

INŻ. W. MICHALSKI

Zagadnienie rozbiórki taboru na łom

To co mam zamiar powiedzieć o rozbiórce taboru na łom nie jest właściwie referatem, a raczej tylko sprawozdaniem o stanie rozbiórki taboru w oddzielnych dyrekcjach O. K. P.; sprawozdanie ma na celu omówienie całokształtu zagadnienia, wskazanie zauważonych usterek oraz wysłuchanie uwag i opinii Zjazdu co do celowości dokonywania rozbiórki we własnym zakresie, lub też sprzedawania taboru wykreślonego z inwentarza w całości firmom prywatnym; opinie i uwagi, jakie tu usłyszymy, dadzą możność należytego i właściwego pokierowania tej sprawy przez Ministerstwo Komunikacji.

Dyrekcje O. K. P. na dniu 1. X. 1938 r. miały do rozbiórki przeszło 100 parowozów wykreślonych z inwentarza. Jak wiadomo, dotychczas rozbiórka parowozów dokonywana jest w gł. kolejowych warsztatach. Według danych nadesłanych przez oddzielne dyrekcje stan rozbiórki przedstawia się jak następuje:

Dyrekcja O. K. P.	Ma do rozbiórki	Może rozebrać do końca 1938 r.	Może rozebrać prócz własnych parowozów
w Warszawie . .	60	3	—
„ Wilnie	5	9	4
„ Radomiu . . .	4	4	—
„ Krakowie . . .	19	19	—
we Lwowie	14	14	—
w Poznaniu . . .	6	6	—
„ Katowicach . .	1 par. 5 tend.	1+5	—
„ Toruniu	danych nie nadesłała		

Dyrekcje O. K. P. w Wilnie i Poznaniu rozbiegają częściowo parowozy Dyrekcji Warszawskiej. Wysyłka parowozów dokonywana jest po porozumieniu się powyższych dyrekcji, jednak ilości parowozów przekazywane do rozbiórki wymienionym dyrekcjom są zbyt małe w stosunku do ogólnej ilości parowozów, które ma Dyrekcja O. K. P. w Warszawie do rozbiórki.

Z powyższego widać, że rozbiórka parowozów postępuje bardzo wolno, należało by ją możliwie przyspieszyć, gdyż po rozebraniu parowozów na łom ten ostatni zostałby sprzedany, a kasy P. K. P. zasilone byłyby gotówką. Parowozy nie rozebrane to uwięziony kapitał bez oprocentowania.

Ministerstwo Komunikacji w celu przyspieszenia spieniężenia łomu dążyło do zlikwidowania wymienionych parowozów przez sprzedaż ich w stanie nierozbranym. W tym celu nawiązano pertraktacje z Centralą Zakupu Żelaza Polskich Hut Żelaznych. Centrala Zakupu Żelaza podała jednak bardzo niską cenę, bo tylko 47 zł za 1 tonę, prócz części mosiężnych i miedzianych, które pozostałyby własnością P. K. P.

Kalkulacja wartości łomu otrzymywanego z 1 parowozu przedstawia się następująco:

1 — łom hutniczy I gat. ok. 39 t po	77,40 zł =	3018,60 zł
2 — łom hutniczy II gat. „ 1 t „	47,16 „ =	47,16 „
3 — osie „ 1,5 t „	180,00 „ =	270,00 „
4 — obręcze „ 3,5 t „	110,00 „ =	385,00 „
5 — płomieniówki. „ 2 t „	300,00 „ =	600,00 „
6 — żelazo lane niespal. . „ 4,3 t „	94,00 „ =	404,20 „
7 — żelazo lane spalone „ 0,5 t „	68,00 „ =	34,00 „
<hr/>		
razem łomu ok. 52 t na sumę około	4 800,00 zł	

Przeciętna wartość jednej tony łomu wynosi 91,87 zł, a po odliczeniu kosztu rozbiórki, licząc przeciętnie po 25,00 zł od tony wynika, że cena sprzedaży 1 tony parowozu powinna wypaść nie niżej 68,87 zł, Centrala zaś zakupu łomu oferuje zaledwie 47 zł.

Z tych względów transakcja sprzedaży parowozów w stanie nierozbranym na razie nie doszła do skutku, chociaż dalsze pertraktacje są jeszcze w toku.

