomiczne. Podczas wystawy lokomotywa ta była wielokrotnie startowana, a zainteresowani przedstawiciele innych firm mogli osobiście ocenić pracę silnika, jego wibracje, poziom hałasu, emisję gazów itd. Zgodnie z zapewnieniem organizatorów, również w roku przyszłym zostanie zorganizowana podobna wystawa, która jest jedyną tego typu wystawą w krajach Europy środkowo-wschodniej.

## Z prac SITK

W domu Technika NOT w Warszawie odbyło się szesnaste posiedzenie Sekcji Kolejowej SITK, w którym uczestniczyło 21 jej członków z 16 oddziałów wojewódzkich.

Podczas prowadzonej, tradycyjnej już na posiedzeniach sekcji dyskusji nad artykułami zamieszczonymi w ostatnim okresie (czerwiec – sierpień) z zakresu zagadnień transportu kolejowego zgłoszono projekt opracowania opinii sekcji kolejowej o czasopiśmie tego obszaru na użytek ich zespołów redakcyjnych. Najprawdopodobniej sekcja powróci w najbliższej przyszłości do omówienia tej inicjatywy.

Zgłoszona podczas spotkań sekcji propozycja popularyzacji osiągnięć w zakresie diagnostyki i technologii napraw taboru kolejowego przechodzi proces poszukiwania form najlepiej dostosowanych do rzeczywistych potrzeb. W Ośrodku Rzeczoznawstwa Kaliskiego Oddziału Wojewódzkiego SITK opracowano około 100 kart katalogowych z informacjami o nowych konstrukcjach i technologiach, które mogą być udostępniane zainteresowanym. Niektóre redakcje (np. Nowe Sygnały) opracowują informacje re-

dakcyjne z tego zakresu, a inne drukują artykuły sponsorowane na te tematy. Sekcja kolejowa będzie nadal wspierała upowszechnianie postępu w dziedzinie napraw taboru.

Członek sekcji z Wrocławskiego Oddziału SITK wygłosił referat na temat działań, poniesionych strat i sposobów odbudowy kolei po powodzi stulecia, jaka dotknęła część sieci PKP w lipcu bieżącego roku. Pełne zaangażowanie zespołów kolejarskich oraz analityczne i fachowe podejście kierownictwa jednostek kolejowych ograniczyło straty, ale mimo to są one znaczne zarówno w zmniejszeniu przewozów, jak i zniszczeniach obiektów kolejowych. W DDOKP opracowano raport, który dokładnie opisuje zniszczenia, zawiera wnioski dotyczące sposobów odbudowy i wzmocnienia obiektów kolejowych oraz wnioski organizacyjne, mające na celu wzmocnienie przygotowań umożliwiających w przyszłości zmniejszenie strat i operatywniejsze działanie podczas i po powodzi. Zachowano oryginalną dokumentację sporządzoną na kliszach fotograficznych i na kasetach video, które są udostępniane przez Dolnośląską Dykcję Okręgową PKP zainteresowanym oddziałom i kołom stowarzyszenia w celu doskonalenia zawodowego członków stowarzyszenia.

Podjęte przez Radę Prezesów i Zarząd SITK decyzje w sprawie spopularyzowania dzieła polskiego inżyniera kolejowego, budowniczego najwyżej położonej w świecie kolei transandyjskiej w Peru, i jego upamiętnienia poprzez postawienie mu pomnika na przełęczy Ticlio (4818 m n.p.m.) wymagają obecnie zorganizowania w stowarzyszeniu szeroko zakrojonej akcji. Sekcja Kolejowa po przedyskutowaniu tej złożonej sprawy podjęła się opracowania, do wykorzystania przez radę Prezesów i Zarząd, zasad jej przeprowadzenia oraz gotowa jest aktywnie w niej uczestniczyć. Powinno to przyczynić się do upowszechnienia znajomości dzieła inżyniera Ernesta Malinowskiego i zapewnić pozyskanie znacznej części środków finansowych na budowę pomnika. Sekcja Kolejowa systematycznie śledzi działalność powołanych do tej sprawy komitetów SITK (honorowego i wykonawczego) i z zadowoleniem przyjęła informację o postępie prac nad pomnikiem. Prof. Gustaw Zemła wykonał koncepcję projektu, wybrano dostawcę granitu na pomnik i wynegocjowano ceny materiału, zaczynają również wpływać pieniądze, które są gromadzone na koncie Społecznego Funduszu Budowy Pomnika, drukowane są także „cegieł-

ki" i folder związany z budową pomnika. Minister transportu i gospodarki morskiej zadeklarował ułatwienia w transportowaniu elementów pomnika, pozyskano również fachowe wsparcie firmy INTERKAM z Krakowa w budowie pomnika. Odnotowuje się także postęp w popularyzacji dokonań inż. E. A. Malinowskiego – podjęto przygotowania do ogólnopolskiego turnieju telewizyjnego wiedzy o nim, DG PKP podjęła decyzję o nadaniu, uruchamianemu w nowym

rozkładzie jazdy, pociągowi ekspresowemu nazwy „Ernest Malinowski”, opublikowano wiele materiałów w prasie i programów w telewizji.

