

5
1951

T R E Ś C

Nasze będzie zwycięstwo	261
O usprawnienie administracji gospodarczej .	262
JANINA FIHELOWA — Kobiety w gospodarce narodowej	264

TRANSPORT KOLEJOWY

LEON GEHORSAM — Zagadnienie dyscypliny przewozowej na PKP	268
SEWERYN WRÓBEL — Planowanie przewozów na PKP	272
MIECZYŚLAW ZOBOLEWICZ — Doświadczenia pierwszego roku Planu 6-letniego	276
W. W. — Mechanizacja pracy ładunkowej na PKP	281
STANISŁAW PODWYSOCKI — Układ taryfy towarowej PKP	284
WŁODZIMIERZ ROMASZKO — PKP korzystają z doświadczeń kolei radzieckich	287

MATERIAŁY I PRZYCZYNKI

WACIECH SZMIDT — Państwowe Ośrodki Maszynowe w walce o socjalistyczną wieś	290
JERZY BARTNICKI — Problem zachodnioniemiecki w gospodarce europejskiej .	293

Z BUDOWNICTWA SOCJALIZMU

TEODOR KOŃCZAŁ — Plan 5-letni Rumunii	297
ADAM JURASZ — Osiągnięcia pierwszego roku węgierskiego Planu 5-letniego . .	299
STANISŁAW WIDLEWICZ — O właściwą metodykę ustalania szybkości obiegu środków obrotowych	302
Z KRAJU	306
Z CAŁEGO ŚWIATA	314

ŻYCIE GOSPO DARCZE

DWUTYGODNIK

T R E Ś Ć N U M E R U P O P R Z E D N I E G O :

Wzmoczoną pracą umacniamy pokój. — MIN. BOLESŁAW PODE-
DWORNY — Państwowa gospodarka leśna. — MAREK DĄBRO-
WA — Rolnictwo rozpoczyna kampanię siewną. — MICHAŁ SA-
DULSKI — Spółdzielczość produkcyjna na nowym etapie. — TA-
DEUSZ LIPSKI — Rozwój form współzawodnictwa i jego wpływ
na wydajność pracy w górnictwie węglowym. — **MATERIAŁY
I PRZYCZYNNKI:** — STANISŁAW HORTYŃSKI — Osiągnięcia
i zadania bielskiego przemysłu wełnianego. — BRONISŁAW GAR-
LIŃSKI — Niektóre zagadnienia gospodarki paliwem energetycz-
nym. — FRANCISZEK STEFAŃSKI — Zakłady im. 22 Lipca pod-
noszą wydajność pracy. — WINCENTY ŁAWRYNOWICZ — Zagad-
nienie polityki cen drobnej wytwórczości. — **Z ZSRR I KRAJÓW
DEMOKRACJI LUDOWEJ:** — L. MAJZENBERG — System cen hur-
towych i wzmocnienie rozrachunku gospodarczego. — LEON SIEN-
NICKI — Wyniki wykonania państwowego planu rozwoju gospo-
darki narodowej ZSRR w 1950 roku. — WOJCIECH SZMIDT —
Zasady planowania w kołchozach. — TEODOR KOŃCZAŁ — Buł-
garski plan rozwoju gospodarki narodowej na rok 1951. — **DYSKU-
SJA:** STANISŁAW BRZECHWA — Uwagi o pracy przemysłu bu-
dowlanego. — **CZYTELNICY PISZĄ:** TEOFIL BOBROWICKI —
Z narady racjonalizatorów przemysłu chemicznego. — TADEUSZ
BARTOSZ — Produkcja potokowa w Zakładach Starachowickich. —
Z KRAJU. — Z CAŁEGO ŚWIATA.

WYDAWCA: „Polskie Wydawnictwa Gospodarcze”, Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione, Warszawa. Hoza
REDAGUJE KOLEGIUM. — Red. Nacz. JERZY KWEJT. — Przyjm. codz. w g. 16—17 w W-wie, ul. Foksal 15, tel. 8-20-7
PRENUMERATA dwutygodnika „Życie Gospodarcze” wynosi (wraz z portem) półr. 54 zł, kwart. 27 zł, mies. 9 zł
Prenumerata kolportaż PPK „Ruś”. Oddz., w Warszawie, ul. Srebrna 12 Nr konta I-17294

Przedruki dozwolone tylko z wyraźnym podaniem źródła. Za dział ogłoszeń Redakcja nie odpowiada.

Zam. nr 3782 z dn. 7.2.51 r. Nakład 11.000 egz. 29.2.51 r. 2-B-16316

Druk. Ludowa Spółdz. Wydawn. Nr 1, Warszawa, Al. Jerozolimskie 123.

NASZE BĘDZIE ZWYCIĘSTWO

WZRASTAJĄCE zaostrenie i napięcie sytuacji międzynarodowej na skutek rosnącej agresywności imperializmu Stanów Zjednoczonych, które od propagandy wojennej przeszły do jawnych aktów agresji przeciwko Korei i Chinom, wymaga zdecydowanej akcji mas pracujących całego świata w obronie pokoju. „Pokój będzie zachowany i utrwalony — powiedział w wywiadzie udzielonym „Prawdzie” Generalissimus Stalin — jeżeli narody ujmą w swe ręce sprawę zachowania pokoju i będą broniły jej do końca”.

Prezydent Bierut w swoim referacie: „Walka narodu polskiego o pokój i Plan 6-letni” na VI Plenum KC PZPR wskazał najistotniejsze elementy obecnej sytuacji międzynarodowej, obnażając w głębokiej analizie sprzeczności wstrząsające światem kapitalistycznym. Imperializm amerykański, opanowany żądzą nowych, coraz większych zysków dąży do hegemonii w skali światowej. Nie poprzestaje przy tym na środkach polityczno - ekonomicznego nacisku, lecz nie cofa się również i przed zbrojnymi próbami opanowania światowych rynków zbytu i źródeł surowców. Dwie wojny światowe przyniosły narodom Europy osłabienie gospodarcze, zniszczenie, zaprzepaszczenie pamiątek kultury europejskiej i co najważniejsze — hekatombę milionów istnień ludzkich, natomiast monopolom amerykańskim miliardy zbrukanych krwią, dolarów. W wyniku tych wojen Stany Zjednoczone zyskały monopolistyczną, dominującą pozycję w świecie kapitalistycznym, potwierdzając jeszcze raz działanie prawa nierównomierności rozwoju państw kapitalistycznych.

Układ sił zmienił się w świecie kapitalistycznym na rzecz Stanów Zjednoczonych. Ten nowy układ sił pozwolił imperialistom amerykańskim na podporządkowanie sobie większości krajów kapitalistycznych, na uczynienie z nich wasali, na wprowadzenie pod przykrywką „pomocy” z planu Marshalla nawpół kolonialnej formy wyzysku mas pracujących, na przystąpienie do montowania, wbrew woli narodów tych państw, agresywnych bloków — „atlantyckiego” i „pacyfiku”.

Cel tej polityki jest jasny — jest nim utrzymanie kapitalistycznego systemu gospodarczego, osłabienie rozkładających go sprzeczności wewnętrznych, zahamowanie gnicia. Celowi temu ma służyć gospodarka wojenna, oglupianie ludności, terroryzowanie jej strachem oraz przygotowanie agresji przeciwko ZSRR i krajom demokracji ludowej — przeciwko coraz potężniejszemu obozowi pokoju. Rozwój gospodarczy tego obozu jest świadectwem niepokonowanego postępu, niespożytych źródeł sił wytwórczych i ostatecznego zwycięstwa socjalizmu.

Masy pracujące całego świata z coraz większą świadomością opowiadają się po stronie obozu pokoju — coraz silniej przeciwstawiają się szaleńczym planom podżegaczy wojennych.

Walka w obronie pokoju, walka z polityką wojenną imperializmu amerykańskiego, stanowiącego poważną groźbę dla ludzkości, dla jej rozwoju i postępu, jest dziś najważniejszym zadaniem dla każdego człowieka i łączy się najściślej z jego pracą, z jej kierunkiem i treścią. „Z tego wynika, że walka o pokój musi mieć oparcie w postawie całego narodu, że musi mieć charakter szerokiego frontu ogólnonarodowego”. (B. Bierut).

W szerokim Froncie Narodowym walki o pokój i realizację Planu 6-letniego naród nasz konsoliduje się wobec niebezpieczeństwa wojny, wobec odbudowywania hitlerowskiego Wehrmachtu, zagrażającego naszej niepodległości, wobec niebezpieczeństwa agresji amerykańsko-hitlerowskiej. O coraz bardziej zwartej postawie naszego narodu i jego niezłomnej woli utrzymania pokoju decyduje fakt, iż w ogniu rewolucyjnych przemian i coraz ostrzejszej walki klasowej przekształca się on w naród socjalistyczny. Trzon naszego narodu to robotnicy, chłopci pracujący i inteligencja pracująca. Przez usunięcie filarów poprzedniego ustroju burżuazyjnego: kapitalistów i obszarników, przez coraz głębsze powiązanie gospodarki drobnotowarowej z naszą ogólną ekonomiką socjalistyczną, naród nasz wyzwala się z przeciwnieństw klasowych, stając się coraz bardziej narodem socjalistycznym. Proces przekształcania naszego narodu z narodu burżuazyjnego w naród socjalistyczny, bezklasowy, o nowej strukturze gospodarczej, o nowym składzie klasowym, o nowym obliczu moralno-politycznym, stanowi głęboką przemianę jakościową i wyłącza elementy przeciwstawiające się najżywciej interesom narodu.

Cały naród polski, złączony przyjaźnią i wspólną ideą z ZSRR i krajami demokracji ludowej oraz z siłami światowego ruchu pokoju staje do walki o pokój i o realizację Planu 6-letniego. „Naszym wodzem jest Stalin — nasze będzie zwycięstwo”.

O usprawnienie administracji gospodarczej

UCHWAŁA Prezydium Rządu z dnia 23 grudnia 1950 r. w sprawie włączenia w skład ministerstw centralnych zarządów, stanowi poważny krok w kierunku usprawnienia działalności naszej administracji gospodarczej. Ma ona na celu zbliżenie naczelných władz gospodarczych do przedsiębiorstw państwowych, a zbliżenie to i uproszczenie zarządzania przedsiębiorstwami przyczyni się do wzrostu operatywności władz naczelných i centralnych. Równocześnie zmiana ta wpłynie na zapewnienie jednolitości zarządzania przedsiębiorstwami, wzmocni zasadę jednoosobowego kierownictwa, prowadząc do likwidacji funkcjonalizmu.

Dotychczasowy system administracji gospodarczej, zrodzony w warunkach szybkiego tempa rozwoju naszej gospodarki narodowej, opierał się na zasadzie funkcjonalnej zależności jednostek organizacyjnych od swych jednostek nadrzędnych, przy czym szczeblowanie nadrzędności stwarzało dość dużo ogniw pośredniczących, które na ogół osłabiały operatywność kierownictwa. Pomimo pewnych różnic, szczeblowanie nadrzędności zasadniczo wyrażało się w istnieniu ministerstwa jako władzy naczelnej i dwóch ogniw pośrednich, w postaci centralnego zarządu i zjednoczenia (lub zakładów, ewentualnie innej formy tego ogniw), a wreszcie przedsiębiorstwa, realizującego plany gospodarcze.

System ten, uzasadniony strukturą b. Ministerstwa Przemysłu i Handlu i silną koncentracją organizacyjną w okresie wykonywania Planu Odbudowy, pozwalał na wyłanianie bez większych trudności nowych jednostek gospodarczych w miarę narastających potrzeb. Potrzeby te rosły szybko. Rozszerzająca się produkcja, tworzenie i uruchamianie nowych zakładów pracy, specjalizacja branżowa i organizacja nowych działów produkcji — oto główne czynniki rozrostu organizacyjnego administracji gospodarczej. Jednakże obok uzasadnionego rozrostu tej administracji miały miejsce niekiedy i przerosty organizacyjne, wiodące do nadmiernej centralizacji i funkcjonalizmu¹⁾.

Reforma naczelných władz gospodarki narodowej w początku 1949 roku wprowadziła na miejsce b. Ministerstwa Przemysłu i Handlu sześć ministerstw branżowych. Proces specjalizacji ministerstw gospodarczych pod kątem specyfiki branżowej w oparciu o zadania realizacji 6-letniego Planu Budownictwa Podstaw Socjalizmu, mając na celu wzmocnienie i uoperatynienie kierownictwa poszczególnymi gałęziami gospodarki narodowej i kierownictwa działalności przedsiębiorstw, znalazł w Uchwale Prezydium Rządu z 23 grudnia 1950 r. właściwe uzupełnienie.

Włączenie z dn. 1 stycznia rb. centralnych zarządów w skład ministerstw likwiduje w szerokim

zakresie jeden szczebel nadrzędności. Departamenty ministerstw nie stanowią organów zwierzchnich w stosunku do centralnych zarządów, nie posiadają uprawnień kierowniczych i nie wydają zarządzeń i poleceń służbowych, zarówno w stosunku do centralnych zarządów, jak i do przedsiębiorstw. Stają się one w ten sposób właściwymi komórkami funkcjonalnymi, których zadaniem jest opracowywanie zagadnień w zakresie wykonywanych funkcji (planowanie, technika produkcji, zatrudnienie i płace itd.). Wszelkie polecenia wykonawcze Ministerstwa i jego zastępcy w formie zarządzeń przekazują centralnym zarządom do wykonania.

System powyższy likwiduje pstrokaciznę w dysponowaniu i pozwala na właściwe realizowanie zasady jednoosobowego kierownictwa. Ma to ogromne znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania administracji gospodarczej, wzmacniając autorytet kierownictwa, pogłębia odpowiedzialność na każdym szczeblu i podnosi dyscyplinę.

Uchwała z 23 grudnia 1950 r. ustala rolę i zadania centralnych zarządów i departamentów. Aczkolwiek szczegółowe wytyczne odnośnie dostosowania do nowych form organizacyjnych i zakresu działania poszczególnych komórek centralnych zarządów, jak również odnośnie organizacji wewnętrznej departamentów, ustalone zostaną odrębnym zarządzeniem, to jednak Uchwała Prezydium Rządu określa wyraźnie zasadnicze ramy działalności centralnych zarządów i departamentów oraz podaje charakter ich przemian.

Centralne zarządy kierują wszystkimi przedsiębiorstwami o jednakowym lub pokrewnym rodzaju działalności, czy też przedmiocie produkcji. Oznacza to na przykład, że Centralny Zarząd Hutnictwa obejmuje wszystkie huty w kraju. Jednakże mogą być również centralne zarządy, obejmujące wszystkie przedsiębiorstwa o jednakowym lub pokrewnym rodzaju działalności, czy też przedmiocie produkcji, znajdujące się na określonym terenie. Dotyczy to takich gałęzi gospodarczych, w których istnieje wielka ilość przedsiębiorstw i których jeden centralny zarząd nie mógłby objąć ze względów technicznych. W takich wypadkach może być utworzonych kilka centralnych zarządów o zasięgu terenowym. Na przykład Centralny Zarząd Budownictwa Przemysłowego Północ, Południowy-Wschód itd.

Takie ustalenie zakresu centralnych zarządów według podziału branżowego lub według podziału terenowego ma na celu zapewnienie operatywności kierownictwa, a więc podporządkowanie jednemu centralnemu zarządowi tylko takiej ilości jednostek podległych, którymi mógłby praktycznie i konkretnie kierować. Zasada konkretności i efektywności kierownictwa jest podstawowym założeniem nowej struktury organizacyjnej.

¹⁾ „Życie Gospodarcze” nr 3/1949, str.

Centralny zarząd jest jednostką budżetową, to jest finansowaną z budżetu Państwa, tak jak całe ministerstwo, którego część stanowi, w przeciwieństwie do zjednoczeń, przedsiębiorstw itd., które pozostają na rozrachunku gospodarczym. Przyczyną tego jest fakt, że centralne zarządy nie są jednostkami gospodarczymi, a więc nie wykonują w zasadzie działalności gospodarczej, lecz kierują działalnością gospodarczą podległych im jednostek. Jednakże — ze względu na konieczności koordynacji i kierownictwa — centralne zarządy posiadają pewne, ściśle określone, uprawnienia jednostek na rozrachunku gospodarczym w zakresie zawierania umów planowych oraz na odcinku zaopatrzenia i zbytu. Te funkcje gospodarcze centralnych zarządów ograniczone do szczegółowego zakresu, który zostanie ustalony, podkreślają jednak ich rolę i odpowiedzialność w kierownictwie podległymi jednostkami i całokształtem działalności odnośnej gałęzi gospodarczej.

Zadania kierownicze centralnych zarządów w odniesieniu do podległych im jednostek gospodarczych są bardzo poważne i w zasadzie pokrywają się z dotychczasowym zakresem, jednakże z wyłączeniem spełnianych dotąd funkcji gospodarczych. Do czołowych zadań należą zagadnienia planowania i koordynacji, postępu technicznego i technologii produkcji, nadzoru, rachunkowości i sprawozdawczości, kontroli wykonania itd.

W zakresie planowania centralne zarządy opracowują limity i podstawowe wskaźniki planowe dla podległych jednostek, przeprowadzając do nich wytyczne narodowego planu gospodarczego, kontrolują prawidłowość oddolnych projektów planów i stopień ich napięcia, sporządzają plany zbiorcze, włączane w plan resortu. Obok organizacji pracy nad planowaniem i zapewnieniem planom charakteru ścisłego, naukowego opracowania i mobilizacyjnego znaczenia, centralne zarządy muszą prowadzić ścisłą kontrolę ich wykonania. Ścisła kontrola wykonania planu wymaga organizacji i prawidłowego funkcjonowania należytej sprawozdawczości, zarówno rachunkowej i statystycznej, jak operatywnej. Kontrola poprzez sprawozdawczość pogłębiona być musi przez nadzór nad jej wiarygodnością i system stałego sprawdzania na miejscu. Wymaga to również prowadzenia analizy wykonania planów, a więc badania przyczynowości, współzależności, ścisłości związku poszczególnych zjawisk i danych oraz wyciągnięcia syntetycznych wniosków, znajdujących wyraz w środkach usprawniających, stając się tym samym cennym elementem planowania.

Na odcinku kierownictwa produkcją — centralne zarządy dbają przede wszystkim o zaprowadzenie i rozszerzenie w podległych zakładach postępu technicznego i racjonalizacji, nowoczesnych metod produkcji, unowocześnienie i najpełniejsze ekstensywne i intensywne wykorzystanie parku maszynowego, stosowanie w miarę możliwości potoku i automatyzacji produkcji itd. Łącznie z tym występuje zagadnienie nadzoru nad konserwacją maszyn i urządzeń, nad prawidłowością i terminowością

remontów, nad wykorzystaniem metod remontu szybkościowego i bezprzestojowego. Kierownictwo ruchem racjonalizatorskim, opieka nad racjonalizatorami — wymagają od centralnych zarządów systematycznej pracy i poważnego wysiłku.

Jednym z nader ważnych zadań, które niejednokrotnie dotychczas były zaniedbywane, jest opracowanie, ujednolicenie i unowocześnienie procesów technologicznych. Często są jeszcze u nas fakty stosowania w jednych zakładach przestarzałej technologii produkcji, podczas gdy w innych zakładach tej samej branży i przy tym samym bodaj urządzeniu technicznym stosuje się nowoczesną technologię. Obok braku jednolitości w niektórych działach produkcji występowały takie fakty, jak brak opracowanych procesów technologicznych, aczkolwiek metody ich były opublikowane przez naukę radziecką i niewiele wymagało pracy w przystosowaniu ich do naszych warunków i urządzeń (np. technologia obróbki i przerobu drzewa). Zagadnienie opracowania i rozwoju procesów technologicznych, jak również organizacji procesu produkcyjnego, czy też procesu działalności eksploatacyjnej, gospodarczej itp. stanowi zadania szczególnej wagi dla centralnych zarządów. Dodać tu należy zadania na odcinku kontroli jakości produkcji, w szczególności walkę o podniesienie jakości produkcji, o likwidację brakoróbstwa, o podwyższenie gatunkowości.