Koszt rozbiórki parowozów we własnych warsztatach według danych, podanych przez dyrekcje jest bardzo rozbieżny i wynosi w złotych:

Dyrekcja O. K. P.	Robocizna	Materiał	Koszty admin.	R a z e m	
				z koszt. admin.	bez kosztu admin.
w Warszawie . . .	28,08	24,13	28,08	80,29	52,21
„ Wilnie	11,00	12,44	0,63	24,43	23,44
„ Radomiu . . .	19,10	4,60	—	23,70	23,70
„ Lwowie	21,00	3,00	—	24,00	24,00
„ Poznaniu . . .	14,32	2,53	14,70	31,55	16,85
„ Toruniu	14,49	5,64	—	20,13	20,13
„ Katowicach . .	17,00	3,70	2,95	23,45	20,17
„ Krakowie . . .	—	—	—	—	15,00

Niskie koszty rozbiórki w Dyrekcji O. K. P. w Krakowie spowodowane są tym, że wymieniona dyrekcja powierza rozbiórkę pracownikom warsztatowym za cenę stałą, stanowiącą łącznie koszt robocizny i materiałów.

Ministerstwo Komunikacji dotychczas przeprowadziło badania sprawy rozbiórki parowozów w 2 dyrekcjach: Krakowskiej i Warszawskiej.

Rozbiórka parowozów w Dyrekcji Krakowskiej odbywa się w warsztatach gł. w Nowym Sączu przez drużynę pracowników warsztatowych (spawaczy i pomocników) po godzinach obowiązkowych pod nadzorem wyznaczonego pracownika warsztatów. Cenę rozbiórki ustalono na 15 zł od tony. Rozrachunek przeprowadza się w ten sposób, że od sumy należnej za rozbiórkę odejmuje się koszty tlenu i karbidu, a z otrzymanej sumy potrąca się jeszcze 10% za użycie narzędzi.

W Dyrekcji Warszawskiej rozbiórka dokonywana jest w czasie godzin pracy przez pracowników warsztatowych. Analiza kosztów robocizny wykazała, że do rzeczywiście zużytych pracogodzin doliczono:

- a — 12% na godziny nieprzepracowane (urlopy, choroby),
- b — 32% premii,
- c — 15% dodatku stołecznego,
- d — koszty naładunku rozebranego łomu.

Ponadto stwierdzono, że konto materiałowe zostało obciążone takimi materiałami jak: brezent, nici, azbest itp., co jest niewłaściwe.

Ponieważ koszt rozbiórki parowozów w Dyrekcji Warszawskiej jest bardzo wysoki, Ministerstwo Komunikacji poleciło tej Dyrekcji zaprzestać rozbiórki dalszych parowozów i rozważyć sprawę ewentualnego przekazania rozbiórki przedsiębiorcy prywatnemu. Równocześnie przesłano wymienionej Dyrekcji ofertę firmy, która zgłosiła gotowość dokonywania rozbiórki po cenie 15 zł od tony, franco wagon plac rozbiórki z tym, że koła i wozidła cięciu nie podlegają.

Ofertę wymienioną przesłano również wszystkim dyrekcjom w celu rozważenia, czy nie byłoby korzystniej zależnie od miejscowych warunków rozbiórkę parowozów przekazać firmie prywatnej.

Odpowiedzi do Ministerstwa Komunikacji dopiero nadchodzą.

Badania kosztów rozbiórki w wyżej wymienionych dyrekcjach nasuwają następujące uwagi:

- 1 — koszt rozbiórki we wszystkich dyrekcjach oprócz Krakowskiej i Poznańskiej jest zbyt wysoki; należy dążyć do obniżenia go;
- 2 — organizacja rozbiórki w Dyrekcji O. K. P. w Krakowie jest korzystna dla P. K. P., lecz może wywołać zastrzeżenie ze strony władz ochrony pracy i opieki społecznej; prócz tego pracownicy warsztatowi chociaż są okresowo zmieniani, pracując do 4 godzin dziennie ponad normę, muszą być przemęczeni, co odbija się na wydajności ich pracy dziennej;
- 3 — doliczanie kosztów administracyjnych nie jest słuszne, gdyż przepisy F 10 przewidują doliczanie wymienionych kosztów tylko do robót wykonywanych dla osób prywatnych;
- 4 — obciążanie kosztów rozbiórki kosztami naładunku łożu wysyłanego do hut nie powinno mieć miejsca, gdyż huty za naładunek łożu zwracają koszty poniesione przez P. K. P. Naładunek łożu przekazywanego do magazynu powinien obciążać koszty ogólne danej jednostki służbowej;

