

Problemy modernizacji stacji PKP w Małaszewiczach

„Obecnie niezbędne jest rozwiązanie szeregu podstawowych problemów, decydujących o jakości pracy eksploatacyjnej, wykorzystaniu istniejących jeszcze rezerw naszego węzła, a także wielu spraw leżących poza naszymi możliwościami, które wpływają na rytmikę i jakość wykonywanej pracy.

Jeden z najważniejszych problemów to mechanizacja prac przeładunkowych, które angażują dziś poważnie liczbę pracowników. Trudności występują zwłaszcza w przeładunkach apatytów, zboża i drobnicy. Program mechanizacji robót przeładunkowych w naszym rejonie, według naszej oceny, realizowany jest za wolno w stosunku do aktualnych potrzeb”.

Przytoczyliśmy fragment wypowiedzi Stanisława Stawickiego, robotnika przeładunkowego na stacji PKP w Małaszewiczach woj. białopodlaskie na II Krajowej Konferencji PZPR. Nie sposób nie zgodzić się z tymi stwierdzeniami. Mimo iż w małaszewickim węźle PKP stopień mechanizacji prac przeładunkowych szacuje się na 90,5 proc., to wiele towarów określanych przez kolejarzy jako tzw. drobniaki, trzeba przeładowywać ręcznie. Do takich ładunków należał m.in. telewizory, lodówki, bawełna, wata, len, artykuły spożywcze. W zasadzie ręcznie dokonywany jest przeładunek zboża i wymienionych przez tow. S. Stawickiego apatytów. Okazuje się, że 31 października 1975 roku minister komunikacji podał decyzję, w sprawie stworzenia warunków dla poprawy przeładunku i przewożenia towarów importowanych z ZSRR oraz przewożenia w transzyce, wyznaczając jako termin realizacji postanowień lata 1976-1980. Zapla-

nowano m.in. rozbudowę urządzeń do przeładunku soli potasowej i apatytów, zainstalowanie 6 suwnic bramowych oraz urządzeń do mechanicznego rozładunku apatytów.

W 1976 roku miał być zmodernizowany punkt do przeładunku zboża przy pomocy przenośników elektropneumatycznych, a także dostosowanie do mechanicznego przeładunku towarów punkty Kowalewo i Podśledków. Miało być zakupionych 25 wózków widłowych i obrotowych o napędzie spalinowym.

W punkcie Kowalewo, do przeładunku metali i surowki przewidywano zainstalowanie suwnic bramowych o udźwigu 16 ton. Sugerowano ponadto zakupienie 4 automatycznych wag wagonowych do ważenia wagonów polskich i radzieckich. Niezwłocznie miała być przeprowadzona modernizacja odprzedaży rudy oraz przewidywana była w 1977 roku budowa punktu przeładunkowego samochodów.

Dotychczas z bogatego planu

przedsiewzięć zakupiono tylko... 11 wózków widłowych. W końcu tego kwartału grupa „Mostostal” przystąpiła do ustawiania 2 suwnic o udźwigu 12,5 tony każda, które usprawnia przeładunek rudy żelaza.

Tow. S. Stawicki postulował także dalszą poprawę warunków socjalno-bytowych małaszewickich załóg. W zasadzie leżące tylko w punktach przeładunkowych w Chotyłowiu i Kobylanach nie ma obiektów socjalnych z prawdziwego zdarzenia, ale są w planie. W budowie jest dom socjalny w Małaszewiczach, który pomieści m.in. stołówkę, bufet, sklepy i spożywczy i warsztatowy, salę widowiskowo-teatralną, bibliotekę.

— Do istotnych problemów w pracy „suchego portu” — stwierdził S. Stawicki — należy realizacja programu rozbudowy i modernizacji transportu kolejowego, a zwłaszcza programu elektrifikacji.

W połowie roku przystąpił się do elektrifikacji odcinka Łuków — Miedzyrzec Podlaski. Tegoroczne napięte zadania realizować będzie o tyle trudniej, że ruch pociągów zostanie znacznie ograniczony.

Alle załogi węzła PKP w Małaszewiczach oczekują, że dołożą starań aby wywiązać się z nałożonych obowiązków.

(Św.)