Inny, bardzo ważny odcinek działalności centralnych zarządów, to zagadnienia zatrudnienia i płac, a w szczególności ekstensywnego i intensywnego wykorzystania siły roboczej, walki o nowe, słuszne, technicznie uzasadnione, średnio-progresywne normy pracy, o rozwój współzawodnictwa pracy we wszelkich jego przejawach, o podniesienie wydajności przeciętnej, o dyscyplinę pracy, o właściwy wzrost płac roboczych w oparciu o wzrost wydajności przy zachowaniu zasady, że wzrost wydajności wyprzedzać musi wzrost płac.

Spośród innych czołowych zadań centralnych zarządów wymienić należy nadzór nad gospodarką finansową podległych sobie jednostek oraz nadzór nad ich rachunkowością. Oba te działy wymagają ze strony centralnych zarządów dużej pracy organizacyjnej i kierowniczej. Na odcinku gospodarki finansowej będzie to zagadnienie właściwego finansowania i kredytowania, odpowiedniego dysponowania środkami obrotowymi i przyspieszenia ich obiegu, jak również walki o oszczędności i rentowność.

Na odcinku rachunkowości na plan pierwszy wysuwa się zagadnienie organizacji i funkcjonowania komórek księgowych, zaprowadzenie właściwego obiegu dokumentów, stworzenie prawidłowej metodyki kosztów własnych w ramach specyfiki branżowej, terminowości i pełni księgowania i bilansów, sporządzania bilansów zbiorczych i ich analizy.

Powyższe zadania, jak i wszystkie inne zadania, takie jak planowanie inwestycji podległych jednostek i nadzór nad ich wykonawstwem, ewidencja całości majątku wydzielonego, szkolenie zawodowe itd. nadają centralnym zarządom charakter

organizacyjny, planujący, nadzorczy i koordynujący. Zagadnienie koordynacji występuje ze szczególną siłą w zadaniach centralnych zarządów na odcinku produkcji, zaopatrzenia i zbytu. Chodzi tu przede wszystkim o koordynowanie produkcji, a w tym o najefektywniejsze wykorzystanie potencjału produkcyjnego podległych przedsiębiorstw, o prawidłowe rozmieszczenie planu produkcji z jednej strony z uniknięciem wąskich gardeł, z drugiej zaś dublowania lub pustych biegów, o taką organizację zaopatrzenia, która by zabezpieczyła rytmiczną produkcję i rezerwy przekroczenia planowych zadań, o właściwą realizację planu zbytu. Koordynacja — to nie tylko zagadnienie organizacyjne, ale przede wszystkim sprawa operatywnego kierownictwa. Od stopnia operatywności i ścisłości nadzoru zależy wykonanie przez centralne zarządy tej roli, jaką wyznaczyła im Uchwała Prezydium Rządu z 23 grudnia 1951.

Jednym ze szczególnie ważnych faktów, wynikających z dokonanej zmiany organizacyjnej administracji gospodarczej jest możliwość przejścia od sztywnego schematu organizacyjnego, do schematu elastycznego. Schemat elastyczny pozwala na stosowanie zamiast jednej ogólnej struktury organizacyjnej — szeregu różnych struktur, w zależności od zakresu działania, specyfiki i charakteru danej gałęzi gospodarczej. W ten sposób w jednych wypadkach poszczególne przedsiębiorstwa mogą podlegać bezpośrednio centralnym zarządom, w innych — mogą być organizowane ogniwa pośrednie o charakterze specjalizacji branżowej lub o charakterze terenowym. W każdym jednak wypadku w decydującym dla danej struktury organizacyjnej jest jej przydatność dla najefektywniejszego operatywnego kierow-

nictwa. Jako przykład można wskazać, że według doświadczeń — jednostka nadrzędna (np. centralny zarząd) może kierować 15—30 jednostkami podległymi (przedsiębiorstwami). Przy większej ilości podległych przedsiębiorstw operatywność kierownictwa i nadzoru zmniejsza się, co wskazuje na konieczność utworzenia jednostki pomocniczej (np. zjednoczenia, trustu, czy tp.), obejmującej pewną ilość jednostek o jednakowym charakterze, lub połączonych terenowo. Nie oznacza to jednak bynajmniej, że wszystkie jednostki muszą w tym wypadku podlegać ogniwu pośredniemu, wręcz przeciwnie, niektóre jednostki mogą podlegać ogniwu pośredniemu, inne zaś bezpośrednio centralnemu zarządowi.

Ten system stosuje się również do ministerstw. Szczególnie ważne przedsiębiorstwa mogą podlegać nie centralnym zarządom, lecz bezpośrednio ministerstwu. Rzecz jasna, takich przedsiębiorstw podległych bezpośrednio ministerstwu nie może być zbyt wiele, jednakże, szczególnie jeśli idzie o ministerstwa przemysłowe, byłoby wskazane utrzymanie pewnej ilości, oczywiście największych i najważniejszych, przedsiębiorstw (zakładów) w bezpośredniej podległości. Praktyka uczy, że system ten daje doskonałe wyniki, mobilizuje bowiem aparat ministerstwa do operatywności, do praktycznego rozwiązywania zagadnień, do wykonywania swych funkcji nie urzędniczo i zza biurka, lecz do bezpośredniego kierownictwa, bezpośredniej odpowiedzialności.

Uchwała Prezydium Rządu z 23 grudnia 1950 r., zakładając podstawy nowego systemu organizacyjnego administracji gospodarczej, stanowi ważny krok w kierunku usprawnienia naszej gospodarki narodowej i realizacji Planu 6-letniego.

Janina FIHELOWA

Kobiety w gospodarce narodowej

W WARUNKACH ustroju kapitalistycznego, w którym sprzeczność między społecznym charakterem produkcji a prywatno-kapitalistyczną formą przywłaszczania rodzi nieuchronnie kryzysy i związane ściśle z tym zjawiskiem bezrobocie, w warunkach, w których nawet w latach koniunktury istnieje rezerwowa armia bezrobotnych — angażowanie kobiet do pracy produkcyjnej łączy się z dążnością kapitalistów do uzyskania możliwie najtańszej siły roboczej. Chroniczna plaga społeczna, jaką staje się w okresie kapitalizmu monopolistycznego bezrobocie, nie stwarza możliwości szerszego wprowadzenia kobiet do produkcji, a jeżeli nawet uda im się wejść do jakiegoś zawodu czy gałęzi wytwórczości, to tylko pod warunkiem pracy za niższą od mężczyzn płacę. Uświęcone bowiem wielowiekową tradycją przesady o rzekomej niższości kobiet i ich niezdolności do zajmowania bardziej odpowiedzialnych stanowisk stwarzają atmosferę, w której stopień ich wyzysku jest wyższy od powszechnie stosowanego.

Nawet w tych krajach kapitalistycznych, w których formalnie wprowadzono równouprawnienie kobiet, ekonomiczne upośledzenie ich jest zjawiskiem nader jaskrawym. W Stanach Zjednoczonych na przykład zarobki kobiet są niższe od zarobków mężczyzn przeciętnie o 17%, a w Anglii pobierane przez kobiety wynagrodzenie wynosi niewiele ponad 50% wynagrodzenia mężczyzn, zatrudnionych w tym samym zawodzie.

Aby odsunąć kobiety od zajęć lepiej opłacanych, rządy kapitalistyczne wydają przepisy, zabraniające pracować im w wielu zawodach pod pozorem ochrony ich zdrowia. W rzeczywistości jest to najczęściej jedna z metod dyskryminacji kobiet, stosowanej w tych krajach.

Wraz z obaleniem ustroju kapitalistycznego znikają tamy, zagrządzające kobietom drogę przejścia do pracy produkcyjnej i zmuszające je do pozostawania poza głównym nurtem życia społeczno-gospodarczego. Ustrój socjalistyczny przez uspo-

liczenie środków produkcji likwiduje sprzeczność między społeczną formą wytwarzania a prywatno-kapitalistyczną formą przywłaszczania. Tym samym stwarza warunki, w których podział pracy nie przebiega żywiołowo, jak to ma miejsce w kapitalizmie, ale jest regulowany w sposób planowy przez państwo, zgodnie z potrzebami gospodarki narodowej. Jednocześnie wraz ze wzrostem produkcji podnosi się udział mas pracujących w dochodzie narodowym. W tych warunkach socjalistyczna gospodarka planowa pozwala na rozwój życia gospodarczego bez kryzysów i bezrobocia, a praca produkcyjna kobiet staje się jednym z niezbędnych czynników, gwarantujących dalszy postęp.

Osiągnięcia Związku Radzieckiego — pierwszego kraju, który zbudował socjalizm — potwierdzają teoretyczne uzasadnienie ekonomiczne możliwości pełnej produktywizacji kobiet w nowym ustroju. Tak więc w przemyśle węglowym Związku Radzieckiego udział kobiet w ogólnym zatrudnieniu wzrósł w latach 1928 — 1938 o 15,1%. W przemyśle metalurgicznym w tym samym czasie zatrudnienie kobiet wzrosło o 17%, w przemyśle budowy maszyn i obróbki metali o 20,8%.

W ZSRR raz na zawsze przełamany został przesąd, który dzielił zawody na „męskie” i „kobiece”. Kobiety śmiało wkraczają do wszystkich dziedzin życia, a wydajność ich pracy nie jest niższa od wydajności pracy mężczyzn. Podczas gdy w ciągu dwu pierwszych pięciolatek liczba kobiet, zatrudnionych w całej gospodarce narodowej wzrosła prawie trzykrotnie, w przemyśle ciężkim, który w krajach kapitalistycznych jest wyłączną domeną mężczyzn, podniósł się niemal czterokrotnie. Kobiety radzieckie sięgają po kierownicze stanowiska w produkcji, podnosząc jednocześnie stale swe kwalifikacje. Jeszcze w roku 1930 było w przemyśle ZSRR zaledwie 3.600 kobiet specjalistów, ale już w roku 1938 liczba kobiet inżynierów i techników sięgała 140 tysięcy, w roku 1940 wynosiła 170 tys., a obecnie zbliża się do 250 tys. W rolnictwie zatrudnionych było w roku 1941 ponad 100 tys. kobiet-kombajnerów, traktorzystek, kobiet, obsługujących skomplikowane maszyny rolnicze. W chwili obecnej jest ich niemal 250 tys.

Tak szeroko zakrojona akcja produktywizacji kobiet możliwa jest tylko przy jednoczesnej rozbudowie urządzeń socjalnych, sieci zakładów żywienia zbiorowego, pralni publicznych itp. Znaczną część zajęć domowych, związanych z wychowaniem dzieci przejęły na siebie w duże miasteczka specjalnie do tego celu powołane zakłady i instytucje. Przed Rewolucją Październikową było na terenie cesarstwa rosyjskiego zaledwie 500 miejsc w żłobkach. Od chwili obalenia caratu do roku 1937 liczba ta wzrosła do 627.800 miejsc, a w roku 1950 wynosiła już ponad 1.251 tys. miejsc. Poza tym żłobki sezonowe obsługiwały około 4 mln dzieci rocznie. Kobieta radziecka spokojna o wychowanie dzieci oddawać się może pracy zawodowej, brać czynny udział w życiu politycznym i społecznym.

Przemiany ustrojowe, jakie nastąpiły w Polsce po drugiej wojnie światowej, stworzyły warunki, w których produktywizacja kobiet stała się z punktu widzenia potrzeb ogólnogospodarczych czynnikiem niezbędnym. Kobieta w zakładzie pracy przestała być intruzem, stała się elementem pożądanym i poszukiwanym. Państwo zapewniło jej pełne równouprawnienie z mężczyzną zarówno pod względem prawnym, jak i ekonomicznym. Zasada: za równą pracę równa płaca — wprowadzana jest w życie mimo niechęci niektórych kierowników zakładów, którzy, tkwiąc jeszcze w przedwojennym sposobie myślenia, uważają, że kobieta nie powinna dorównywać w zarobkach mężczyźnie. Pracująca kobieta-matka została otoczona specjalną opieką. Zrewidowano przepisy o zakazie pracy w niektórych zawodach i te z nich, które nie były uzasadnione potrzebą ochrony zdrowia kobiety, zostały w praktyce uchylone. Dostęp kobiet do wszystkich zawodów i stanowisk stał się rzeczywistością.

W tych warunkach przystępowanie kobiet do pracy produkcyjnej ma charakter powszechny. W końcu III kwartału ub. roku liczba kobiet stanowiła już 31,5% ogółu zatrudnionych. W sektorze socjalistycznym pracuje obecnie ponad 1.100 tysięcy kobiet.

Największy napływ kobiet do produkcji można było zaobserwować w przemyśle państwowym, w którym jeszcze w pierwszym roku Planu Trzyletniego zatrudnionych było tylko 246.700 kobiet, w końcu roku 1948 liczba ich wzrosła do 355 tys., a w roku ub. przekroczyła 400 tys., czyli osiągnęła 250% liczby zatrudnienia kobiet w okresie przedwojennym. W przemyśle metalowym liczba zatrudnionych kobiet w porównaniu z okresem przedwojennym zwiększyła się przeszło 3-krotnie, w górnictwie — 15-krotnie, w hutnictwie — 9-krotnie, w przemyśle konfekcyjnym — 6-krotnie, w przemyśle włókienniczym przeszło 2-krotnie. Coraz liczniejszy jest w przemyśle napływ kobiet do zawodów, w których do niedawna byli zatrudnieni wyłącznie mężczyźni. Przy obecnym stanie zmechanizowania procesów produkcyjnych praca w zawodach uważanych jeszcze przed wojną za wymagające wielkiego wysiłku fizycznego, okazała się bynajmniej nie za ciężka. Coraz więcej spotykamy w przemyśle kobiet-tokarzy, elektromonterów, ślusarzy, spawaczy, blacharzy, kobiet obsługujących dźwigi i precyzyjne maszyny.

Jedną z gałęzi, do której weszły kobiety dopiero w okresie powojennym jest budownictwo. Wciąż rosną kadry murarek, tynkarek, zbrojarek, kobiet pracujących przy maszynach budowlanych. Przeszło 1.500 kobiet pracuje przy budowie Nowej Huty, w pięciu warszawskich przedsiębiorstwach budowlanych w ciągu 1950 roku liczba kobiet zatrudnionych wzrosła z 97 do 4.600.

Wiele nowych stanowisk obejmują kobiety również w komunikacji. W roku ubiegłym w poszczególnych pionach resortu komunikacji pracowało około 30 tys. kobiet, co stanowi 9% ogółu pracowników. Jest to jeszcze procent dość niski, tym bardziej, że kobiety zatrudnione są głównie w admi-

nistracji. Należy przypuszczać, że stosunek ten zmieni się na lepsze z chwilą szerszego wejścia kobiet do nowych zawodów w komunikacji. W kolejnictwie są już kobiety prowadzące pociągi, 12 kobiet objęło stanowiska dyżurnych ruchu, 16 jest kierownikami i rewizorami pociągów, 134 kobiety pełnią obowiązki konduktorek rewizyjnych. Dworzec Warszawa-Śródmieście jest całkowicie obsługiwany przez kobiety. W warszawskiej komunikacji miejskiej w ciągu roku 1950 przystąpiło do pracy jako konduktorki 370 kobiet, w charakterze motorniczych zaś 26 kobiet. Coraz liczniejszy również jest udział kobiet w pracach transportowych, a więc przy obsłudze dźwigów portowych i innych robotach wyładunkowych.

W handlu uspołecznionym kobiety stanowią stosunkowo duży odsetek zatrudnionych, jednakże procent kobiet na kierowniczych stanowiskach jest stosunkowo znikomy. W spółdzielczości spożywców na przykład, w której kobiety stanowią niemal połowę pracowników, na kierowniczych stanowiskach znajduje się zaledwie 0,10%, na stanowiskach średnich 6,80%, na stanowiskach niższych 93,10%. Fakt ten należy uznać za objaw niezdrowy, świadczy bowiem o tym, że przesady o rzekomej niższości kobiet nie należą jeszcze do przeszłości. Zresztą, dowody tego można obserwować nie tylko w handlu. Mimo stosunkowo dużej liczby kobiet, wysuniętych na odpowiedzialne stanowiska w przemyśle (17.500 kobiet), kierownictwo wielu zakładów pracy niechętnie odnosi się do awansu społecznego kobiet, nie wierząc w ich możliwości.

Objęcie przez większą liczbę kobiet odpowiedzialnych stanowisk uzależnione jest w znacznym stopniu od aktywnego udziału ich w szkoleniu i doksztalcaniu zawodowym. Do niedawna istniejący w tej dziedzinie stan nie był zadowalający. Jak wskazuje niżej zamieszczone zestawienie, ilustrujące udział dziewcząt w zaciągu do szkół zawodowych podległych Centralnemu Urzędowi Szkolenia Zawodowego, w roku szkolnym 1950/51 nastąpiła pewna poprawa. Jednakże wielka stosunkowo jeszcze ilość kandydatek do szkół administracyjno-gospodarczych świadczy, że na odcinku szkolenia zawodowego kobiet nie nastąpił jeszcze przełom, który doprowadzić winien w konsekwencji do pełniejszego wciągnięcia kobiet do produkcji. Wynika z tego, że dla większości dziewcząt ideałem jest jeszcze biurko urzędnicze, a nie, jak to być powinno, tokarka czy laboratorium przyfabryczne.

Kierunek szkolenia	zaciąg dziewcząt po 7 klasach szk. podst. do szkół zawod. podl. C.U.S.Z. w roku			
	rok szk. 1949/50		rok szk. 1950/51	
	ilość	% ogółu uczniów	ilość	% ogółu uczniów
Górnictwo	15	0,2	366	3,5
Mineralny	122	21,6	200	13,2
Metalowy	511	1,3	4821	8,4
Elektrotechniczny	270	4,2	1922	13,9
Energetyczny	5	0,3	247	9,2
Chemiczny	901	38,0	2101	44,0
Włókienniczy	2919	57,7	4375	63,8
Skórzany	114	23,9	1239	38,1
Przetwórczo-pol. i spoż.	296	29,9	1187	41,2
Admin.-gospodarczy	21882	74,3	24223	76,0
Gospod.-usługowy	972	95,2	5759	94,9
Hutniczo-odlewniczy	30	2,5	96	4,9

Podobnie jak w innych dziedzinach szkolenie zawodowe kobiet w rolnictwie nie wkroczyło jeszcze na właściwe tory. Na ogólną ilość 3.657 przeszkolonych na kursach w roku 1950 w zawodach rolniczych i związanych z rolnictwem liczba kobiet wynosiła zaledwie 637, przy czym przeważającą część stanowiły przedszkolanki i kierowniczki żłobków. Udział kobiet w szkoleniu w nowych zawodach w ciągu roku 1950 obrazuje niżej zamieszczone zestawienie:

rodzaj kursów	kursantów ogólna liczba	tym kobiet
dla traktorzystów	1345	169
„ kierowników PGR	144	3
„ inspektorów socjaln.	102	23
„ kalkulatorów	660	25
„ magazynierów	86	10
„ sanitariuszy weteryn.	108	1

Nie lepiej przedstawia się sprawa w aparacie szkoleniowym Centrali Rolniczej Związku Samopomocy Chłopskiej, gdzie w ogólnej liczbie 28 tys. przeszkolonych, kobiety stanowią tylko 4 tys.

Mimo, że szkolenie zawodowe kobiet zarówno w przemyśle, jak i w zawodach rolniczych, nie przebiega jeszcze pomyślnie, udział kobiet w całości kształcie zagadnień gospodarczych, a więc i związanych z problemem przebudowy wsi, przybiera stale na sile. Kobiety wiejskie nieśmiałe do niedawna i niewierzące w swe siły, stają się coraz bardziej aktywne, a udział ich w przemianach społeczno-gospodarczych nabiera ciągle większego znaczenia. Poczynają one rozumieć, że socjalistyczna przebudowa rolnictwa wyzwala kobietę z pęt zależności ekonomicznej, eliminuje prymitywną pracę od świtu do nocy, zdejmując częściowo ciężar wychowania dzieci.

Na ogólną liczbę 49.757 członków spółdzielni produkcyjnych było w końcu ub. roku 10.181 kobiet, czyli 20,30%. W tym czasie udział kobiet w zarządach spółdzielni stanowił 11,10%. Znaczny jest również udział kobiet w pracy produkcyjnej Państwowych Gospodarstw Rolnych, w których przy ogólnym zatrudnieniu 212.241 osób liczba kobiet wynosi 61.400.