- 5 — jedne dyrekcje do obliczenia kosztów rozbiórki przyjmują wagę otrzymanego łomu z wyłączeniem wagi zestawów (DOKP w Warszawie) inne zaś łącznie z zestawami (DOKP w Krakowie), co nie jest jednolite;
- 6 — dyrekcje nie powinny doliczać premii ryczałtowo (w zależności od czasu rozbiórki), bo wytwarza się sytuacja, w której większe koszty robocizny gwarantują większą premię;
- 7 — dyrekcje nie powinny obciążać kosztu rozbiórki innymi materiałami prócz kosztu tlenu i karbidu.

W celu ujednolicenia wymienionych spraw Ministerstwo Komunikacji, po wysłuchaniu opinii Zjazdu zamierza wydać dyrekcjom okręgowym Kolei państwowych odpowiednie zarządzenia.

Zaznaczyć należy, że Ministerstwu Komunikacji bardzo zależy na szybkiej rozbiórce parowozów, gdyż w parowozach tych jest uwięziony znaczny kapitał, Ministerstwo Komunikacji zobowiązało się do wysłania do hut 60 000 ton łomu w terminie do 1. I. 1939 r., dotychczas wysłano zaledwie około 40—45 ton, ceny zaś łomu po Nowym Roku mogą być niższe.

Części zapasowe z rozebranych parowozów zdadne do dalszego użytku magazyny zasobów powinny przechowywać w ilościach nie większych niż roczny rozchód. Warsztaty gł. jako mające bezpośredni kontakt z magazynami powinny na te zapasy zwracać uwagę i odpowiednie wnioski skierowywać do administracji.

Co do rozbiórki wagonów to według posiadanych informacji najwięcej wagonów ma Dyrekcja O. K. P. w Warszawie, przy czym rozbiórka dokonywana jest również w tempie powolnym, na co Ministerstwo Komunikacji już zwróciło uwagę.

Jeszcze kilka słów dla ilustracji zagadnienia organizacji rozbiórki parowozów na kolei Chicago, Milwaukee, S. Paul and Pacific. Kolej ta opracowała plan rozbiórki 8 537 wagonów osobowych i 420 parowozów, plan ten przedstawia się jak następuje:

Rozbiórka parowozów dokonywa się na osobnych torach wyłącznie pod odkrytym niebem. Parowozy znajdują się na jednym torze, a na sąsiednim równoległym pracuje dźwig wagonowy, który pomaga przy rozbiórce i ładuje zdjęte

części lub łom na wagony, znajdujące się na 3 torze równoległym; opodal na osobnych torach stoją oczekujące rozbiórki parowozy. Zwykle w rozbiórce są jednocześnie 2 parowozy, systematycznie przesuwane naprzód z jednego końca toru do drugiego. Na pierwszym stanowisku zdejmuje się otulinę, rurociągi wszelkiego rodzaju, armaturę, osprzęt zgrubny i rozbiera się dymnicę; zdejmuje się i rozcina autogenem budkę. Na następnym, drugim stanowisku rozbiera się kocioł, zdejmuje zbieralnik itp. walczak kotła rozcina się autogenem wzdłuż i w poprzek na kilka części. Na trzecim stanowisku zamienia się w łom ostoję i mechanizm maszyny parowej; cylindry oddziela się przy pomocy palników acetylenowych. Na stanowisku czwartym rozbierane są zestawy kołowe i sprężyny piórowe. Części te podlegają oględzinom, w zależności od ich stanu mogą być naprawiane lub zużytkowane. Podobnie postępuje się z tendrami. Tygodniowo rozbiera się 7—8 parowozów przy pomocy jednej drużyny z dwunastu ludzi, pracujących na jedną zmianę.

Na tym chciałem zakończyć swoje sprawozdanie, zwracając się do Zjazdu z prośbą o wypowiedzenie się, jakie środki zaradcze należało by zastosować, aby przede wszystkim bardzo wydatnie obniżyć koszty rozbiórki taboru w warsztatach gł. oraz aby możliwie przyspieszyć tę rozbiórkę.