Wykorzystanie stwarzanych w wyniku międzynarodowej działalności władz SITK możliwości udziału jego członków – kolejarzy w międzynarodowych kongresach, konferencjach i sympozjach naukowo-technicznych napotykają trudności w doborze delegatów SITK na te imprezy. Sekcja po-

stanowiła sporządzić listę potencjalnych kandydatów spełniających odpowiednie warunki (znajomość języków obcych, problematyki fachowej, umiejętność przygotowania referatu w języku obcym), a natępnie na kolejnym posiedzeniu rozpatrzyć tę listę. Propozycję listy przygotowują Dorota Przybyła i Ryszard Michalak z Częstochowy.

Trwają przygotowania członków sekcji do wyjazdu na V Kongres UEEIV w Strasburgu (maj 1998 r.).

*Andrzej Gołaszewski*

## **Społeczny Fundusz Budowy Pomnika Ernesta Adama Malinowskiego**

Uznając wiekopomne zasługi inżyniera E. A. Malinowskiego – projektanta i budowniczego kolei transandyjskiej w Peru, najwyższej położonej kolei w świecie – przynoszące chlubę polskiej myśli technicznej i rozślawiające imię Polski, w związku ze zbliżającą się setną rocznicą śmierci – Zarząd Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji uchwałą z dnia 18 lutego 1997 r. ogłosił rok 1999 Rokiem Inżyniera Ernesta Adama Malinowskiego.

Zarząd stowarzyszenia powołał Komitet Honorowy Promocji Dzieła Inżyniera E. A. Malinowskiego, Komitet Wykonawczy Budowy Jego pomnika w Peru na przełęczy Ticlio (4818 m n.p.m.) oraz utworzył Społeczny Fundusz Budowy Pomnika. W wyniku prac komitetów, przy ogromnym zaangażowaniu ich członków oraz finansowym wsparciu sto-

warzyszenia, dokonano wstępnego uzgodnienia lokalizacji pomnika w Peru oraz współdziałania organizacji peruwiańskich, a autor pomnika – prof. Gustaw Zemła wykonał koncepcję bryły pomnika. Na podstawie przyjętej przez komitety koncepcji, firma INTERKAM w Krakowie społecznie opracowała projekt techniczny pomnika i zagospodarowania architektonicznego jego otoczenia. Projekt został 29 września 1997 r. przekazany poprzez Ambasadę Peru w Warszawie Ministerstwu Spraw Zagranicznych Peru do zatwierdzenia i ostatecznego zlokalizowania pomnika na przełęczy Ticlio. Prof. Gustaw Zemła kończy prace nad modelem pomnika w skali 1:10, który umożliwi rozpoczęcie prac rzeźbiarskich. Dokonano w międzyczasie wyboru granitu strzegomskiego na pomnik i wstępnie uzgodniono warunki jego dostawy oraz cenę.

Do realizacji pomnika przyczyni się wiele instytucji. Minister transportu i gospodarki morskiej zapewnił wsparcie transportu pomnika do Peru. Dyrekcja Generalna PKP ma bezpłatnie przewieźć elementy pomnika do portu. Przedsiębiorstwo INTERKAM z Krakowa wspierać będzie budowę pomnika profesjonalną obsługą całego procesu jego tworzenia. Zwrócono się także do ponad 80-ciu wielkich firm związanych z polskim transportem kolejowym o wsparcie finansowe budowy pomnika.

Ten dobry początek, zaangażowanie wielu osób i instytucji, w tym dokonane już wpłaty na społeczny Fundusz Budowy Pomnika, nie mogą być zmarnowane piętrzącymi się trudnościami finansowymi.

Podjęte decyzje stowarzyszenia skłaniają wszystkie organa stowarzyszenia (oddziały wojewódzkie, koła, kluby) i członków stowarzyszenia do przeprowadzenia akcji umożliwiającej zgromadzenie niezbędnych środków na realizację przedsięwzięcia według zasad przyjętych przez zarząd stowarzyszenia 10 października 1997 r. i przekazanych już oddziałom wojewódzkim.

Idea upamiętnienia dzieła E. A. Malinowskiego wynika z realizacji statutowych zasad Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, dotyczących propagowania wiedzy o działalności wybitnych polskich twórców techniki komunikacyjnej. W rozumieniu tej idei nie może przeszkodzić silne poczucie więzi branżowych wewnątrz stowarzyszenia, a także w całym środowisku technicznym komunikacji.

Inżynier E. A. Malinowski kończył sławną paryską Szkołę Budowy Dróg i Mostów, a uzyskaną w niej wiedzę, zgodnie z ówczesnymi potrzebami, wykorzystał do wybudowania linii kolejowej w niezmiernie trudnych warunkach. Jego inżynierski kunszt rozślawia twórcze możliwości polskiego środowiska technicznego komunikacji i jednoczy wokół tej wyjątkowej postaci.

Apelujemy do czytelników o wsparcie budowy pomnika inżyniera E. A. Malinowskiego poprzez zakup cegiełek wyemitowanych przez Społeczny Fundusz Budowy Pomnika, rozprowadzanych przez kolporterów, których możecie Państwo spotkać w oddziałach wojewódzkich, kołach i klubach SITK. Będąc posiadaczami tych cegiełek, macie Państwo prawo uważać się za budowniczych postawionego najwyżej na świecie pomnika. □

*Komitet Wykonawczy SITK  
Budowy Pomnika  
inż. E. A. Malinowskiego*