Duże znaczenie dla uświadczenia mas chłopskich o wyższości kolektywnych form gospodarowania na wsi posiadają grupy producentów i hodowców. O zasięgu działalności tych organizacji świadczy liczba członkiń, wynosząca 515 tysięcy. Na stanowiskach kierowniczych grup jest obecnie 4.550 kobiet. W organizacjach tych kobiety wiejskie, pochodzące z małych i średnich gospodarstw, przechodzą pierwszy etap przygotowania do pracy w gospodarce zespołowej, omawiając i rozwiązując wspólne problemy, związane z produkcją rolną i hodowlą.

Koła Gospodyń Wiejskich, skupiające w ramach swej organizacji zarówno chłopki z PGR-ów, spół-

dzielni, produkcyjnych, jak i drobnych i średnich gospodarstw — w ogólnej liczbie 408.229 kobiet — przyczyniają się również w swej działalności do uświadomienia i zwiększenia aktywności kobiety wiejskiej.

Już obecnie udział kobiet we władzach Związku Samopomocy Chłopskiej, sięga 22%, podczas gdy jeszcze w roku 1947 wynosił zaledwie 1%. Kobiety we władzach gminnych spółdzielni „Samopomocy Chłopskiej” są również licznie reprezentowane, stanowią bowiem 27,4%, a w Komitetach Członkowskich gminnych spółdzielni 25%.

Realizacja zadań Planu Sześcioletniego wymaga pełnego wciągnięcia do produkcji ukrytych rezerw ludzkich, a więc jeszcze dalej idącej aktywizacji zawodowej kobiet we wszystkich dziedzinach. W ustawie o Planie Sześcioletnim czytamy: „Celem zapewnienia planowanego wzrostu produkcji i usług, ustala się stan zatrudnienia w gospodarce socjalistycznej poza rolnictwem w ilości 5,7 miliona osób, to jest wzrost o 60% w porównaniu z rokiem 1949.

Należy zapewnić zwiększenie udziału kobiet w ogólnej liczbie zatrudnionych w gospodarce socjalistycznej do 33,5%. W tym celu w okresie Planu należy przyjąć do pracy 1.230 tysięcy kobiet”.

Znaczy to, że kobiety w liczbie pracowników nowozatrudnionych w okresie sześciolecia stanowić będą przeszło połowę.

Tak szerokie wciągnięcie kobiet do produkcji możliwe będzie tylko przy jednoczesnym odciążeniu ich w pracy domowej i szerokiej rozbudowie urządzeń socjalnych. Już rok ubiegły — pierwszy rok Planu Sześcioletniego — przyniósł poważne osiągnięcia na tym odcinku. W końcu 1950 roku liczba miejsc w żłobkach stałych wynosiła 24.869, w przedszkolach — 343 tysiące miejsc. Dla dzieci wiejskich zorganizowano 5.900 dziecińców sezonowych z 333 tys. miejsc. Z kolonii letnich korzystało w roku 1950 1.100 tysięcy dzieci. W tym samym czasie powstało 1.200 stacji opieki nad matką i dzieckiem, z czego 800 stacji na terenie wsi.

W miarę postępującego zatrudnienia kobiet, wzrasta stale ich uświadomienie polityczne i klasowe, zjawia się socjalistyczny stosunek do pracy. Stale rośnie udział kobiet we współzawodnictwie. W 1947 roku współzawodniczyło 7 tysięcy kobiet, na początku 1950 liczba ich wzrosła do 200 tysięcy, a w końcu ub. r. wynosiła już 309 tysięcy. Jak wielkim wkładem do gospodarki narodowej

jest produkcja wykonywana przez kobiety w ramach podejmowanych zobowiązań świadczy fakt, że dzięki współzawodnictwu i Wartom Pokoju z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet w ubiegłym roku, produkcja przemysłowa i wydajność pracy podniosła się przeciętnie od 5 do 27%. W związku z II Światowym Kongresem Pokoju w Warszawie wykonane przez kobiety prace ponad plan stanowią również ogromną wartość.

Obecnie w związku z Ogólnopolskim Kongresem Ligi Kobiet, który odbędzie się w dniach 3 i 4 marca br. oraz zbliżającym się Międzynarodowym Dniem Kobiet, pracownice wszystkich gałęzi gospodarki narodowej podejmują masowo zobowiązania. Tak więc wartość dodatkowej produkcji obuwia, do której zobowiązały się robotnice z Pe-Pe-Ge w Grudziądzu, wynosi 333 tys. zł.

Robotnice fabryki im. Karola Świerczewskiego postanowiły również uczcić swoje święto czynem produkcyjnym. Zobowiązały się one między innymi w dniach od 2—8 marca zwiększyć o 10% wykonanie norm produkcyjnych. Kobiety z zakładów im. Marcina Kasprzaka w Warszawie powzięły także wielkie zobowiązania produkcyjne. M. in. Maria Halczyk postanowiła od 15 lutego do 8 marca br. wykonywać 250% nowej normy, Anna Kuczyńska i Stefania Siedlecka realizować będą swą normę w tym czasie w 200%.

Kobiety wiejskie nie pozostają w tyle za swymi towarzyszkami z miast. Tak więc członkinie spółdzielni produkcyjnej im. Lenina w Marianowie pow. stargardzki, postanowiły zwiększyć zaplanowaną powierzchnię uprawy buraka cukrowego. W ślad za nimi poszły członkinie spółdzielni produkcyjnej w Czarnkowie w tym samym powiecie, które również zobowiązały się podnieść areal buraka cukrowego.

Oto tylko, garść przykładów, ilustrujących uświadomienie społeczno-polityczne kobiet pracujących, które czynami produkcyjnymi pragną manifestować swe przywiązanie do ustroju sprawiedliwości społecznej. Kobiety miast i wsi przez swój socjalistyczny stosunek do pracy dają dowód, że rozumieją wielkość zadań, jakie stawia przed nimi Plan Sześcioletni. Szerokie wciągnięcie kobiet do pracy produkcyjnej otwiera przed nimi drogę awansu społecznego, stwarza możliwość bardziej dostatniego i kulturalnego życia, wyrывa je z ciasnych ram pracy domowej, realizuje pełne równouprawnienie, bez którego nie może być mowy o budowie socjalizmu.

... warunkiem naszego zwycięstwa jest, aby każdy człowiek pracy w Polsce stał się świadomym twórcą Planu 6-letniego. Trzeba więc, aby każdy — od dziecka szkolnego poczynając — znał plan i program budownictwa socjalizmu, aby każdy człowiek pracujący stał się oddanym sprawie budowy socjalizmu bojownikiem i ofiarnym realizatorem Planu 6-letniego.

(Bolesław Bierut)

Leon GEHORSAM

Zagadnienia dyscypliny przewozowej na PKP

6 -LETNI Plan rozbudowy gospodarczej i budowy podstaw socjalizmu w naszym kraju postawił przed PKP zadania zwiększenia przewozów towarowych o 74,6%, zaś przewozu osób o 90,5% na kolejach normalnotorowych, zaś na kolejach wąskotorowych zwiększenia przewozów towarowych o 76,5% i osobowych o 45,5%.

Te wielkie zadania przewozowe muszą być wykonane przy użyciu jak najmniejszej ilości taboru, dlatego też Plan 6-letni przewiduje wzrost ogólnego ilostanu wagonów towarowych tylko o 13,5%, a ogólny ilostan parowozów ulegnie nawet zmniejszeniu o 7,9%.

Ażebym móc wykonać stojące przed PKP zadania przewozowe przy tym stosunkowo nieznacznym wzroście taboru, muszą koleje przewieźć każdym wagonem więcej towaru, to znaczy skrócić współczynnik obrotu wagonów o 26,4 godz. w stosunku do roku 1949 i zwiększyć wykorzystanie średniej ładowności wagonu o 18%. Równocześnie z tym musi kolej wydłużyć przebieg dobowy parowozów towarowych o 30,1% i osobowych o 23,1%.

Bez skrócenia współczynnika obrotu wagonów towarowych, bez zwiększenia przebiegu dobowego parowozu i zwiększenia średniej ładowności wagonu towarowego, PKP nie będą mogły wykonać zaplanowanych na koniec 6-lecia przewozów, nie zwiększając taboru ponad zaplanowany procent.

Zagadnienie skrócenia współczynnika obrotu wagonów, to w pierwszym rzędzie zagadnienie równomierności przewozów i to równomierności tak w ciągu całego roku, jak w ciągu miesiąca i w ciągu tygodnia. Nierównomierność przewozów, zrywanie ustalonych terminów i wielkości załadunku było przyczyną nie tylko trudności przewozowych w okresie jesieni, ale i było przyczyną zmniejszenia ilości załadowanych wagonów i tym samym przewiezionych towarów. Nierównomierność pracy klientów powoduje, że zaledwie w ciągu 50 dni w roku kolej w pełni wykorzystuje swoją zdolność przewozową, wykonując przy tym maksymalny wysiłek i nie zaspokajając w pełni potrzeb wszystkich klientów. W 1949 r., w październiku ilość przewiezionych wagonów wynosiła o 60% więcej niż w styczniu, lutym i nawet marcu. W dziewięciu miesiącach 1949 r. ładowaliśmy przeciętnie o 36% mniej wagonów niż w październiku, czy listopadzie. W 1950 r. w październiku ilość naładowanych wagonów była większa o 34,4% niż

w styczniu, o 32,4% niż w lutym i o 15,7% niż w marcu. W ciągu 9 miesięcy 1950 r. ładowaliśmy o 21% mniej niż w październiku.

Poważna poprawa w stosunku do r. 1949 wynika częściowo z usprawnienia pracy kolei, z usprawnienia pracy klientów i z walki o równomierność przewozów, jaką na przestrzeni tego roku prowadziła kolej. Oczywiście, że i zdolność załadunkowa kolei jest w październiku i listopadzie najwyższa ze względu na pełną mobilizację taboru, jaką kolej przed przewozami jesiennymi przeprowadza. Jest również zrozumiałe, że kolej ze względów organizacyjnych (naprawy taboru, roboty drogowe itp.), nie może pracować z równą zdolnością przewozową w ciągu całego roku. Niemniej jednak nierównomierność z winy klientów jest jeszcze bardzo wielka. Świadczy o tym rezerwa wagonów, jaką kolej posiada w pierwszych miesiącach roku i jaką posiada nawet w okresie najbardziej wzmożonych przewozów w ciągu niektórych dni poszczególnych tygodni.

Również w roku bieżącym niewykonanie planu naładunków przez klientów kolei wskazuje na grożącą kolei w tym roku nierównomierność pracy klientów.

Niemniej ważne jest zagadnienie nierównomierności w ciągu miesiąca. W 1949 r. w październiku, przy dużym braku wagonów, średnio - dzienny załadunek w pierwszej dekadzie wynosił okragło 22.000 wagonów, w drugiej 27.000, a w trzeciej 29.000. Niewykorzystanie więc zdolności przewozowej w I dekadzie wyniosło 31%. W 1950 r. w październiku, przy poważnej mobilizacji klientów, średnio-dzienny naładunek wynosił w I dekadzie 25.000, w II — 29.800, w III — 28.600.

Spadek w III dekadzie w stosunku do II tłumaczy się częściowo większą ilością świąt — 2 niedziele i 3 dni przedświąteczne. Niewykorzystanie więc zdolności przewozowej kolei w I dekadzie w stosunku do II dekady wynosiło 19%.

Jeszcze gorzej przedstawia się niewykorzystywanie zdolności przewozowej z powodu zmniejszonego naładunku w niedziele i dni przedświąteczne. W październiku 1949 r. ładowaliśmy przeciętnie w niedzielę 33%, a w sobotę 85% ilości wagonów ładowanych w pozostałych dniach tygodnia. W październiku 1950 r. mimo wielkiej mobilizacji klientów, dokonanej przez PKPG i PKP, ładowaliśmy w niedzielę 39,6%, a w dni przedświąteczne

90% ilości wagonów ładowanych w pozostałych dniach tygodnia. Przez gorsze ładowanie w niedziele i dni przedświąteczne współczynnik obrotu uległ pogorszeniu np. w II dekadzie najlepszy wynosił 4,9 a w niedzielę podskoczył na 14,7. Tego rodzaju nierównomierność powoduje ogromne straty zdolności przewozowej kolei, a tym samym i w gospodarce narodowej. Tego rodzaju nierównomierność, wywołana zmniejszonym naładunkiem w początkach miesiąca oraz w niedziele i dni przedświąteczne, powoduje zwiększone zapotrzebowanie klientów na wagony w dni robocze, zapotrzebowanie, którego kolej nie jest w stanie w pełni zaspokoić i w związku z tym jest zmuszona odmówić podstawiania wagonów klientom w danej chwili mniej ważnym, co odbija się niejednokrotnie na samej produkcji.

Drugim poważnym zagadnieniem jest walka o wyrugowanie niepotrzebnych przewozów i wszystkich tych manipulacji wagonowych, które wpływają na zbyteczne przetrzymywanie wagonów, względnie ich jałowy przebieg. Reekspedycja wagonów jest wynikiem fałszywego planowania przewozów, podobnie jak przeekspediowywanie ładunków. W skutkach i przeekspediowanie i reekspedycja powodują nieracjonalne wykorzystanie taboru i powodują przetrzymywanie go średnio przez okres 3 dni. Ponadto powodują wprowadzanie w dokumentach przewozowych skomplikowanych zmian i dodatkowe prace manewrowe.

W ciągu 10 miesięcy 1950 r. zarejestrowano 31.886 przypadków przeekspediowań przesyłek wagonowych, z czego w początkowym okresie rejestracji około 40% stanowiły przeekspediowania do stacji położonych w obrębie tych samych węzłów.

Dzięki podjętej przez kolej od marca 1950 r. akcji zwalczania przeekspediowań, w drodze alarmowania zainteresowanych resortów i odpowiedniego współdziałania z PKPG, ilość przeekspediowań zaczęła się stopniowo zmniejszać.

Tak więc, gdy w marcu 1950 r. zarejestrowano 5.122 przypadków przeekspediowań, to w grudniu 1950 r. było ich już tylko 2.123, czyli o 59% mniej. Jeśli teraz przyjąć, że ilość przeekspediowań w styczniu i lutym 1950 r. oraz wynikające stąd straty odpowiadają stwierdzonym w wyniku rejestracji danym za marzec 1950 r. okaże się, że w maju 1950 r. straciliśmy z powodu reekspedycji 3.033.360 wagonogodzin, z czego postój na stacjach przeekspediowania, a więc zbyteczne zajmowanie torów i to przeważnie na węzłach o dużym natężeniu pracy wyniósł 859.593 wagonogodziny. Ponadto reekspediowane wagony dokonały 3.121.883 km dodatkowych przebiegów.

A teraz obliczmy ile to kosztowało w przeliczeniu na nową walutę? Klienci kolei z tytułu opłat za przeekspediowania, postojowe i dodatkowe przeważnie zapłacili 11.277.512 zł, co stanowi bezsprzeczną szkodę gospodarki narodowej, gdyż przy należytnym planowaniu i wykonaniu planu przewozowego wydatku tego można by uniknąć.

Bardzo poważnym czynnikiem, wpływającym na pogarszanie współczynnika wagonów, jest przetrzymywanie wagonów przy czynnościach ładunkowych. Przetrzymywanie wagonów pod naładunkiem, wyładunkiem oraz przeładunkiem w ciągu drugiego półrocza 1950 r. spowodowało stratę 10.184.213 wagonogodzin postoju. Ta ilość wagonogodzin daje możliwość załadowania 74.500 wagonów, którymi można by przewieźć 1.380.000 ton towarów. Obrót wagonów byłby wtedy krótszy o 2,5 godziny. Dałoby to gospodarce narodowej zysk w przyspieszeniu obiegu środków obrotowych w wysokości 3.040.000 złotych.

Zjawiskiem, godzącym również w zasady oszczędnej gospodarki, jest zagadnienie krzyżowania się przewozów oraz przewozów gospodarczo nieuzasadnionych. Przewozami nieuzasadnionymi nazywamy przewozy towarów przewożonych z miejsc odległych do stacji, w których sąsiedztwie te towary są produkowane. Przewozy gospodarczo nieuzasadnione absorbując wagony, uniemożliwiają dokonywanie przewozów towarów gospodarczo uzasadnionych, obciążają one zdolność ładunkową przewozową PKP.

Analiza gospodarczego uzasadnienia przewozów jest bardzo trudna do przeprowadzenia, gdyż wymaga ze strony zainteresowanych organów kolejowych gruntownej znajomości nie tylko nazwy ładunku, ale i jego specyficznych cech np. jeśli chodzi o węgiel — musiano by analizować i jego kaloryczność i grubość itp. Niemniej jednak w sierpniu PKP przeprowadziły analizę nieuzasadnionych przewozów, oczywiście bardzo przybliżoną i wychwyciły 2.596 takich przykładów. W ilości tej nie zaliczono krzyżowania się takich towarów jak węgiel i pochodne, złom, żelazo itd.

Najpoważniejsze jednakże krzyżowania się istnieją w przewozach cegły, materiałów drzewnych i budowlanych.

Tak np.: ze stacji Elbląg w listopadzie 1950 r. wysłano 37 wagonów cegły nowej do stacji Gdańsk-Wrzeszcz, Toruń Gł., a równocześnie do st. Elbląg nadeszło 27 wagonów cegły nowej ze stacji Malbork i Piła. Przewozy te krzyżowały się na odcinkach Elbląg — Malbork i Elbląg — Tczew — Bydgoszcz. Nadmierny przebieg dla jednej krzyżującej się przesyłki wyniósł 177 km; ze stacji Iława — Miasto w tym samym miesiącu 1950 r. wysłano 42 wagony tarcicy iglastej do różnych stacji DOKP Gdańsk, Poznań, Olsztyn i Łódź, a równolegle do st. Iława — Miasto nadeszło 14 wagonów tarcicy iglastej ze stacji Bydgoszcz, Susz, Sadlinki, Słupsk i Samborowo. Przewozy te krzyżowały się na odcinkach: Iława - Miasto — Samborowo, Iława - Miasto — Prabuty oraz Iława - Miasto — Bydgoszcz. Nadmierny przebieg dla jednej krzyżującej się przesyłki wyniósł od 23 km do 100 km w zależności od odcinka, na którym krzyżowały się przewozy.

Takie niewłaściwości w planowaniu i realizacji przewozów powodują nieuzasadniony wzrost kosztów.

tów przewozowych, co obciąża przewożone materiały nieuzasadnionymi kosztami handlowymi.

Dla zobrazowania wynikających stąd strat dla gospodarki narodowej wystarczy podać, że nieuzasadniony przewóz jednego wagonu cegły na odległość 177 km podraża koszt towaru o 158 zł, co stanowi około 11% wartości towaru, a nieuzasadniony przewóz jednego wagonu iglastej tarcicy podraża koszt towaru o 150 zł, co stanowi około 2% wartości towaru.

Dalszym zagadnieniem, mającym wpływ na kształtowanie się kosztów własnych przewozów, jest zagadnienie tzw. kumulacji wagonów na stacjach rozrządowych.

Klienci niejednokrotnie skarżą się na kolej, że przetrzymuje i kumuluje przesyłki wagonowe na węzłach i dostarcza je na stacje przeznaczenia w ilości, przekraczającej normalne możliwości wyładunkowe, co powoduje nadmierny przestój wagonów pod wyładunkiem i pobieranie z tego tytułu przez kolej nadmiernych opłat za postoje.

Kumulowanie przesyłek wagonowych na węzłach wynika z dążenia do uzyskania jak najcięższych pociągów. Jest bowiem ekonomicznie uzasadnione — wozic jak najcięższe pociągi, bo zużycie węgla na 1.000 br tonokm. jest tym mniejsze, im lepiej wykorzystana jest siła pociągowa parowozu. Z drugiej jednak strony przetrzymywanie wagonów na węzłach powoduje pogorszenie współczynnika obrotu wagonów, tj. czasu między jednym a drugim załadunkiem tego samego wagonu.

Równocześnie ogranicza możliwości kumulacji zdolność naładunkowa i wyładunkowa klientów kolei.