Jednocześnie prosiłbym o opinię, czy rozbiórkę taboru skreślonego z inwentarza, zdaniem Zjazdu, wskazane byłoby prowadzić we własnym zakresie, czy też lepiej byłoby powierzyć ją firmom prywatnym, lub nawet dokonywać sprzedaży parowozów w całości firmom prywatnym.

Inż. L. Janczur przedstawił warunki, w jakich się odbywa rozbiórka parowozów w parowozowni w Łodzi i podał koszt produkcji jednej tony łomu. Wobec tego, że cała masa materiałów z rozbiórki zostaje zużytkowana do przeróbki lub do pomocniczych robót, koszt rozbiórki spada i dochodzi do 15 zł za tonę. Poprzednie wysokie koszty rozbiórki powstały z powodu braku planu, braku terminarza, prócz tego fakturowanie było niewłaściwe, gdyż na koszty rozbiórki odnoszono i inne roboty.

Jest niezrozumiały wysoki koszt rozbiórki w warsztatach głównych; może to być usprawiedliwione częściowo przy rozbiórce maszyn i palenisk, które wymagają czyszczenia.

Inż. J. Rupiński oświadczył, że kalkulacja kosztów rozbiórki w sumie 15 zł za tonę jest bardzo niska, co można tłumaczyć tym, że przypuszczalnie wiele robót nie

jest doliczane. Warsztaty Gł. Warszawa-Praga wykonywują rozbiórkę bodaj najtaniej, gdyż koszt wynosi 12 zł za 1 tonę łomu. Mówca proponuje oddać rozbiórkę parowozów prywatnym przedsiębiorcom, z wyjątkiem Warsztatów Głównych Warszawa-Praga, gdzie koszt rozbiórki jest najmniejszy.

Inż. J. Zakrzewski sprzeciwił się oddaniu rozbiórki skreślonych parowozów prywatnym przedsiębiorcom; to się nie opłaca, gdyż transport parowozów do firm prywatnych kosztuje; sprowadzanie natomiast ludzi obcych na teren warsztatów jest kłopotliwe i niepożądane. Jeżeli są skreślane serie parowozów, które nie będą więcej w użyciu, to części zapasowe nie grają roli, jeżeli jednak usuwane są jednostki z serii takich, które obecnie są jeszcze czynne, to odzysk otrzymany z części użytkowych jest znaczny, wówczas nawet większe koszty rozbiórki w zupełności się opłacą.

Program napraw w warsztatach został uszczuplony, skutkiem czego około 300 robotników będzie zbędnych; robotnicy ci będą mogli pracować przy rozbiórce taboru. Będzie to korzystne, gdyż wtedy część materiałów staroużytecznych będzie wykorzystana przy naprawach taboru, natomiast przedsiębiorca prywatny wszystkie części przy rozbiórce potnie na łom. Jeżeli przedsiębiorca prywatny będzie produkował łom nawet kilka złotych taniej, niż personel kolejowy, to i tak nie będzie się to kalkulowało taniej, gdyż odzysk jaki otrzymają koleje przy rozbiórce przez personel kolejowy znacznie przewyższy różnicę w kosztach rozbiórki. W końcu mówca postawił wniosek, aby rozbiórkę taboru na łom pozostawić warsztatom.

Po zakończeniu dyskusji wybrano Komisję Redakcyjną w składzie: inż. W. Michałski, inż. L. Janczur i inż. J. Rupiński.

W wyniku prac Komisji Redakcyjnej Zjazd powziął następującą uchwałę:

— XIV Zjazd Techniczny Inżynierów Wydziałów Mechanicznych stwierdza, że: rozbiórka taboru we własnym zakresie jest korzystniejsza, niż rozbiórka taboru przy powierzeniu jej zakładom prywatnym ze względów następujących:

- a — możliwość dokładnej segregacji części rozbieranego taboru w stanie najmniej uszkodzonym, nadającym się do dalszego użytku, dzięki pracy wykonywanej przez fachowy element,**
- b — możliwość otrzymania rzeczywistego odzysku metali pólslachetnych, co, przy powierzeniu rozbiórki firmie prywatnej, wymagałoby kosztownego nadzoru,**
- c — możliwość zatrudnienia w pewnych okresach zbędnego personelu. —**