Skargi klientów na nadmierne kumulowanie przez kolej przesyłek są częściowo uzasadnione, chociaż następuje tu zjawisko uogólniania poszczególnych wypadków. Gdyby bowiem kumulacja wagonów była zjawiskiem masowym, to współczynnik obrotu wagonów w roku 1950 nie zostałby skrócony o 7 godzin w stosunku do roku 1949.

Nadawanie pojedynczych przesyłek wagonowych w różnych relacjach, i to periodycznie powtarzających się, przez tego samego klienta, powoduje konieczność wielokrotnego przerabiania składów na węzłach, przetrzymywania wagonów do czasu skompletowania składu, opóźnienie terminu dostawy przesyłki.

W walce o najekonomiczniejsze wykonanie przewozów, tj. przede wszystkim wożenie możliwie ciężkich pociągów i przy możliwie najrzadszym ich przeformowywaniu na węzłach, kolej musi zmobilizować klientów w kierunku nadawania możliwie największej ilości całopociągowych przesyłek, względnie zwartych grup wagonowych. Pozwoli to na marszrutyzację przewozów, na wyrugowanie zbędnych przeróbek składów na węzłach, skróci postój wagonów w oczekiwaniu na skompletowanie składu, pozwoli zastosować nowoczesne — ra-

dzieckie metody formowania pociągów. Gospodarcę narodowej przyniesie to duże korzyści w postaci potanienia kosztów przewozu i przyspieszenia obiegu środków obrotowych.

Długoletni Minister Komunikacji ZSRR Kaganowicz w kwietniu 1936 r. tak ujął to zagadnienie: „Ogromnym źródłem przyspieszenia obrotu wagonów i skrócenia postojów wywołanych przeformowywaniem składów na stacjach rozrządowych jest marszrutyzacja przewozów; planowanie gospodarki radzieckiej daje szerokie możliwości stosowania marszrutyzacji. Nigdzie nie ma takich możliwości przewozu towarów całymi pociągami jak w ZSRR, ponieważ u nas towary masowe rozdziela się użytkownikom planów i nie w ostatniej chwili“.

Przepisy kolejowe w Związku Radzieckim dają kolejom możliwość zagęszczenia naładunków; jeśli np. klient ma codziennie ładować 20 wagonów w określonym kierunku, kolej może od niego zażądać ładowania 40 wagonów co drugi dzień, jeśli to jednak jest nieracjonalne z jakichkolwiek przyczyn, kolej może żądać od grupy klientów ładowania grup wagonowych w określonych dniach w określonych kierunkach, co pozwala na formowanie marszrut.

PKP prowadzi marszrutyzację niektórych masowych ładunków. 7% przewozów węgla odbywa się w pociągach zmarszrutyzowanych i ponad 20% w pociągach zestawionych wagonów w grupach kierunkowych. Niestety, największą trudność w organizowaniu marszrutyzacji stanowi niedostatecznie pogłębione planowanie przewozów ze strony klientów, którzy nawet w wielu wypadkach, jak to miało miejsce w październiku ub. roku nie są w stanie podać na 48 godzin wcześniej ilości potrzebnych wagonów i ich stacji przeznaczenia.

Dlatego też ilość przeformowywań pociągów jest bardzo wielka i kolej nie może osiągnąć żadnego w planie br. ciężaru brutto pociągów towarowych.

Klienci kolei muszą rozbudowywać fronty załadunkowe i wyładunkowe i przechodzić na urządzenia mechaniczne, zamiast żądać przedłużenia czasu wolnego od postojowego. Na przedłużeniu czasu wolnego od postojowego dla niektórych zakładów hutniczych do 12 godzin stracono okrągło 804.528 wagonogodzin, co pozwoliłoby przewieźć 9.996 ton towaru i dałoby dochodu PKP 165.739 złotych. Za te pieniądze można by zbudować choćby na części zakładów hutniczych, proste urządzenia do mechanicznego naładunku i wyładunku wagonów.

W walce o jak najlepsze wykorzystanie wagonu towarowego trzeba maksymalnie likwidować przewozy na krótkie odległości. Przewóz wagonu na odległość 15 km trwa około 3 dni. Nie mówiąc już o kosztach manewrowych i tarasowaniu torów na węzłach, wagon taki wykonuje zaledwie 5 km dziennego przebiegu, podczas gdy średni przebieg cobowy wagonu towarowego wynosił w 1949 r 66,5 km.

Przewozy te są niestety u nas częstym zjawiskiem. Niektórzy z klientów wolą korzystać z wa-

gonu niż z samochodu ciężarowego. Tak np. w grudniu 1950 r. stwierdzono, że zakłady zbożowe wysyłają otręby ze stacji Zbrosławice do st. Wieszowa na odległość 6 km. Ze względu na tak krótką odległość przewozu, szkoda czasu i pieniędzy na naładunek otrębów do wagonu i wyładunek tych otrębów z wagonu, czego można uniknąć przez bezpośrednie przewiezienie otrębów z młyna do magazynu.

Walka o jak najlepsze wykorzystanie wagonu towarowego, to również walka o jak najlepsze wykorzystanie jego ładowności.

Podwyższenie załadunku wagonu o 0,1 tony, jeśli przyjąć ilość załadowanych w 1949 r. wagonów, pozwoliło na przewiezienie tym samym taborem, a więc prawie bez żadnych dodatkowych kosztów 755.042 tony. Dla przewiezienia tej ilości ton towaru musiano by użyć 43.393 wagonów, to jest tylu wagonów, ile załadowało Ministerstwo Przemysłu Rolnego i Spożywczego w ciągu II dekadę października. Niestety nie wszyscy jeszcze klienci wykorzystują ładowność wagonów.

Walka o zwiększenie średniego załadunku wagonu toczy się na bazie zwiększania granicy ładowności wagonów przez kolej, tj. przez przesunięcie granicy ładowności do granic nośności dla znacznej części wagonów i dla wszystkich niewodochłonnych towarów oraz na bazie wprowadzania typów wagonów o dużej nośności — w Planie 6-letnim. Jednak walka ta nie da rezultatów, jeśli klienci kolei nie włączają się ze swej strony do tej walki.

Jak mówić o podwyższaniu granicy nośności wagonu, jeśli deficytowy wagon kryty 20-tonowy jest ładowany nieprasowaną słomą lnianą, która daje wykorzystanie jego nośności zaledwie w 15—20%.

W ZSRR zagadnienie to jest specjalnie analizowane i ustalono normy i sposoby pakowania, obowiązujące klientów.

Np. bawełna, włókno prasowane pod ciśnieniem poniżej 250 atm. dają wykorzystanie 73% nośności wagonu 16,5 tonowego, a 67% wagonu 18-tonowego. Natomiast prasowane pod ciśnieniem wyższym niż 250 atm. dają wykorzystanie w 85% nośności wagonu 16,5-tonowego i 78% wagonu 18-tonowego.

U nas słomę ładuje się nawet luzem, zamiast prasować ją ręczną prasą.

Regulamin kolei radzieckich daje prawo Ministrowi Kolei odmówić przewozu ekonomicznie nieuzasadnionej przesyłki, zażądać podwyższonej opłaty w wypadkach, kiedy towar przewozi się na zbyt długie odległości bez uzasadnionej potrzeby i nie dopuszcza na odległości do 30 km. Paragraf 62 regulaminu powiada, że „za niewykonanie ustalonych miesięcznym planem przewozowym norm załadunku klient i kolej ponoszą odpowiedzialność pieniężną (prócz odpowiedzialności dyscyplinarnej i karno - sądowej), do której pociągają się osoby winne niewykonania planu. Prokuratura Związku Radzieckiego ma polecenie pociągania do jak najsurowszej odpowiedzialności osoby zrywające sy-

stematycznie plan załadunku przez niepodstawienie próżnych wagonów, względnie za złe wykorzystanie podstawionych wagonów.

Plan 6-letni stawia tak wielkie zadania przed nami, że nie wystarcza samo usprawnienie pracy i organizacji kolei. Dla wykonania tego zadania konieczna jest przebudowa i to gruntowna stylu pracy klientów.

Po pierwsze — plan dystrybucji powinien być tak skonstruowany, aby określone zakłady zaopatrywały, względnie były zaopatrywane przez określone najbliższe położone rejony. Pozwoli to na stworzenie stałych potoków towarowych, na likwidację zbędnie długich przewozów i częściowo przewozów krzyżujących się.

Po drugie — na bazie rejonizacji muszą być zawarte szczegółowe umowy planowe, które posłużą jako podstawa dla rocznych, kwartalnych i miesięcznych planów przewozowych z podaniem stacji nadania i stacji przeznaczenia. Plany te uzupełniają klienci dekadowymi planami przewozowymi przedkładanymi stacjom. Nie do pomyślenia jest utrzymywanie nadal sytuacji w której klienci na 48 godzin wcześniej nie są w stanie podać ile i dokąd ładują. Pozwoli to na właściwe planowanie pracy stacji i na ekonomiczniejsze formowanie pociągów oraz szerokie stosowanie marszrutyzacji. Usunie to również reekspedycję i krzyżowanie się przewozów.

Po trzecie — planowe umowy, zawierane między zakładem produkcyjnym i organizacją zbytu, powinny zlikwidować szturmowość pracy, wyrażającą się w nagłym bezplanowym powiększaniu swoich zapotrzebowań.

Po czwarte — plany przewozowe muszą zakładać równomierność naładunku w ciągu roku, miesiąca i tygodnia. Niedopuszczalnym jest, aby w systemie gospodarki socjalistycznej w okresie największego nasilenia przewozów stały wagony w rezerwie, jak to miało miejsce np. w dniu 17.X. 1950, kiedy 3.971 węglarek znalazło się w rezerwie, lub w dniu 3.XI, kiedy odstawiono do rezerwy 2.365 krytych wagonów i około 30.000 węglarek. Klienci muszą w pełni wykorzystać niedziele i święta dla czynności naładunkowych. Jest wielce charakterystyczne, że wyładunek odbywa się mimo świąt, gdyż za postój klienci płacą, natomiast plan naładunku jest stale w niedziele i święta zrywany. Zrywanie ustalonego naładunku, systematyczne przetrzymywanie wagonów pod naładunkiem i wyładunkiem winno być sądownie karane.

Po piąte — klienci kolei powinni powiększyć magazyny i składy oraz powiększać front naładunkowy. Jest nieekonomiczne podstawianie na bocznicę znikomej ilości wagonów. Powoduje to oprócz strat w obrocie wagonu zbyteczne przestaje na węzłach i dodatkowe koszty manewrowe.

Po szóste — kolej w okresie 6-lecia, na cele mechanizacji naładunku i wyładunku, zapreliminowała 30 razy większą średnioroczną kwotę niż w 1949 r. Klienci ze swej strony na bocznicach powin-

ni szeroko stosować mechanizację prac naładunkowych i wyładunkowych, aby skrócić postoje wagonów. W Związku Radzieckim czas naładunku lub wyładunku jest o 2 godziny krótszy, niż u nas.

Po siódme — pełne wykorzystanie ładowności wagonu wymaga zmiany systemu pakowania towaru, stosowania prac oraz korzystania, zwłaszcza w okresach szczytów przewozowych, w większym niż dotychczas stopniu z wagonów otwartych.

Przewozy towarowe na kolei przekroczyły w 1950 r. o 104% przewozy z 1937 r. chociaż ilostan inwentarzowy jest obecnie większy tylko o 21% od ilostanu z 1937 r. Współczynnik obrotu jest obecnie o 53 godziny krótszy, niż w 1937 r.

Seweryn WRÓBEL

Planowanie przewozów na PKP

SUROWCE i półfabrykaty są podstawą produkcji każdego zakładu produkcyjnego. Takim „surowcem” w produkcji usług przewozowych kolei jest masa towarowa, którą otrzymuje od nadawców do przewozu. Różnica w dalszym porównaniu jest ta, że zakład produkcyjny, wychodząc z zaplanowanej wielkości produkcji, oblicza ilość potrzebnych surowców; kolej zaś, wychodząc z wielkości zgłoszonej masy przewozowej, oblicza i dostosowuje do tego swoją zdolność przewozową.

Oczywiście, że między tymi dwoma działaniami gospodarczymi istnieje ścisła zależność: surowce i półfabrykaty muszą być dowieszone do zakładów produkcyjnych, a gotowe wyroby muszą być rozwieszone do miejsc użycia i zużycia, w tej zaś pracy transportowej kolej ma dominujące miejsce, gdyż sieć PKP wykonuje około 92% wszystkich przewozów w kraju. Reszta przypada na transport samochodowy i wodny (żegluga śródlądowej).

Z tych ogólnych ale podstawowych założeń wynika, że dla opracowania racjonalnego planu przewozów kolejowych konieczna jest znajomość następujących elementów: 1) co się będzie przewoziło, 2) ile, 3) skąd — dokąd i 4) kiedy.

Odpowiedzi na te cztery pytania powinien udzielać nadawca przesyłek, każdy na swoim szczeblu, począwszy od zakładu poprzez zjednoczenia, zarządy centralne i ministerstwa gospodarcze — odpowiedź na pierwsze pytanie („co?”) informuje o rodzaju potrzebnego taboru (wagony kryte, węglarki, platformy, cysterny itp.) i urządzeń ładunkowych; odpowiedź na drugie pytanie („ile?”) — o wielkości naładunku, a więc o wielkości potrzebnego taboru; odpowiedź trzecia („skąd — dokąd?”) — o odległości przewozu, a więc w połączeniu z drugim pytaniem — o wielkości pracy kolei (tonokilometry) i kierunkach przewozowych; wreszcie odpowiedź czwarta („kiedy?”) — o rozłożeniu przewozów w czasie, o szczytach przewozowych, a więc o maksymalnym obciążeniu środków przewozowych w pewnym okresie i o konieczności przygotowania na ten okres wystarczającej zdolności przewozowej.

Dotychczasowa kilkuletnia praktyka wykazała, że nadawcy zdolni są dać odpowiedź wystarczająco do-

Niemniej kolej ma jeszcze dużo do zrobienia na odcinku usprawnienia swej pracy, zastosowania w szerokiej skali doświadczeń eksploatacyjnych przodujących kolei Związku Radzieckiego, skrócenia obrotu wagonu, zwiększenia szybkości technicznych i handlowych, usprawnienia obsługi klienta, zapewnienia szybkiej, terminowej i bezawaryjnej dostawy ładunku, potaniania kosztów przewozu.

Kolej nie będzie szczędziła wysiłku, aby stojące przed nią zadania wypełnić. Od pracy klientów, od właściwego planu przewozowego i pełnej dyscypliny jego wykonania zależy jak najszybsze wykonanie przez kolej tych zadań, zadań postawionych przed nią przez Partię i Rząd.

kładną jedynie na dwa pierwsze pytania. Np. w roku 1949 wielkość przewozów w stosunku rocznym w wykonaniu różniła się o 1,4% od zaplanowanej dla tego roku; w r. 1950 — ta różnica wynosi — 5,2%.

Na ostatnie dwa pytania kolej nie otrzymuje dotąd odpowiedzi i to nie tylko w odniesieniu do okresu rocznego, ale nawet miesięcznego, lub dekadowego. Stan ten wskazuje, że o ile plany produkcji są względnie dokładnie sporządzane i realizowane, o tyle plan dystrybucji jest płynny.

Niemniej jednak kolej nie może odstąpić od swych postulatów, jeśli jej plany przewozowe mają być oparte na przesłankach gospodarczych, a nie na przypuszczeniach i zgadywaniu.

Należy sądzić, że nacisk i współpraca kolei w tym kierunku przyspieszą i ułatwią rozwiązanie tego ważnego zagadnienia. A że to jest możliwe i wykonalne, dowodzi doświadczenie kolei ZSRR i obecny poziom ich planowania przewozów.

Również u nas od roku prowadzi się w tym kierunku akcję na terenie PKPG i w bezpośrednich kontaktach kolei z niektórymi nadawcami masowych towarów.

Współpraca z Centralą Zbytu Węgla pozwoliła na opracowywanie planu dziennego naładunku węgla na okres każdego miesiąca. W okresie jesiennym przewozów 1950 r. pewne efekty dodatnie osiągnięto przy planowaniu z nadawcami przewozów ziemniaków i buraków cukrowych.

O projektach rozszerzenia tych doświadczeń na wszystkich nadawców i opracowania instrukcji, pogłębiającej obecny stan współpracy kolei z nadawcami przy sporządzaniu planów przewozowych, będzie mowa dalej. Przedtem jednak pokrótce zapoznajmy się z metodologią sporządzania planów przewozowych w ZSRR.

Do r. 1939 sporządzano tam plany roczne i plany miesięczne tylko jako plany naładunku towarów — a nie plany przewozów. Odpowiada to naszemu obecnemu stanowi planowania.

W r. 1939 dokonano przejścia na operatywne planowanie miesięczne przewozów, tzn. że plany te zawierały już rejon nadania (drogę żel.) i rejon (drogę żel.) przeznaczenia.

W warunkach powojennych w r. 1946 ukazało się rozporządzenie: „O rocznych i kwartalnych planach gospodarczych“, na zasadzie którego resorty i urzędy przedstawiają do Rady Ministrów do zatwierdzenia roczne plany gospodarki narodowej, budżety i bilanse obrotów materiałowych. Plany te są rozbite wg kwartałów. Zarządzenie powyższe upoważnia ministerstwa i urzędy do opracowywania, prócz tego dla podległych przedsiębiorstw planów kwartalnych produkcji z rozbićm na miesiące. Plany miesięczne mogą przekraczać w sumie plan kwartalny z planu rocznego, jednak nie więcej niż o 10%.

Na zasadzie tych planów kwartalnych produkcji koleje ZSRR przeszły od 1947 r. na sporządzanie również kwartalnych operatywnych planów przewozów z rozbićm na miesiące.

Ze względu na ścisły związek planów przewozowych z planem bilansów materiałowych, od r. 1948 planowanie przewozów należy do zakresu działania Państwowej komisji materiałowo-technicznego zaopatrzenia gospodarki narodowej (GOSSNAB).

W obecnym stanie sporządza się więc następujące plany przewozowe:

- 1) plan perspektywiczny (5-letni);
- 2) „roczny;
- 3) „operatywny kwartalny.

Plan roczny zatwierdzony przez Radę Ministrów, zawiera następujące pozycje w zakresie przewozów towarowych:

- 1) średniodzienny naładunek wagonów w roku z rozbićm na kwartały;
- 2) ilość ładunku w tonach przesyłek handlowych ogółem w ciągu roku;
- 3) wielkość przewozów w tonokilometrach taryfowych w roku, z rozbićm na kwartały;
- 4) wielkość przewozów w tonokilometrach eksploatacyjnych (bez rozbićcia kwartalnego);
- 5) średniodzienny naładunek wagonów w roku i roczna wielkość załadunku w tonach, w stosunku do każdego z następujących masowych towarów: węgiel, koks, ropa i pochodne, drzewo, rudy, metale czarne i złom, materiały budowlane pochodzenia mineralnego (oddzielnie cement), sól, cukier, zboże;
- 6) obrót wagonu.

Tak zatwierdzony plan roczny Ministerstwo Komunikacji rozбивa na okręgi i drogi żelazne.

Dla sporządzenia planów kwartalnych połączono wielotysięczną różnorodność towarów w 76 grup i dla tych grup oblicza się przewozy w przeliczeniu na 2-osiove wagony za wyjątkiem 16 podstawowych towarów (przeważnie podanych wyżej), które prócz tego planuje się w tonach. Terminarz przebiegu sporządzania operatywnych planów kwartalnych jest następujący:

a) wszystkie ministerstwa i urzędy gospodarcze, nadające przewozy (nadawcy), obowiązane są na 40 dni przed początkiem kwartału przedstawić Ministerstwu Komunikacji zapotrzebowanie na przewozy na przyszły kwartał (z rozbićm na miesiące); zapotrzebowanie zawiera: rodzaj towarów (spośród 76 grup), średniodzienny załadunek wagonów, ilość wagonów na kwartał z rozbićm na miesiące i na rejony (drogi żel.), nadawca;

b) na zasadzie powyższych zapotrzebowań Min. Kom. w ciągu 2 — 5 dni w porozumieniu z GOSSNAB ustala wstępne limity wagonów dla nadawców dla każdej grupy towarów, wg miesięcy;

c) po otrzymaniu limitów, nadawcy opracowują plan przewozów wg rejonów (drogi żel.) nadania i rejonów (drogi żel.) przeznaczenia i przekazują go do Min. Kom. najpóźniej na 25 dni przed początkiem kwartału;

d) Min. Kom. koordynuje te plany, zestawia plany zbiorcze, przedstawia je Radzie Ministrów i GOSSNAB, nie później niż na 2 tygodnie przed początkiem kwartału;

e) GOSSNAB jest obowiązany wnieść ten plan do zatwierdzenia przez Radę Ministrów nie później, niż na tydzień przed początkiem kwartału.

Dla utrzymania tych terminów stosuje się porządek i technikę sporządzania planów kwartalnych, opisaną pokrótce niżej:

Podstawową sprawą dla sporządzania planu przewozów (a nie załadunku) jest powiązanie miejsc produkcji z miejscem użycia towarów. Dopiero gdy jest sporządzony plan dystrybucji surowców i wytworów, można przystąpić do sporządzenia planów przewozów.

Na podstawie przytoczonego wyżej rozporządzenia z 1946 r. Ministerstwa sporządzają konkretne plany produkcji z rozbićm na miesiące. Wychodząc z tych planów (i z planów rocznych) zakłady produkcyjne otrzymują na 50 dni przed początkiem kwartału od ministerstw — odbiorców i od swego ministerstwa rozdzielniki wysyłkowe wg odbiorców. Zakłady sporządzają zapotrzebowanie na ilość i rodzaj wagonów i przesyłają do swego ministerstwa na 45 dni przed początkiem kwartału ze wskazaniem rejonu (drogi żel.) przeznaczenia. Ministerstwa zestawiają plany (zapotrzebowanie) zbiorcze i przekazują je do Min. Kom. na 40 dni przed początkiem kwartału. Dalszy przebieg — wg terminarza podanego wyżej.

Do czasu zatwierdzenia planu przewozów przez Radę Ministrów podaje się projekt tego planu na pierwszy miesiąc kwartału nadawcom i zarządom kolei jako prowizoryczny plan.

Poprawki miesięczne do zatwierdzonych planów kwartalnych ministerstwa mogą składać do Min. Kom. na 20 dni przed początkiem miesiąca.

Zatwierdzony plan kwartalny ministerstwa rozбивają na miesiące i składają do Min. Kom. na 15 dni przed początkiem miesiąca ze wskazaniem dróg (rejonów) nadania i dróg (rejonów) przeznaczenia (tzw. ukośne tablice). Podobne rozbićcie ministerstwa wysyłają do swych zakładów — nadawców i do zarządu kolei, która będzie te ładunki przyjmowała (na 10 dni przed rozpoczęciem miesiąca).

Również Min. Kom. przesyła zarządom kolei takie same zestawienia i w tym samym terminie.

Dalszego rozbićcia planu na stacje naładunku i przeznaczenia dokonują bezpośredni nadawcy (zakłady) w ten sposób, że otrzymany od swego ministerstwa miesięczny plan przewozów w postaci ukośnych tablic przepracowują na tak zwany pełny (rozwinięty) plan przewozów, podając stację nadania i stację przeznaczenia, rodzaj i ilość towaru, rodzaj i ilość wagonów, odbiorcę, rodzaj przesyłki (pojed. wagony, grupy wagonów, pełny skład jako marszruta).

Taki plan w 3 egzemplarzach trafia na 10 dni przed początkiem miesiąca do zarządu kolei, który porównuje go z planami, otrzymanymi z Min. Kom. i odpowiedniego ministerstwa i 2 egzemplarze przesyła do Oddziału, a ten znowu 1 egzemplarz do stacji naładunku na 3 dni przed początkiem miesiąca.

Prócz tego nadawcy dają stacjom naładunku na 3 dni naprzód zapotrzebowania na wagony na najbliższe 5 dni w ramach planu miesięcznego.

Według tych zapotrzebowań oddziały opracowują plany pracy stacji na najbliższe 5 dni, a urzędy kolejowe według tego rozdzielają tabor na 4 godziny przed nastaniem doby.

Z dalszych charakterystycznych i istotnych cech tego systemu planowania operacyjnego należy wymienić następujące:

a) Rada Ministrów przy zatwierdzaniu planu kwartalnego ustala jednocześnie, jaki procent towarów masowych nadawcy powinni nadawać w postaci całych pociągów przeznaczonych do tego samego miejsca przeznaczenia (marszrutyzacja), prócz tego zaś zarząd kolei ma prawo wyznaczać nadawcy ilość marszrut w ciągu miesiąca i żądać zgęszczenia ładunków wagonowych w pewnych dniach;

b) jeśli pewne ministerstwo nie przedstawi w planie miesięcznym rozbicia na swoich nadawców przyznanej puli wagonowej, suma zaś zgłoszeń nadawców przewyższa pulę tego ministerstwa przyznaną przez Radę Ministrów w planie kwartalnym na dany miesiąc, to kolej ma prawo zmniejszyć odpowiednio ilość wagonów któremukolwiek nadawcy danego resortu, a odpowiedzialność za to ponosi właściwe ministerstwo;

c) jeżeli zapotrzebowanie nadawcy na wagony jest mniejsze, niż to wypada z planu zatwierdzonego dlań przez właściwe ministerstwo, to kolej zawiadamia o tym prokuratora;

d) za niezaladowanie wagonów podstawionych, za odmowę użycia wagonów zaplanowanych, lub za niepodstawienie wagonów przez kolej strona winna płaci 50 do 100 rubli kary za wagon, zależnie od rodzaju wagonu; za niewykorzystanie ładowności wagonu przez te towary, których przewóz planuje się i w sztukach wagonów i w tonach kara wynosi od 3 do 6 rubli za tonę; za zerwanie marszruty — 750 rubli od pociągu.

Jeśli porównać nasz dotychczasowy system planowania operatywnego z podanymi wyżej zasadami, to okaże się, że:

1) jesteśmy na poziomie 1939 r. w stosunku do ZSRR co do sporządzania miesięcznych planów załadunku;

2) nie będziemy mogli przejść na planowanie przewozów (a nie tylko naładunku) tak długo, jak długo nie będzie w szerszym zakresie przeprowadzone planowe powiązanie rejonów (i punktów) produkcji z rejonami zbytu;

3) jesteśmy w stadium prób co do pogłębienia planowania operatywnego przez wprowadzenie planów kwartalnych naładunku;

4) rozpoczęliśmy z pomyślnym rezultatem próby marszrutyzacji;

5) rozpoczęliśmy próby wdrożenia dyscypliny przewozowej przez zawieranie umów planowych.

Co do pkt. 1 — to jest on stwierdzeniem istniejącego stanu i szerszego omówienia nie wymaga.

Co do pkt. 2 — to kolej od 2 lat jest stroną atakującą, wysuwającą konieczność uregulowania tej żywotnej sprawy, podającą swoje projekty w tym kierunku; również PKPG poczyniło pewne próby, jednak poważniejszych efektów jeszcze nie osiągnięto. Sprawa jest istotnie trudna i skomplikowana, zahacza o wszystkie dziedziny życia gospodarczego i tylko w tak szerokim ujęciu może być rozwiązana. Tymczasem pewne fragmentaryczne efekty pozytywne są osiągnięte przez bezpośrednią współpracę pewnych nadawców z koleją. Zwłaszcza w czasie przewozów sezonowych. Tak np. opracowuje się z przemysłem cukrowniczym plany przewozów buraków cukrowych z powiązaniem punktów nadania z punktami przeznaczenia. Pozwala to w pewnych wypadkach na uruchomienie specjalnych pociągów wahadłowych, z których część w drodze powrotnej przewozi wysłodki buraczane. Względnie dobre rezultaty otrzymano w r. 1950 przez opracowanie planu przewozów ziemniaków w dystrybucji wewnętrznej i na eksport; szwankowało co prawda wykonanie dziennych planów załadunku, lecz całość planu została wykonana. Również nadawcy słomy lnianej i warzyw potrafili opracować plany przewozowe i uzgodnić je z koleją.

Doświadczenia te należy rozszerzać na dalsze rodzaje towarów (np. materiały budowlane, zboże, nawozy sztuczne), zanim będziemy w stanie uregulować planowanie przewozów w pełnym ujęciu.

Co do pkt. 3 — to pierwszą próbę opracowania planów kwartalnych (z rozbiciem na miesiące) wykonano we wrześniu 1950 r. w stosunku do IV kwartału tego roku. (Zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 4.IX.1950 r.). Plan ten podawał wielkość naładunku w wagonach i tonach i dyrekcje nadania.

Przebieg opracowania przewidywał sporządzenie, zatwierdzenie i rozesłanie planu kwartalnego do DOKP do CZP i CH do dnia 12.IX. Przebieg sporządzania planów miesięcznych w oparciu o limity zatwierdzone w planie kwartalnym przewidywał, że zakłady produkcyjne sporządzają projekt planu na 35 dni przed miesiącem planowanym, zjednoczenia na 30 dni, CZP i CH na 25 dni, ministerstwa na 21 dni.

Na 19 dni przed miesiącem następuje rozpatrzenie projektów w PKPG przy udziale Min. Kom. i Dyr. Gen. KP i zatwierdzenie limitów.

Droga zatwierdzonych planów w dół przebiega analogicznie tak, by zakłady produkcyjne otrzymały swoje plany na 5 dni przed początkiem miesiąca, a DOKP na 14 dni. Zakłady dostarczają stacjom kol. swoje plany miesięczne naładunku (z podaniem rubryki: „średni dobowy naładunek“ i rozbiciem na dekady) na 3 dni przed początkiem miesiąca.

Stacje przekazują następnego dnia zbiorcze zestawienie otrzymanych planów naładunku stacji do oddziału, który znowu, robiąc zbiorcze zestawienie planów swoich stacji, przesyła je w ciągu 1-go dnia do DOKP, gdzie są porównywane z planami zatwierdzonymi, przysyłanymi odgórnie.

DOKP reguluje w granicach swoich możliwości rozbieżności między zgłoszeniami a planami zatwierdzonymi, znaczniejsze odchylenia zgłasza do Dyr. Gen.

Ponieważ nie wszystkie przewozy są ujęte w plany ministerstw gospodarczych, więc przewiduje się w planach zestawianych centralnie przez Dyr. Gen. i w planach DOKP około 4% rezerwy wagonowej na przewozy „nieplanowane”.

Doświadczenie IV kwartału wykazało, że o ile centralnie, na szczeblu ministerstw plan ten był wykonywany zadowalająco, o tyle niżej, w terenie natrafiono na liczne trudności tak, że wiele stacji nie otrzymało planów od niektórych zainteresowanych nadawców, a w planach złożonych — rozbicie na dekady i rubryka o średniodobowym naładunku wypełniane były „na oko”.

Poniżej podaje się zestawienie za ostatnie 3 miesiące, na jaki procent wagonów jednostki oddolne ministerstw zgłosiły stacjom zapotrzebowania w stosunku do planu ogólnego tego ministerstwa.

Ministerstwa	grudzień	styczeń	luty
Górnictwa:	103	99	104
Przem. Ciężkiego	78	76	82
Przem. Lek.	92	76	70
Handlu Wewn.	85	64	71
Przem. Rol. i Spoż.	96	117	88
Budownictwa (razem)	122	52	—

W rezultacie prace stacji nadal odbywały się na podstawie zapotrzebowań na wagony, zgłaszanych na 24 godziny naprzód. Również próba zgłaszania tych zapotrzebowań na 48 godzin nie dała wystarczająco dobrych rezultatów i musiała być zaniechana.

Mimo takich trudności należy jednak wytrwale i konsekwentnie przedłużać tę akcję, dopóki Centrale i Zakłady nie nastawią się organizacyjnie i kadrowo na pokonanie obecnych trudności.

W tej zapewne myśli PKPG wydało zarządzenie, by instrukcja z 4.IX.50 r. o planowaniu kwartalnym obowiązywała nadal, do czasu opracowania innej.

W tych warunkach praktycznie największą wagę przywiązuje się ciągle jeszcze do planów miesięcznych, zgłaszanych przez ministerstwa i uzgadnianych w PKPG w dniu 11 każdego miesiąca na miesiąc następny. Lecz nawet i tu podawane liczby nie zawsze są pewne. Tak np. plan Ministerstwa Handlu Wewnętrznego na luty był trzy razy zmieniany.

Co do pkt. 4 — marszrutyzacja jest nadal kopalnią wielu usprawnień dla ruchu kolejowego. W chwili obecnej jedynie współpraca z przemysłem węglowym dała i daje coraz lepsze rezultaty. Pewne kopalnie i organizacje dystrybucji potrafiły się przestawić tak, że są formowane pełne, zwarte składy od miejsc naładunku do miejsc przeznaczenia i to nie tylko do portów lub granic lądowych, ale wewnątrz kraju, do większych ośrodków. Pociągów takich ładuje się nie całe 8% ogólnej masy przewożonego węgla, lecz nie ma istotnych trudności, prócz organizacyjnych, by odsetek ten stale powiększać. Prace w tym kierunku nadal trwają po obydwu stronach tzn. CZPW i Kolei.

Prócz pełnych składów pociągów przemysł węglowy ładuje pewną część w dużych grupach wagonów jednego kierunku, co też zmniejsza prace stacji rozrządczych i przyspiesza dowóz ładunków do celu. W

sumie — pełna marszrutyzacja plus częściowa (grupy wagonów) daje 25% — 30% ładowanego węgla i istnieją uzasadnione nadzieje, że w rb. ten procent znacznie wzrośnie.

W stosunku do innych towarów masowych czyniono „nieśmiało” próby marszrutyzacji (żwir, cegła) na razie jednak bez wyraźnych efektów.

Nie ma jednak żadnych obiektywnych przeszkód, a wprost przeciwnie, istnieją obiektywne dowody, że nadawanie całych pociągów niektórych materiałów do jednego miejsca jest możliwe już obecnie. Weźmy np. masowe budownictwo w Warszawie, hutę pod Krakowem, Tychy, czy nie można ładować dla nich zwartych pociągów żwiru, piasku, cegły, cementu, drzewa?

Na pewno tak! Należy tylko nastawić na to organizację, zaopatrzenie, gdzieś usprawnić lub powiększyć front ładunkowy i wyładunkowy, zmechanizować najprostszymi środkami naładunek, usprawnić dowóz itp.

Jeżeli już nie pełne pociągi, to grupy wagonów jednego przeznaczenia da się zastosować do tych i do innych towarów np. dłużyce, papierowka, kopalniaki, nawozy sztuczne, zboże, kartofle, cukier, sól, siłownia itd.

Co do pkt. 5 — zawieranie szczegółowych umów planowych o przewozy między poszczególnymi Dyrekcjami Okręgowymi KP a nadawcami zdecydowano w formie próby w pierwszym okresie ograniczyć tylko do dwu Central: CZPW i Paged.

Umowa z przemysłem węglowym nie powinna nastręczać większych trudności tym bardziej, że CZPW od kilku miesięcy opracowuje wspólnie z koleją plan naładunku miesięczny z rozbiciem na każdy dzień; mimo to dyskusja toczy się o godziny podstawiania wagonów pod naładunek i o pięciodniowe zapotrzebowania na wagony.

Umowa z poszczególnymi agendami Pagedu wykazała tak wiele trudności, że na 50 zawartych umów szczegółowych przemysł drzewny zrobił 50 protokołów rozbieżności.

Orzeczenia Komisji Arbitrażowej, która rozpatrzy te protokoły, dadzą pewne wskazówki, w jakim kierunku akcję zawierania umów planowych o usługi przewozowe należy ulepszyć, zmodyfikować, tzn. uczynić je „strawną” dla obydwóch stron, a jednocześnie zapewniającą osiągnięcie głównego celu, tj. wzmocnienie dyscypliny przewozowej, poszanowanie obowiązującego obydwu kontrahentów planu.

Niewątpliwie czeka nas na tej drodze jeszcze wiele pracy, gdyż akcja umów planowych ściśle się łączy z pogłębieniem i udoskonaleniem metody planowania przewozów; z chwilą kiedy planowanie doprowadzimy do tego stanu, że nadawca będzie dość wcześnie (miesiąc, kwartał) wiedział, co, ile, kiedy, skąd — dokąd załaduje, zawarcie umowy planowej będzie już tylko formalnością prawną, mającą gwarantować wykonanie planu.

Można również wysunąć koncepcję, że zamiast formalności zawierania umów, osiągnie się ten sam cel przez ustalenie w regulaminie przewozów lub specjalnym zarządzeniu stawek karnych za niewykonanie zatwierdzonych w planie naładunków tak, jak to zrobiono w ZSRR.

Ale zawsze trafiamy do punktu wyjścia: „co, ile, kiedy, skąd — dokąd”.

Doświadczenia pierwszego roku Planu 6-letniego

TRANSPORT jest wykładnikiem całego życia gospodarczego kraju i wszelkie zmiany zachodzące w stosunkach produkcyjnych znajdują natychmiast bardzo wyraźne odbicie w transporcie.

W Polsce, gdzie ponad 90% całej masy towarowej przewożymy kolejami, — kolej jest bardzo czułym instrumentem, rejestrującym wszelkie zmiany w życiu gospodarczym kraju.

Polska przedwojenna była krajem o stosunkowo słabo rozwiniętym kolejnictwie. Przewozy w porównaniu z przewozami w innych krajach Europy, kształtowały się wyjątkowo nisko, np.: gdy w Anglii przewozy towarowe na jednego mieszkańca wynosiły 8,5 t w Belgii 11,4 t, w Czechosłowacji 7,3 t, we Francji 5,8 t, w Niemczech 6,3 t, to w Polsce zaledwie 2 t przypadało na jednego mieszkańca.

Przewozy podróżnych były również bardzo małe. Podczas gdy w Anglii przypadało na jednego mieszkańca 742 osobo-km, w Belgii 771, w Czechosłowacji 983, we Francji 644, w Niemczech 636, to w Polsce tylko 198.

Niczym nie uzasadniony mit o wysokim poziomie naszego kolejnictwa w okresie przedwojennym, znika w świetle cyfr rzeczywistych, — np.: zdolność załadunkowa wagonów towarowych wykorzystana była tylko w 67%, obrót wagonów towarowych wynosił 7,17 dni, przeciętny dobowy przebieg parowozów osiągał zaledwie 145 km. Z powodu nadmiaru taboru odstawiono do rezerwy przeciętnie 1.490 parowozów, 28.500 wagonów towarowych i 540 wagonów osobowych.

Jak z powyższego wynika, PKP w okresie przedwojennym były przeinwestowane w taborze, zdolność przewozowa nie mogła być w pełni wykorzystana z uwagi na niski poziom uprzemysłowienia kraju i związaną z tym niską stopą życiową szerokich mas społeczeństwa. W takich warunkach, technika ruchu pociągów nie wymagała wnikliwych badań w kierunku jej usprawnienia, ani też nie wymagała specjalnej organizacji przewozów.

Równocześnie w dziedzinie urządzeń technicznych panowało zacofanie i istniały duże braki. Większość robót wykonywano przy pomocy prymitywnych narzędzi pracy. Zagadnienie mechanizacji robót specjalnie uciążliwych i szkodliwych dla zdrowia oraz robót pracochłonnych nie było brane pod uwagę wobec nadmiaru rąk roboczych i stałego bezrobocia w kraju.

Tak w świetle rzeczywistości przedstawiało się kolejnictwo nasze w okresie przedwojennym, które było wprawdzie przedsiębiorstwem państwowym, ale jako własność państwa kapitalistycznego, podlegało w pełni prawom ekonomicznym, jakie rządzą w ustroju kapitalistycznym.

Byliśmy narodem gospodarczo zacofanym, słabo uprzemysłowionym, eksploatowanym przez kapitał zagraniczny przy współudziale i pomocy rodzimych kapitalistów na zasadach półkolonialnych co znalazło swój wyraz w słabo rozwiniętym kolejnictwie i niskich przewozach.

Historyczne zwycięstwo Związku Radzieckiego, odniesione nad faszyzmem wyzwoliło nasz kraj spod wpływów imperializmu zachodniego i likwidując wyzysk człowieka przez człowieka, umożliwiło pełny rozwój sił wytwórczych, które w nieznanym dotychczas tempie, zmieniają strukturę społeczną i gospodarczą naszego kraju.

Po ustąpieniu okupanta kolejnictwo nasze znajdowało się w stanie zupełnej ruiny. W ciągu pierwszych pięciu lat władzy ludowej w Polsce, dzięki zmienionym stosunkom społecznym i nowemu stosunkowi do pracy, Polskie Koleje Państwowe odbudowane zostały w stosunkowo krótkim czasie i to do tego stopnia, że w roku 1949 przewiozły podróżnych o 111,3% i towaru o 80,3% więcej aniżeli w roku 1938.

Przewozy te wykonano przy znacznie lepszym wykorzystaniu taboru i urządzeń technicznych, aniżeli to miało miejsce w okresie przedwojennym. Dla przykładu podaje się niektóre wskaźniki eksploatacyjne uzyskane w roku 1949 w porównaniu z rokiem 1938, — i tak: współczynnik obrotu wagonów towarowych wykazuje poprawę o 20,7%, dobowy przebieg wagonu osobowego zwiększono o 66,6%, dobowy przebieg parowozów o 15,2%, zdolność załadunkową wykorzystano w 90%.

Rok 1949 jako ostatni rok Planu 3-letniego zamknął pierwszy etap rozwoju naszej gospodarki narodowej w nowych warunkach, jakie stworzyła władza ludowa w Polsce, rok 1950 — pierwszy rok Planu 6-letniego rozpoczął nowy etap rozwoju gospodarki narodowej.

To niespotykane w historii naszego Narodu, przewidziane Planem 6-letnim tempo rozwoju życia gospodarczego, znajdzie swój wyraz w transporcie, stawiając mu bardzo poważne i trudne zadanie, które w głównej mierze będą musiały wykonać koleje.

Chcąc uwypuklić znaczenie i rolę transportu w realizacji Planu 6-letniego, należy zwrócić uwagę na fakt, że pełny cykl produkcyjny w pojęciu ekonomicznym nie kończy się z chwilą wyprodukowania dóbr materialnych, lecz należy je jeszcze doprowadzić do miejsca zapotrzebowania, by osiągnięta została ich pełna wartość użytkowa. W ten sposób transport włącza się w cykl produkcyjny i wiąże się z produkcją w jedną nierozrwalną całość.

Biorąc pod uwagę zadania jakie zostały postawione w Planie 6-letnim oraz rolę i znaczenie kolejnictwa jako głównego przewoźnika w kraju, należy zdać sobie sprawę z odpowiedzialności jaka ciąży na PKP, gdyż wszelkie zahamowania i niedociągnięcia w pracy kolei mogą spowodować poważne komplikacje w całym życiu gospodarczym, a nawet doprowadzić do zerwania planu.

W konsekwencji nasuwa się pytanie, jak wykonany został plan przewozowy PKP w pierwszym roku Planu 6-letniego i jakie zadania przewozowe stawia przed kolejnictwem drugi rok Planu 6-letniego.

Analizując wykonanie planu przewozowego PKP w roku 1950, omówimy kolejno ruch pasażerski i towarowy.

Plan przewozu osób w roku 1950 wykonany został na 48 dni przed terminem tj. w dniu 13 listopada 1950 r. a do końca roku 1950 plan przewozu osób przekroczone o 15,6%. Porównując przewozy osób w roku 1950 z przewozami w roku 1949, stwierdzamy, że przewieziono o 26,9% więcej podróżnych, aniżeli w roku ubiegłym, w tym w ruchu dalekobieżnym o 21,8% w ruchu podmiejskim o 28,3%. Średnia odległość przejazdu jednego podróżnego była o 3,3% większa od planowanej i utrzymała się na poziomie roku 1949. Związana z tym wielkość przewozów pasażerskich wyrażona w osobo-km, wzrosła w porównaniu z rokiem ubiegłym o 26,4%.

Przewozy te wykonano przy wzroście ilostanu ogólnego wagonów osobowych tylko o 0,8% w porównaniu z rokiem 1949. Dzięki usprawnieniu i przyspieszeniu naprawy wagonów osobowych zmniejszono ilostan wagonów chorych, obniżając ich wskaźnik o 9,6%. Wskutek tego ilostan wagonów zdrowych do przewozu podróżnych wzrósł w roku 1950 o 3,1% w porównaniu z rokiem ubiegłym i był wyższy o 1,1% od planowanego.

Chcąc wykonać te przewozy i równocześnie zapewnić podróżnym możliwie największą wygodę podróżowania, przy tak niewystarczającym wzroście ilostanu wagonów osobowych, starano się jak najlepiej wykorzystać pozostające do dyspozycji wagony osobowe co znalazło swój wyraz w zwiększeniu dobowego przebiegu wagonów osobowych o 3,7% w porównaniu z rokiem 1949, nie rozwiązuje jednak zagadnienia.

Zwiększenie dobowego przebiegu wagonów osobowych uzyskano przez podwyższenie szybkości technicznej pociągów pasażerskich o 3% i szybkości handlowej o 3,6%, oraz przez zwiększenie regularności biegu pociągów o 0,5% w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Mimo zastosowanych usprawnień wskaźnik zapelnienia na oś wagonu osobowego wskazuje wzrost o 10,7% w porównaniu z rokiem 1949 i jest wyższy o 14,5% od planowanego, co świadczy o pogorszeniu się warunków podróżowania.

Porównując wzrost wielkości przewozów pasażerskich (osobo-km) wynoszącym 26,4%, ze wzrostem pracy wyrażonej w brutto-tono-km wynoszącym 14,3% i ze wzrostem przebiegów pociągów pasażerskich (pociągo-km), wynoszącym 11,7% stwierdzamy, że przewozy osób dokonane zostały w roku 1950 przy stosunkowo małym stracie środków materialnych, częściowo wskutek lepszego wykorzystania taboru i lepszej organizacji ruchu pasażerskiego i to jest objawem dodatnim — częściowo zaś kosztem pogorszenia warunków podróżowania, na niektórych liniach przepełnionych.

Wyciągając odpowiednie wnioski z doświadczeń nabytych w ciągu roku 1950 należy dążyć:

1) Do pogłębiania planowania przewozów pasażerskich; stosowana dotychczas metoda statystyczna z uwzględnieniem dynamiki wzrostu zaobserwowanego w latach ubiegłych jest niedostateczna, o czym świadczy stosunkowo wysoki procent przekroczenia planu.

Planowanie ruchu pasażerskiego ze względu na jego specyfikę jest bardzo trudne i wymaga ścisłej współ-

pracy PKP z zainteresowanymi organizacjami i instytucjami społecznymi. Niemniej jednak, na obecnym etapie rozwoju naszej gospodarki planowej, istnieją możliwości opracowania wspólnie z zainteresowanymi operatywnych planów przewozów masowych, jak przewozy młodzieży na kolonie i obozy letnie, wycieczki zbiorowe, przejazdy wczasowiczów itp. Plany takie były opracowywane w roku 1950, jednakowoż wykonanie odbiegało w znacznym stopniu od planów tak, że w efekcie wpłynęły one minimalnie na usprawnienie przewozów pasażerskich.

2) Należy dążyć do możliwie najlepszego wykorzystania wagonów osobowych. Z uwagi na ograniczone możliwości zakupu nowego taboru należy dążyć do utrzymania jak największego ilostanu wagonów zdrowych i do jak najlepszego wykorzystania wagonów pozostających do dyspozycji. Należy usprawnić i przyspieszyć naprawę wagonów osobowych, skracając czas postoju wagonów w naprawie i w oczekiwaniu naprawy. Należy poddać rewizji dotychczasowe postępowanie przy skreślaniu wagonów z inwentarza i wagony już skreślone a nadające się do odbudowy, przeznaczyć do naprawy.

Lepsze wykorzystanie wagonów osobowych zależne jest od zwiększenia dobowego przebiegu wagonów. Analiza obrotu wagonów osobowych wykazuje, że na pracę produktywną tj. na jazdę przypada około 33%. Pozostała reszta, to czas potrzebny na podstawienie i ściągnięcie składów na stacjach początkowych i końcowych biegu pociągów, wynoszący około 6%, czas potrzebny na obrządzanie składów, wynoszący około 17%, oraz postoje na stacjach macierzystych i zwrotnych, wynoszące około 44% pełnego obrotu.

Jak z powyższego wynika, bliską połowa pełnego obrotu, to nieproduktywny postój wagonów na stacjach macierzystych i zwrotnych. Przy opracowaniu rozkładów jazdy pociągów pasażerskich należy zwrócić również uwagę na możliwość ułożenia jak naj-ekonomiczniejszych turnusów składów osobowych, gdyż wiąże się to ściśle z wygodą podróżnych.

3) Należy dążyć do zwiększenia szybkości handlowej pociągów osobowych przez dokładniejsze obliczanie czasów jazdy, likwidację zbędnych postojów na stacjach pośrednich i skrócenia do minimum niezbędnych postojów dla czynności handlowych i technicznych.

4) Należy dążyć do likwidacji pociągów pasażerskich słabo frekwentowanych i zastąpienia ich komunikacją samochodową. Zwolniona w ten sposób pewna ilość wagonów osobowych zostanie użyta na wzmocnienie składów pociągów silnie frekwentowanych.

Niezależnie od usprawnień techniczno-organizacyjnych, które należą do obowiązków kolei, w dużym stopniu mogą się przyczynić do usprawnienia ruchu pasażerskiego sami podróżni.

Ścisłe przestrzeganie przepisów, obowiązujących podróżnych i stosowanie się do wskazań służby kolejowej, unikanie jazdy na stopniach wagonów, sprawne wsiadanie i wysiadanie na stacjach postoju pociągów, wszystko to wpłynie w znacznej mierze na poprawę regularności biegu pociągów, a tym samym przyspieszy obrót wagonów i spowoduje poprawę warunków podróżowania.

Zdarzają się, niestety, dość często wypadki bezmyślnego, a nawet wręcz złośliwego niszczenia wnętrza wagonów i urządzeń pomyślanych dla wygody podróżnych. Usuwanie tych zniszczeń i uzupełnianie urządzeń wewnętrznych, niezależnie od kosztów, przedłuża postój wagonów w naprawie. Każda naprawa wymaga wyłączenia wagonu z ruchu na pewien okres czasu, co jest równoznaczne ze zmniejszeniem ilostanu wagonów czynnych, a tym samym z pogorszeniem wygody podróżnych.

Obowiązkiem społecznym każdego obywatela, jest przeciwdziałać tym przejawom wandalizmu niektórych jednostek i zawiadamiać o tym służbę kolejową wskazując winnego, celem pociągnięcia go do odpowiedzialności materialnej i karno-sądowej.

Należy w tym kierunku wszcząć odpowiednią propagandę na szerszej płaszczyźnie, aniżeli to ma miejsce dotychczas. Nie ograniczać się do wygłaszania odezw przez głośnik na dworcach kolejowych i mniej lub więcej udanych afiszów propagandowych, należy wykorzystać do tego celu prasę i radio.

Plan przewozu towarów w roku 1950 wykonano na 18 dni przed terminem tj. dnia 13 grudnia 1950 r., a do końca roku 1950 wykonano go z nadwyżką 5,2%. W porównaniu z rokiem 1949 przewozy towarów na PKP wzrosły o 14,3%.

Wykonanie planu przewozów w poszczególnych grupach towarów przedstawia się następująco:

- a) plan przewozów wyrobów pochodzenia mineralnego wykonano w 104,7 proc., — w tym węgla i koksu w 100,8 proc.;
- b) produktów rolnych w 100,4 proc.;
- c) metali, wyrobów z metali i złomu w 101,4 proc.;
- d) materiałów drzewnych i wyrobów w 112,5 proc.;
- e) wyrobów przemysłu szklarskiego, ceramicznego i betonowego w 127,9 proc.;
- f) wyrobów przemysłu chemicznego w 163,7 proc.;
- h) pozostałych towarów w 100,3 proc.

Średnia odległość przewozu 1 tony towarów kształtowała się w roku 1950 poniżej planowanej o 6,8%, co jest objawem korzystnym i świadczy o lepszej organizacji naszej dystrybucji. W związku z tym wielkość przewozów towarowych wyrażająca się w netto-tono-km, była mniejsza o 2% od planowanej na rok 1950, natomiast w porównaniu z rokiem 1949 wzrosła o 10,7%.

Porównując wielkość przewozów (netto-tono-km), która — jak wspomniano — była niższa od planowanej o 2%, z wykonaną pracą (brutto-tono-km), która wzrosła ponad planową o 4,1%, stwierdzić należy, że nie osiągnięto zamierzonego celu i nie wyzyskano taboru w takim stopniu, jak to było przewidziane w planie.

Powodem tego było:

- a) nieosiągnięcie planowanego przeciętnego załadunku statycznego wagonu towarowego, który był mniejszy o 0,6%;
- b) nieosiągnięcie planowanego przeciętnego ciężaru brutto pociągu towarowego, który był niższy o 1,3%;
- c) pogorszenie wskaźnika stosunku ciężaru netto do brutto w pociągu towarowym o 0,4% w stosunku do planu.

Zmniejszenie się przeciętnego ciężaru pociągu towarowego, znajduje częściowe uzasadnienie w obniżeniu się przewozów do portów o 26% w stosunku do planu.

Celem przyspieszenia obrotu wagonów towarowych oraz uniknięcia kumulacji wagonów ładowanych na stacjach formowania pociągów, co stwarzało poważne trudności na stacjach rozładunkowych, DGKP skróciła czas oczekiwania wagonów na pełne wykorzystanie pociągów do 24 godzin. Zarządzenie to wpłynęło dodatnio na obrót wagonów towarowych, który wykazuje poprawę o 1,8% w stosunku do planu, lecz równocześnie wpłynęło ujemnie na przeciętny ciężar pociągu towarowego.

Dla załadowania całej masy towarowej, która wzrosła o 5,2% ponad plan, zużyto wagonów o 7,7% więcej, aniżeli planowano. Świadczy to, o złym wykorzystaniu wagonów, co znalazło swój wyraz w niedotrzymaniu planowanego przeciętnego załadunku statycznego wagonu.

Praca parowozów w ruchu towarowym wzrosła o 11,1% w stosunku do planu, natomiast przebiegi pociągów towarowych wzrosły tylko o 6,3%. Równocześnie dobowy przebieg parowozów, a więc wskaźnik rejestrujący wykorzystanie parowozów, jest wyższy o 2,1% od planowanego. Świadczy to, o nadmiernych przebiegach jałowych parowozów, co jest objawem niekorzystnym.

Praca manewrowa parowozów wzrosła o 1,5% w stosunku do planu, co przy wzroście masy towarowej o 5,2% i ilości załadowanych wagonów — o 7,7%, jest objawem korzystnym i świadczy o racjonalnym wykorzystaniu parowozów manewrowych.

Zdolność załadowcza wagonów towarowych w przekroju rocznym wykorzystana była w 91,5%. — Jest to wynik zadowalający, gdyż 8,5% stratę usprawiedliwiają niedziele i święta, w czasie których załadunek wagonów jest bardzo mały.

Analiza załadunku wagonów w poszczególnych miesiącach wykazuje jednak dość dużą jeszcze nierównomierność. Załadunek w miesiącach szczytowych przewozów był wyższy o 22,4% w stosunku do przeciętnego rocznego i w porównaniu ze szczytem z roku 1949, obniżył się tylko o 2,9%.

Udział towarów sezonowych (ziemiopłodów) w ogólnej masie towarowej przewiezionej w miesiącach szczytowych nie przekraczał 18% w roku 1950. Śpiętrzenie się przewozów innych towarów niesezonowych w tym czasie o 4,4% (szczyt 22,4%), nie powinno mieć miejsca i świadczy, że nadawcy nie stosowali się do zaleceń PKPG i nie tylko, że nie ograniczyli przewozów towarów niesezonowych w okresie jesiennym, lecz jeszcze je wzmogli. Równocześnie analiza wykazuje, że w pozostałych miesiącach, zwłaszcza z początkiem roku 1950, miesięczne plany przewozowe nie były w pełni wykonane przez poszczególnych nadawców. Ta nierównomierność przewozów stwarza poważne trudności dla kolei i wymaga kosztownej mobilizacji środków technicznych oraz specjalnie wyteżonej pracy.

Jak z powyższego przedstawienia wynika, plan przewozów towarowych w roku 1950 wykonany został z

nadwyżką, niemniej jednak, wykonanie przewozów wykazuje szereg usterek, które spowodowały nie produktywny wzrost pracy kolei i zwiększyły koszty przewozów, umniejszając w ten sposób wartość dochodu narodowego.

Wykorzystując nabyte doświadczenie i ucząc się na ujawnionych błędach, należy dążyć w roku 1951 do usunięcia tych usterek, a w szczególności należy:

1) Wzmocnić dyscyplinę wykonania miesięcznych planów przewozowych przez nadawców, co umożliwi bardziej równomierne rozłożenie przewozów w ciągu roku i wpłynie na obniżenie szczytów w okresie przewozów jesiennych.

2) Wprowadzić obowiązek składania przez nadawców, zwłaszcza towarów masowych, jak: węgiel, materiały budowlane, drzewo itp., szczegółowych planów przewozowych na okres przynajmniej 5 dniowy, w ramach przyznanych przez PKPG miesięcznych limitów wagonowych. W planach tych należy podać, rodzaj towarów, tonaż, ilość i rodzaj żądanych wagonów, stację załadunku i przeznaczenia, z podziałem na każdy dzień pięciodniówki. Plany pięciodniowe umożliwią kolei układanie racjonalnych potoków ładunkowych i ustalenie właściwych marszrut pociągów, co wpłynie na zmniejszenie pracy manewrowej na węzłach i przyspieszy znacznie obrót wagonów, skracając równocześnie terminy dostawy towaru do miejsca przeznaczenia.

3) Wzmocnić walkę o lepsze wykorzystanie wagonów. Jak ważne jest to zagadnienie, niechaj posłuży fakt, że zwiększając przeciętny załadunek statyczny wagonu tylko o 0,1 tony, zyskuje się 54 tysiące wagonów pod załadunek w ciągu roku. Nadawcy z powodu braku odpowiednich pras, ładują bardzo często towary przestrzenne, jak słoma, siano itp. nieprasowane, wykorzystując ładowność wagonów w 15 do 20%. Stan ten powoduje obniżenie przeciętnego załadunku wagonu, obniża zdolność załadowczą kolei i zwiększa niepotrzebnie pracę wyrażającą się w brutto-tono-km.

4) Zwiększyć regularność biegu pociągów towarowych, która osiągnęła w roku 1950 80% i wykazuje w stosunku do roku 1949 poprawę o 7%. Regularność biegu pociągów — to bezpieczeństwo ruchu, to dobry obrót parowozów i wagonów, to pierwszy obowiązek każdego kolejarza i pod takim hasłem należy rozpocząć walkę o wykonanie przewozów w drugim roku Planu 6-letniego.

5) Zmniejszyć ilość wypadków psucia się parowozów i wagonów w czasie jazdy, co powoduje duże opóźnienia pociągów i stwarza powikłania ruchowe wywołujące wtórne opóźnienia innych pociągów. Należy podnieść jakość napraw parowozów i wagonów, zwalczać wszelkie przejawy partactwa drogą dobrze zorganizowanej i zaostrej kontroli technicznej oraz dążyć do podniesienia poziomu technicznego wykonawców.

6) Należy ograniczyć do minimum przyjmowanie do przewozu przesyłek konwojowanych. Wagony z konwojentami nie mogą być przetaczane odrzutem, co w wysokim stopniu utrudnia pracę manewrową, zwłaszcza na górkach rozrządowych.

Jakie zadania przewozowe stawia przed kolejnictwem drugi rok Planu 6-letniego?

W roku 1951 PKP będą musiały przewieźć podróżnych o 22,6%, bagażu, przesyłek ekspresowych o 6,4% i wszelkiego rodzaju towarów o 13% więcej, aniżeli w roku 1950.

Mając na uwadze dynamikę rozwoju naszego życia gospodarczego, należy liczyć się z tym, że plan produkcji przemysłowej i rolniczej w roku 1951, będzie wykonany z nadwyżką i wobec tego przewozy wzrosną jeszcze bardziej.

W roku 1951 przewóz podróżnych wzrośnie w ruchu dalekobieżnym o 17,6%, natomiast w ruchu podmiejskim o 23,9% w stosunku do roku 1950. Stosunek procentowy wzrostu ruchu dalekobieżnego i podmiejskiego na korzyść tego ostatniego znajduje uzasadnienie w silnym rozwoju przemysłu i związaną z tym koniecznością dowozu ludzi do pracy.

W ruchu podmiejskim przewozy trakcją parową wzrastają o 21,8%, natomiast trakcją elektryczną o 48,8%. — Ten duży wzrost przewozów trakcją elektryczną tłumaczy się tym, że w roku 1951 ilostan jednostek elektrycznych zdolnych do ruchu (zdrowych) wzrośnie o 66,7% i uruchomiona zostanie częściowo trakcja elektryczna na węźle gdańsko-gdynskim.

W roku 1951 przewozy towarów w porównaniu z rokiem 1950 będą kształtowały się następująco:

- a) przewóz towarów pochodzenia mineralnego wzrośnie o 12,4 proc.;
- b) przewóz produktów rolnych o 11,7 proc.;
- c) przewóz metali, wyrobów z metali i złomu o 21,4 proc.;
- d) przewóz materiałów drzewnych i wyrobów o 8,6 proc.;
- e) przewóz wyrobów przemysłu szklarskiego, ceramicznego i betonowego o 20,1 proc.;
- f) przewóz wyrobów przemysłu chemicznego o 1,1 proc.;
- h) przewóz pozostałych towarów o 22,4 proc.;

Chcąc ustalić wielkość przewozów, wyrażającą się w osobo-km i netto-tono-km, musimy znać odległość na jaką należy przewieźć masę przewozową. Otóż w roku 1951 średnie odległości przewozu jednego podróżnego i jednej tony, kształtują się podobnie jak w roku 1950, czyli że osobo-km i netto-tono-km wzrosną w takim samym procencie, jak ilość podróżnych i masa towarowa wyrażona w tonach.

W ruchu pasażerskim, opracowując nowy rozkład jazdy, stosowano nowe metody obliczania czasów jazdy oraz skrócono do koniecznego minimum postoje pociągów pasażerskich na stacjach. W rezultacie uzyskano poprawę szybkości technicznej pociągów pasażerskich o 4,1%, a szybkość handlowa wzrosła o 5,2%. Opracowując rozkład jazdy pociągów pasażerskich brano w pierwszym rzędzie pod uwagę potrzeby życia gospodarczego kraju, niemniej jednak, zwracano również uwagę na konieczność ułożenia jak najekonomiczniejszych turnusów składów osobowych, co dało w efekcie poprawę dobowego przebiegu wagonów osobowych o 2,8%.

Lepsze wykorzystanie wagonów osobowych pozwoliło przy stosunkowo małym wzroście ilostanu wagonów zdrowych (o 3%) i znacznym zwiększeniu ilości pociągów osobowych (ilość pociągo-km wzrasta o 7,7%), zwiększyć składy pociągów pasażerskich o

3,8%, a tym samym zwiększyć ciężar pociągów pasażerskich o 3,1%.

W ruchu towarowym zapoczątkowane w IV kwartale 1950 r. operatywne kwartalne i miesięczne planowanie przewozów usprawniło częściowo dysponowanie wagonami próżnymi, co znalazło swój wyraz w planowej poprawie wskaźnika stosunku kursu próżnego do ładownego wagonu towarowego o 4,4%

Stosowanie przez nadawców nowych norm załadunkowych, opracowanych przez DGKP i zatwierdzonych przez PKPG, obowiązujących wszystkich klientów kolei, stosowanie odpowiednio opracowanego kalendarza przy ładowaniu drobnicy na stacjach (ładowanie drobnicy w określonych dniach do pewnych stacji względnie rejonów) wpłyną na poprawę wskaźnika załadunku statycznego wagonu towarowego o 1,7%

Poprawa tych dwóch wskaźników, spowoduje poprawę stosunku netta do brutta w pociągach towarowych. Poprawa dobowego przebiegu wagonów osobowych i stosunku netta do brutta w pociągach towarowych pozwoli wykonać przewidziane przewozy przy stosunkowo mniejszym wzroście pracy, aniżeli wzrost wielkości przewozów i tak:

- a) w ruchu pasażerskim przebieg ciężaru brutto-tono-km wzrasta o 11,5% przy wzroście ilości podróżnych o 22,6%,
- b) w ruchu towarowym przebieg ciężaru brutto-tono-km wzrasta 10,2%, przy wzroście masy towarowej o 13,0%.

Wykonanie tej pracy wymaga zwiększenia ilostanu parowozów zdrowych o 4,8%, ilostanu wagonów osobowych zdrowych do przewozu podróżnych o 3,0%, wagonów towarowych zdrowych o 7,8% w tym krytych o 5,9%, węglarek o 8,3%, platform o 11,7%, cystern o 3,9% i specjalnych o 4,0%.

Ażeby uzyskać potrzebne ilostany taboru, musimy w roku 1951 usprawnić naprawę taboru i znacznie obniżyć wskaźnik procentu chorych parowozów i wagonów. Wskaźnik procentu chorych parowozów musimy obniżyć o 17,0%, wagonów osobowych o 15,7% i wagonów towarowych o 25,3%.

Tak znaczne obniżenie wskaźnika procentu chorego taboru jest możliwe dzięki stosowaniu nowych metod pracy, opartych na doświadczeniach i osiągnięciach produkujących kolejarzy radzieckich.

Osiągnięcia naszych drużyn parowozowych, zapoczątkowane przez maszynistów bydgoskich Czapczyka, Krygiera i Szwarcę, zobowiązania bezawaryjnego przetwarzania wagonów, podejmowane przez zespoły manewrowe na apel ustawiacza stacji Iława Koszykowski, wzmożenie kontroli, mającej na celu podniesienie jakości dokonywanych napraw, skrócenie czasu oczekiwania taboru na naprawę, dają gwarancję, że planowane zmniejszenie procentu chorych parowozów i wagonów jest realne i będzie wykonane z nadwyżką

Przy tym ilostanie wagonów osobowych zdrowych, jaki ustalono w planie na rok 1951, przewieziemy planową ilość podróżnych, utrzymując przynajmniej warunki takie podróżowania, jakie były w roku 1950,

tn. nie zwiększając ilości podróżnych przypadającej na oś wagonu

Chcąc stworzyć możliwie najdogodniejsze połączenia w ruchu dalekobieżnym oraz uwzględniając potrzeby świata pracy w ruchu podmiejskim, wprowadzono w nowym rozkładzie jazdy cały szereg nowych pociągów, co znalazło swój wyraz w zwiększonej ilości pociągo-km pasażerskich o 7,7%.

W ruchu towarowym dzięki lepszej precyzji w opracowaniu rozkładu jazdy, oraz podejmowaniu przez ruchowców zobowiązaniom utrzymania 100% regularności biegu pociągów — planowany wzrost szybkości technicznej o 2,7% i handlowej o 5,7%, będzie wykonywany.

Dzięki lepszemu wykorzystaniu wagonów towarowych przez podwyższenie załadunku statycznego o 1,7% i poprawie stosunku kursu próżnego do ładownego wagonu towarowego o 4,4% — zwiększony zostanie ciężar pociągu towarowego brutto o 1,2% i netto o 2,6%.

Poprawa tych wskaźników, jak również lepsza organizacja ruchu towarowego wskutek stale pogłębiającego się planowania operatywnego, które pozwoli na coraz szersze stosowanie marszrutyzacji ładunków, przez zaostrzenie dyscypliny wykonywania planowanych przewozów, przez wprowadzenie obowiązku zawierania umów planowych o przewóz spowodują, że obrót wagonów towarowych w roku 1951 ulegnie poprawie o 5,3%.

Dla przewiezienia planowej masy towarowej, która wzrasta w roku 1951 o 13,0%, przy wzroście przebiegu ciężaru brutto o 10,2% i zwiększonym ciężarze pociągu towarowego brutto o 1,2%, praca pociągów towarowych (pociągo-km) wzrośnie o 8,0%, w stosunku do roku 1950.

Praca parowozów ulegnie dalszemu usprawnieniu. Ograniczono do minimum przebiegi luzem i rezerwę, zwrócono uwagę na lepsze wykorzystanie parowozów manewrowych. Dążenie do utrzymania 100% regularności biegu pociągów i rozwijające się w tym kierunku współzawodnictwo wpłyną na znaczne zmniejszenie się wypadków wybijania się parowozów z turnusów.

Rozwijający się za przykładem kolejarzy radzieckich ruch „pięciosetników“, stawiający sobie za zadanie dokonania przebiegu dobowego parowozu powyżej 500 km, spowodował rewizję turnusów parowozowych. Nowe turnusy parowozowe pozwolą na zwiększenie dobowego przebiegu parowozów w ruchu pasażerskim o 7,8% i w ruchu towarowym o 7,3%.

Ograniczenie przebiegów jałowych oraz zwiększenie dobowego przebiegu parowozów spowodowały, że praca parowozów dla ruchu pasażerskiego i towarowego łącznie, wyrażająca się w parowozo-km, wzrasta tylko o 3,4% w stosunku do roku 1950.

Wskaźnik zużycia węgla obliczeniowego na 1000 brutto-tono-km wykazuje poprawę o 5,6%, co wpłynie poważnie na obniżenie kosztów własnych.

Tak się przedstawia plan przewozowy PKP na rok 1951.

Mechanizacja pracy ładunkowej na PKP

W ROKU 1950 według przybliżonego rachunku kolej normalnotorowe przewiozły około 150 milionów ton towarów, tzn. czynności ładunkowych było 2 razy tyle (załadowanie+wyładowanie); jeśli uwzględnić, że część z tego w ilości około 20 milionów ton przechodziła taką operację na naszej sieci kolejowej, tylko raz, to praca ładunkowa wynosiła $2 \times 150 - 20 = 280$ milionów ton.

Część tej pracy była wykonana przy pomocy urządzeń mechanicznych, bardziej lub mniej nowoczesnych, reszta — sposobem ręcznym. Przy czym mowa tu tylko o czynnościach ładunkowych, związanych bezpośrednio z wagonem kolejowym, bez brania pod uwagę dalszych czynności ładunkowych, związanych z dowiezieniem i odwiezieniem towaru od wagonu.

Można przyjąć, że przy czynnościach załadunku na wagony praca już jest zmechanizowana w stosunku do 80 — 85 milionów ton. Będzie to cały węgiel, wyroby żelazne w hutach, część żwiru, cement. ładunki w cysternach, nawozy sztuczne, import przez porty i inne. W stosunku do wyładunku odpowiednią liczbę można ocenić na 25 — 30 milionów ton. Będzie to eksport przez porty i pewna część wagonów załadowanych na bocznicach.

W rezultacie otrzymamy wielkość pracy ładunkowej wykonanej ręcznie:

$$280 - [80 : 85 + 25 : 30] = 165 \text{ do } 175 \text{ milionów ton;} \\ \text{średnio } 170 \text{ milionów.}$$

Z porównania tych liczb wynika wniosek, że w chwili obecnej niecałe 40% pracy ładunkowej jest zmechanizowane, zaś przeszło 60% odbywa się ręcznie. Trzeba przy tym zaznaczyć, że w braku ścisłych danych rachunek przeprowadzono raczej korzystnie dla odsetka zmechanizowania.

Czas potrzebny na przeładowanie ręczne 1 tony towaru wynosi przeciętnie 1 godz. pracy, a więc w r. 1950 zużyto 170 milionów pracogodzin = 21.250.000 pracodniówek = 70.840 robotników.

Koszt tej robocizny wyniósł około 540 milionów zł (licząc wg danych PKS około 3,15 zł za godzinę).

Niezależnie jednak od tych bezpośrednich wydatków, powstają również koszty wtórne i straty pośrednie, wynikające z powolnego tempa pracy ręcznej, przetrzymywania wagonów i opóźnionej dostawy materiałów do miejsc użycia.

Koszty wtórne — to przede wszystkim opłata karna za przetrzymywanie wagonów, która np. w r. 1949 wyniosła ponad 3.6 miliarda zł (w starej walucie); straty pośrednie — to złe wykorzystanie taboru kolejowego, złe wykorzystanie samochodów odwozących i przywozających towar, wreszcie — konieczność zwiększenia normatywów materiałowych wskutek przedłużenia czasu dostawy.

Wstępne obliczenia wykazują, że gdyby powiększyć mechanizację prac ładunkowych o około 25% w stosunku do całej masy 280 mln. ton, t. zn. objąć nią dalsze 70 mln ton spośród 170 mln ładowanych ręcznie

(mechanizacja wtedy wyniosłaby $40 + 25 = 65\%$, co wydaje się osiągalne, gdyż w ZSRR w chwili obecnej mechanizacja obejmuje przeszło 70% prac ładunkowych), to oszczędności roczne z tego tytułu wyniosłyby:

- a) na robociznie — 35 mln roboczogodzin wartości 110 mln zł;
- b) na pracy wagonów—1,8 mln wagono-dni, co pozwoliłoby wykonać przewozy parkiem wagonowym o 5.100 mniejszym; wartość tych wagonów = 122 mln zł.
- c) na pracy samochodów — 3,4 mln wozogodzin wartości 20,5 mln zł;
- d) przyspieszenie obrotu towarowego, a więc zmniejszenie normatywów o 4,2 mln zł.

Trzeba zwrócić specjalnie uwagę na pkt. a), gdyż znaczy to uwolnienie od ciężkiej, ręcznej pracy około 15.000 robotników i możliwość skierowania ich do prac bardziej produktywnych, fachowych.

Dla dalszych rozważań przyjmijmy jeszcze pod uwagę następujące momenty:

Kolej przeprowadza operacje ładunkowe swoim aparatem tylko w stosunku do nieznacznej ilości ładunku = 4% przewożonej masy (drobnica, przeładunek na stacjach stycznych : granicznych), pozostałe 96% masy ładują i wyładowują nadawcy i odbiorcy; operacje załadunkowe przez nadawców odbywają się w 65% na ich bocznicach, a w 35% na torach stacyjnych ogólnego użytku; przy wyładunku—57% na bocznicach i 43% na torach stacyjnych; można przyjąć średnio, że 60% towarów przechodzi przez bocznicę przemysłowe, a 40% przez place ładunkowe na stacjach.

Liczby te wskazują, że zagadnienie mechanizacji pracy ładunkowej nie może być rozpatrywane tylko w stosunku do organizacji kolejowej, ale jako całość, jako problem, którego składowymi elementami organizacyjnymi są: nadawca — odbiorca, kolej, przewoźnik (np. PKS).

Stan obecny jest taki, że działania i zamierzenia tych elementów w dziedzinie mechanizacji nie są jeszcze zgrane i nie ma jeszcze ogólnej koncepcji rozwiązania problemu, jakkolwiek pewne prace wstępne zostały podjęte : są w toku.

Tak więc:

- 1) PKPG wydało zarządzenie (z dnia 5 lipca 1949 r.) o inwestycjach komunikacyjnych w zakładach przemysłowych;
- 2) Departament Techniki PKPG zebrał od wszystkich resortów ankietę i wnioski co do ilości i rodzaju potrzebnych wagonów samowyładowczych dla materiałów sypkich masowego użycia;
- 3) Główny Instytut Mechaniki otrzymał zlecenie opracowania wstępnych założeń technicznych co do przyrządów : maszyn przeładunkowych, a Instytut Konstrukcji Mechanicznych opracowuje z tej dziedziny niektóre projekty techniczne (np. wagonu samowyładowczego);
- 4) Przy Ministerstwie Komunikacji utworzono z inicjatywy PKPG międzyresortową Komisję Konte-

nerową, która opracowuje wnioski co do rodzaju i ilości potrzebnych pojemników (kontenerów);

- 5) W podobnym trybie została powołana Komisja Mechanizacji pracy ładunkowej, która opracowuje wnioski techniczno-ekonomiczno-organizacyjne, ujmujące zagadnienie właśnie w tym szerokim zakresie, jak powiedziano wyżej, a nie tylko „na podwórku” kolejowym.

Do czasu zakończenia prac tej ostatniej komisji i do czasu powzięcia przez Rząd odpowiednich uchwał trudno mówić o sposobie załatwienia problemu, niemniej jednak omówienie pewnych fragmentów, jak np. stan obecny, urządzenia stosowane w krajach produkujących technicznie, najpilniejsze potrzeby, mogą przynieść korzyść sprawie.

Urządzenia do mechanicznego ładowania na terenie kolejowym ograniczają się do suwnic bramowych o nośności od 1 do 2^a ton, do kilkuset ciągników motorowych dla przewozu drobnicy, do kilkunastu setek pojemników o pojemności od 0,5 do 3,0 m³ i do niewielkiej liczby wagonów samowyładowczych. Bocznice przemysłowe posiadają urządzenia bardziej rozbudowane, przede wszystkim kopalniane stacje ładunkowe (zasobniki, przenośniki), huty (surowce bramowe, żurawie), elektrownie, gazownie, elewatory zbożowe, niektóre kamieniołomy, cukrownie i w końcu portowe stacje przeładunkowe z bogatym ilościowo i jakościowo asortymentem urządzeń.

Ten ilostan urządzeń mechanicznych przerabia, jak to podano na wstępie, około 40% przewożonej masy towarowej.

Jakie urządzenia na podstawie doświadczeń innych kolei i przy obecnym stanie techniki należałoby stosować u nas?

Źródła radzieckie dają pierwszeństwo urządzeniom uniwersalnym i ruchomym, nie negując jednak potrzeby urządzeń specjalnych przy masowych towarach.

W zakresie taboru kolejowego istnieją 2 zasadnicze typy wagonów samowyładowczych dla towarów sypkich: wagony z dnem siodłowym (system Talbot) w kształcie litery W, z uchylnymi klapami, bocznymi i wagony z dnem płaskim, przechylne (syst. inż. Radwana). Pierwszy typ wyładowuje na obydwie strony, drugi na jedną. PKP posiadają niewielką ilość pierwszego typu; drugi typ jest w opracowaniu Instytutu Konstrukcji Mechanicznej i są robione próby z prototypem. Oczywiście każdy z tych typów może być dostosowany przez niewielkie przeróbki do przewozów specjalnych, np. przez dodanie szczelnego przykrycia — do przewozu luzem cementu lub zboża.

Pojemniki (kontenery) zaczynają zyskiwać coraz większe rozpowszechnienie. Np. ZSRR po ostatniej wojnie powiększył swój ilostan 8-krotnie i bieżąca pięcioletnia przewiduje dalszy duży wzrost ich budowy.

Pojemniki posiadane przez PKP są na ogół słabo i nieracjonalnie wyzyskane przez użytkujące je przedsiębiorstwa (którym kolej wydzierżawiła je) wskutek małego oswojenia się nadawcy z tym środkiem przewozowym i wskutek braku wózków, podnośników do podnoszenia takich dość znacznych ciężarów (1—2 ton). Niepełna mechanizacja na drodze przebiegu ładunku niweczy efekty, jakie daje zastosowanie przyrządu zmechanizowanego.

Przed tym błędem przestrzegają wszyscy autorzy opracowań technicznych, zaś źródła radzieckie podają, że za pełną można uważać taką mechanizację prac ładunkowych, przy której przynajmniej 90% czynności przy transporcie i przeładunku towarów wykonują maszyny i urządzenia.

Pojemnik przyspiesza obrót towaru, ułatwia czynności ładunkowe, zastępuje opakowanie, pozwala na lepsze wykorzystanie wagonu, zwalnia wagony kryte.

Pojemnik uniwersalny wozi bardzo wielką różnorodność towarów: od żarówki i jajek do tekstylii i maszyn do pisania. Pojemniki specjalne, przystosowane do właściwości towaru, są ograniczone do jednego lub kilku rodzajów towarów.

Dodatnią ich cechą jest to, że są dobrze przystosowane do właściwości transportu tego towaru, zaś cechą ujemną, że z zasady drogę powrotną muszą odbywać w stanie próżnym.

Należy tu podkreślić zalety pojemnika specjalnego do przewozu cegły: składa się on z żelaznej ramy i z opasek taśmowych lub prętowych, które obejmują partię cegły (60 — 180 sztuk). Naładowane w cegielni pozwalają przewieźć cegłę w tym stanie na miejsce budowy, zmniejszają ilość stłuczek, ułatwiają przeładunek przy pomocy żurawia, mogą być dostarczone podnośnikiem na dowolne piętro budowy, po wyładowaniu są składane i zajmują niewiele miejsca w drodze powrotnej.

Pojemniki specjalne dla przewozu towarów sypkich (cement, ziarno itp.) z pochyłym dnem opróżniają się bardzo szybko po otwarciu klapy.

Należy przypuszczać, że w pierwszym okresie budowy ograniczymy się do niewielu typów pojemników np. uniwersalny, do cegły, do cementu. Oczywiście, że o ile pojemniki uniwersalne, służące do różnorodnych przewozów, mogą pozostawać w administracji kolei, to pojemniki specjalne powinny być w administracji producenta lub odbiorcy danego rodzaju towaru.

Urządzenia stałe do przeładunku — to przede wszystkim rampy, pomosty, estakady, zasobniki, doły zsypowe itp. W połączeniu najczęściej z mechanizmami (żurawie, przenośniki) przyspieszają one przeładunek czy to przez wyrównanie poziomów (rampy), czy przez wykorzystanie siły ciężkości (estakady, zasobniki górne), czy wreszcie jako miejsce chwilowego zmasowania towaru dla dalszych operacji ładunkowych (zasobniki, doły).

Kolej jest słabo zaopatrzona w te urządzenia, ograniczone są one jedynie do ramp przy torach ładunkowych. Dopiero w ostatnim czasie kolej przystąpiła do budowy najnowocześniejszych urządzeń do nawęglania parowozów w postaci wysokiego zasobnika betonowego (objętość 100—500 m³), dokąd węgiel dostaje się z dołu zsypowego przy pomocy wyciągu, a skąd lejem poprzez automatyczną wagę zsypuje się do tendra parowozu. W połączeniu z wagonem samowyładowczym daje to 100% mechanizacji wyładunku węgla i naładunku na parowozy.

Kolej przystąpiła również do budowy estakad, na które wjeżdżają wagony samowyładowcze systemu Talbot i poprzez boczne klapy wysypują węgiel wprost na plac składowy.

Dla ogólnego jednak użytku nie ma na terenie kolejowym podobnych urządzeń, jakkolwiek potrzeba ich jest bezsporna i pilna. Zwłaszcza dla naładunku takich towarów, jak buraki cukrowe, ziemniaki, kiedy szereg furmanek i samochodów czeka w długich kolejkach na przeładowanie ręczne do wagonów lub zwala zawartość na plac, by po raz drugi znowu ręcznie ładować ją do wagonu.

W tych wypadkach rampa w połączeniu z zasobnikiem korytarzowym lub wgłębionym — plus przenośnik rozwiązują trudności całkowicie.

Bocznice i tory ładunkowe przemysłowe są znacznie lepiej wyposażone w potrzebne urządzenia i głównie dzięki nim otrzymujemy nasze 40% mechanizacji prac ładunkowych; w tej serii również huta pod Krakowem i inne budowane zakłady przemysłowe otrzymają najnowocześniejsze wyposażenie do szybkiego wyładunku całych wagonów rudy, węgla, topników itp.

Maszyny i mechanizmy do prac ładunkowych posiadają największą różnorodność rodzajów i typów, zwłaszcza w ostatnich latach przemysł zagraniczny wykazuje w tym kierunku dużą płodność.

P K P dla swoich przeładunków gospodarczych węgla posiadają kilka rodzajów suwic i żurawi do nawęglania parowozów i prace te są zmechanizowane powyżej 60%, lecz już wyładunek węgla do składnic opałowych odbywa się przeważnie ręcznie; swoim zaś klientom kolej daje do rozporządzenia jedynie pewną ilość stałych suwnic bramowych nad torami ładunkowymi, z których korzysta się wyłącznie przy przeładunku towarów ciężkich.

Źródła radzieckie dają nam bardzo bogaty wybór maszyn dla prac ładunkowych: dźwignice różnego rodzaju, żurawie przesuwne na torach kolejowych, żurawie na gąsienicach, żurawie na kołach ogumionych, (osprzęt żurawi na zmianę — chwytak kubeł, hak, elektromagnes); przenośniki najrozmaitsze, podnośniki z widłami, hakami, szuflą, łopaty mechaniczne do zgarzania towarów sypkich z wagonów, wciągarki elektryczne do ładowania dłużyc i pakietów z okrągłaków itd.

Spośród tych maszyn, wydaje się, że należałoby zastosować w naszych warunkach przede wszystkim żuraw na podwoziu ogumionym, który dotrze wszędzie tam, gdzie samochód i którego silnik daje napęd dla żurawia. Autorzy radzieccy bardzo zalecają podobny typ, wyprodukowany przez zakłady Lwowskie, o udźwigu 3 tony z masztom wysuwającym do wysokości 8,7 m i zmienianym osprzętem chwytającym. Nasz przemysł też się nastawia na produkcję podobnego żurawia i niedługo powinniśmy go ujrzyć przy pracy.

Z innych mechanizmów należałoby zalecić przenośniki taśmowe i szufle mechaniczne z elektrycznym napędem elastycznym, co pozwoliłoby na pracę szufli wewnątrz wagonu.

Te i inne urządzenia ruchome powinny pracować na terenie kolejowym i terenie bocznic przemysłowych. Nie jest rzeczą istotną ich przynależność ewidencyjna; czy zakupi je kolej i będzie wypożyczać nadawcom, czy będą własnością nadawców towarów masowych, czy też będą w administracji przedsiębiorstwa przewozowego (np. PKS). Istotną sprawą jest, by były i pracowały wydajnie.

Dyrekcja Generalna zrobiła próbę obliczenia potrzebnych urządzeń ładunkowych i ich pracy dla zmechanizowania przeładunków na 50 najbardziej ruchliwych stacjach ładunkowych (wraz z bocznicami) naszej sieci i w odniesieniu do następujących towarów masowych:

zowania przeładunków na 50 najbardziej ruchliwych stacjach ładunkowych (wraz z bocznicami) naszej sieci i w odniesieniu do następujących towarów masowych:

- 1) towary sypkie (węgiel, żwir, piasek, kamienie, wapno niepalone, buraki, ziemniaki itp.),
- 2) drzewo;
- 3) żelazo i wyroby z żelaza;
- 4) wyroby ceramiczne;
- 5) wyroby betonowe i kamienie;
- 6) towary w opakowaniu workowym (cement, cukier, mąka, sól, nawozy sztuczne);
- 7) zboże luzem.

Brano przy tym pod uwagę masowość występowania każdego z tych towarów w ilości powyżej 100 ton dziennego obrotu.

Obliczenia wykazały, że masa ta w r 1949 wynosiła około 7,5 miliona ton, i że należałoby zakupić względnie wybudować: 46 żurawi na podwoziu ogumionym, 59 szufl mechanicznych z przenośnikiem, 15 szufl mechanicznych, 18 przenośników, 30 ramp z pomocniczymi urządzeniami (zasobnikami itp.), szereg drobniejszych mechanizmów; dalej — 3.000 pojemników uniwersalnych, około 50.000 pojemników dla cegły, 1.500 — dla cementu, około 330 samochodów-wywrotek o nośności 3 ton.

Niektóre z tych liczb mogą wzbudzać zastrzeżenia (np. pojemniki na cegły), ale informują one o wielkości potrzeb, tym bardziej, że w okresie Planu 6-letniego należy się liczyć co najmniej z podwojeniem wspomnianej masy towarowej 7,5 mln ton.

Spodziewane oszczędności w zastosowaniu tych inwestycji wyniosłyby w stosunku rocznym i w stosunku do pracy 1949 r.:

- zmniejszenie pracy ręcznej o 3,85 mln roboczogodzin (1.600 robotników);
- skrócenie postojów wagonów o 4,8 mln wagonogodzin;
- skrócenie postojów wagonów o 4,8 mln wagonogodzin.

Wartość pieniężna tych oszczędności wynosi około 18 mln zł, nie licząc oszczędności na przyspieszeniu obrotu materiałów i na zmniejszeniu inwestycji na zakup wagonów towarowych i samochodów.

Przy tych założeniach oszczędności pokryłyby w ciągu 6—7 lat wydatki inwestycyjne na zakup i budowę urządzeń do mechanizacji pracy ładunkowej.

Raz jeszcze należy podkreślić, że przytoczone liczby i zestawienia mają charakter tylko orientacyjny, lecz już z tego materiału da się wyciągnąć ogólne wnioski:

- 1) mechanizacja prac ładunkowych w transporcie jest sprawą pilną: o dużym ciężarze gatunkowym;
- 2) rentowność nakładów jest szybka i wysoka;
- 3) realizacja zamierzeń powinna następować wg. ogólnego planu, obejmującego całokształt zagadnienia, nie ograniczając się tylko do terenu kolejowego;
- 4) mechanizacja w danym przebiegu operacji transportowo-ładunkowej powinna być pełna, nie pozostawiając wąskich gardeł pracy ręcznej;
- 5) ze względu na skalę wydatków, możliwości materiałowe i produkcyjne przemysłu, realizacja musi być rozłożona w czasie.

(W. W.)

Układ taryfy towarowej PKP

ZAGADNIENIE cen przewozu interesuje niewątpliwie przedsiębiorstwa wszystkich gałęzi życia gospodarczego, gdyż przedsiębiorstwa te zmuszone są w swej działalności korzystać z dowozu surowców oraz z wywozu wytworów a w związku z tym w swych planach finansowo-gospodarczych przewidywać odpowiednie nakłady na pokrycie należności przewozowych. W procesie realizowania swych planów produkcyjnych przedsiębiorstwa przemysłowo-handlowe, kierując się zasadami oszczędności, starają się unikać zbędnych kosztów przewozu. Z tych powodów przedsiębiorstwa w swej planowej działalności pragną znać dokładnie nie tylko możliwości przewozu, czyli możliwości otrzymania we właściwym czasie potrzebnej ilości wagonów oraz terminy dostawy towarów od stacji nadania do stacji przeznaczenia, lecz także koszty przewozu, a więc poziom taryfy na przewóz towarów oraz jej zróżniczkowanie w zależności od odległości przewozu, od rodzaju towaru i wielkości przesyłek.

Pierwsza powojenna taryfa towarowa PKP, która weszła w życie z dniem 20.8.1945 r., nie różniła się prawie od taryfy przedwojennej pod względem zasad jej budowy. Formalna różnica polegała na mniejszej ilości klas, przesyłek, natomiast system taryfy „ad valorem” utrzymano w zasadzie bez zmian, wprowadzając natomiast w następnych latach dużą ilość taryf specjalnych i wyjątkowych. Na skutek stosowania tych taryf nastąpiło nieuzasadnione zróżniczkowanie przewoźnego w zależności od pochodzenia lub przeznaczenia towaru oraz od kierunku przewozu. Taryfa stała się mało przejrzysta, jej poziom zaś nie pokrywał kosztów własnych kolei. Taki stan taryfowy przetrwał do końca 1949 r. i dopiero z początkiem roku 1950, czyli pierwszego roku wielkiego Sześcioletniego Planu rozwoju gospodarczego i budowy podstaw socjalizmu wprowadzono nową uproszczoną taryfę PKP, zawierającą już pewne elementy socjalistycznych zasad budowy taryf.

Teoretyczne rozważania z zakresu budowy taryf kolejowych oparte na ekonomii marksistowskiej odrzucają zasady taryfowania „ad valorem” stosowane powszechnie w krajach kapitalistycznych. Według wypowiedzi ekonomisty radzieckiego Czernomordika¹⁾ taryfa powinna być ustalona na takim poziomie, aby wpływ z przewozów pokrywał koszty własne kolei oraz ew. planowany zysk. Ceny towarów przewożonych nie mogą być podstawą do ustalania opłat taryfowych według zasady „ile towar znieść może”, gdyż koszt własny przewozu nie jest zależny od cen tych towarów. Natomiast podstawą tą powinien być właśnie koszt własny przewozu, od którego można stosować odchylenia dla niektórych towarów, uzasadnione względami gospodarki planowej.

Wymieniony wyżej autor podkreśla, iż ilość i różnorodność świadczeń w transporcie jest większa od ilości i różnorodności wytworów jakiegokolwiek gałęzi przemysłu, wobec tego ustalanie cen przewozu jest bardziej

złożone od ustalania cen w innych gałęziach gospodarki narodowej, nie wychodzi ono jednak z ram ogólnej akcji planowania socjalistycznego.

W dalszych wywodach Czernomordik podkreśla rolę taryfy przewozowej, jako czynnika wpływającego na kształtowanie cen towarów oraz na rozmieszczenie produkcji. Wobec tego, że działalność transportowa kolei zajeżdża się z działalnością wszystkich niemal przedsiębiorstw przemysłowo-handlowych, zatem koszt przewozu wchodzi w koszt produkcji wszystkich wytworów i to nieraz w złożonej postaci, mianowicie w postaci kosztów przewozu surowców, półwyrobów i wyrobów gotowych. Z tego wynika, że odchylenia w taryfie od kosztu własnego przewozu mogą znacznie potanieć względnie podrożyć koszty produkcji towarów, zwłaszcza towarów masowych. Podstawą do stosowania odchyleń stawek taryfowych od kosztu własnego mogą być ceny towarów oraz gospodarcze znaczenie odnośnych przewozów. Tendencją planowej gospodarki socjalistycznej jest jednak stopniowe zmniejszanie odchyleń stawek taryfowych od kosztu własnego wprowadzane w miarę jak pozwala na to polityka cen. Dla rozmieszczenia produkcji ważną rolę odgrywa różnica odległościowa z tym, że progresja stawek jednostkowych na dalszych odległościach wpływa hamująco na odległe przewozy, a sprzyja rozwojowi przemysłu miejscowego i odwrotnie.

W myśl podanych wyżej założeń teoretycznych następował rozwój taryf kolejowych w ZSRR. Do r. 1930 tkwiły jeszcze w taryfach radzieckich elementy kapitalistyczne, jak system wartościowy i duża ilość taryf wyjątkowych. Następnie jednak w reformach wprowadzonych w życie w latach 1931, 1936, 1939 i 1949 zerwano z systemem wartościowym, wprowadzono natomiast system oparty na kosztach własnych. Ilość taryf wyjątkowych doprowadzono stopniowo do minimum i oprócz tego zmniejszono wydatnie ilość klas, zbliżając opłaty przewozowe do kosztu własnego. Poza tym wprowadzono do taryfy zasady nakłaniające w sposób dość silny do wykorzystywania ładowności wagonów, a mianowicie podwyższono stawki dla przesyłek drobnych, jako zasadniczą zaś wprowadzono taryfę pełnowagonową. Za niewykorzystanie ładowności wagonów przez nadawców towarów masowych przewidziano opłaty karne od każdej niedoładowanej tony, za nadawanie zaś w składach całych pociągów według planowanych marszrut przewidziano zniżki taryfowe. W celu popierania rozwoju przemysłu miejscowego zastosowano progresję stawek jednostkowych na dalekich odległościach. W celu kierowania przewozów bliskich na samochody, podwyższono taryfę kolejową dla tych przewozów i następnie obniżyła taryfę samochodową. Na liniach kolejowych równoległych do dróg wodnych śródlądowych zastosowano w okresie żeglownym podwyżki w taryfie kolejowej i równocześnie obniżki w taryfie żeglugowej, co niewątpliwie stworzyło warunki do przerzucenia odnośnych przewozów na drogi wodne. Ponadto należy wspomnieć o przewidzianych w prawie przewozowym i w taryfie kolejowej opłatach karnych za odchylenia od planu prze-

¹⁾ K'teorii żeleznodorożnych tarifow. Woprosy Ekonomiki z r. 1948, Nr 9.

wozów z tym, iż opłaty te stosowane są zarówno w stosunku do kolei w wypadkach niepodstawienia zaplanowanej ilości wagonów, jak również w stosunku do tych przedsiębiorstw, które nie wykorzystują podstawionych im zgodnie z planem wagonów.

Wprowadzona w życie z dniem 1 stycznia 1950 r. reformowana taryfa towarowa PKP, opiera się w swym układzie na następujących zasadach:

a) Koszt własny przewozów podstawą poziomu taryfy

Za podstawę do ustalenia średniego poziomu taryfy przyjęto planowany koszt własny przewozów. Z kosztu globalnego i planowanej pracy kolei otrzymano koszt jednostkowy (1 tona—km netto), który następnie rozbito na składniki zależne i niezależne od odległości przewozów oraz stawki dla różnej wielkości przesyłek. Tak obliczone koszty własne przewozu towarów umożliwiły budowę taryfy naturalnej, tj. taryfy jednokowej dla wszystkich towarów bez względu na ich wartość handlową i na ich znaczenie gospodarcze.

b) Odchylenia stawek taryfowych od kosztu własnego

Następnie zaprojektowano odchylenia od kosztu własnego stawek taryfowych dla poszczególnych towarów, biorąc pod uwagę opłaty przewidziane poprzednią ta-

ryfą, ceny towarów oraz ich znaczenie w gospodarce planowej.

Dążąc do najdalej idącego zmniejszenia tych odchyleń ustalono najwyższą i najniższą stawkę taryfową na takim poziomie, że rozpiętość pomiędzy nimi wyniosła 16 : 1, podczas gdy analogiczna rozpiętość w poprzedniej taryfie wynosiła 84 : 1. Z zestawienia tych cyfr wynika jak wydatnie zmniejszono rozpiętość pomiędzy górną i dolną granicą taryfy, a tym samym jak wydatnie zmniejszono odchylenia stawek taryfowych od kosztu własnego. Stawki najniższe stosuje się dla następujących towarów: kamienie nieobrobione, glina i torf (kl. 26), tłuczeń kamienny, piasek, żwir i drewno opałowe (kl. 25), węgiel kamienny i brunatny oraz miał węglowy, nawozy wapienne, żużle, cegła zwyczajna z gliny i cementu (kl. 24). Najwyższe stawki taryfowe przewidziane są dla artykułów kolonialnych jak kawa, herbata, kakao, pieprz, ryż, gąbki, korale a także dla takich towarów jak tłuszcze, wędliny, kawior, konserwy, wódki gatunkowe itp. Ogólna ilość klas przesyłek wagonowych wynosi 26, ilość klas przesyłek drobnych — 5.

Stosunek stawek taryfowych dla przesyłek zwyczajnych cało wagonowych na średnią odległość przewozu 250 km przedstawia następująca tablica.

Klasy wagonowe przesyłek zwyczajnych	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Stawka w złotych za 1 tonę	149,0	125,0	98,3	80,5	63,5	53,7	44,7	38,8	34,6	31,0	26,0	22,7	20,0	17,9	17,0	15,6	14,8	14,0	12,8	12,2	11,5	11,0	10,7	10,2	9,7	9,3
Stosunek do stawki klasy 26 przyjętej za 1	16,0	13,0	10,6	8,7	6,9	5,8	4,8	4,2	3,7	3,3	2,8	2,4	2,2	1,9	1,8	1,7	1,6	1,5	1,4	1,3	1,24	1,2	1,15	1,1	1,05	1,0

Z zestawienia widoczne są małe różnice pomiędzy stawkami klas 14 — 26 i większe różnice pomiędzy stawkami klas początkowych, obejmujących artykuły droższe. Wynika z tego, iż odchylenia od kosztu własnego dla towarów tanich i masowych, będących w większości surowcami, ustalono z dużą precyzją, gdyż udział kosztów przewozu w cenie tych towarów jest dość znaczny. Odwrotna sytuacja istnieje w odniesieniu do towarów drogich; udział kosztów przewozu w cenie tych towarów jest b. nieznaczny, w większości przypadków wynosi on ułamek procentu pomimo wyższego poziomu stawek taryfowych od kosztu własnego kolei.

c) Różniczkowanie stawek taryfowych według wielkości przesyłek

Wobec gorszego wykorzystania wagonów przy przewozie przesyłek drobnych i półwagonowych niż przy przewozie przesyłek pełnowagonowych koszt własny jednostkowy pierwszych jest również wyższy. Ten układ kosztów znajduje uwzględnienie w opłatach klas wagonowych taryfy towarowej PKP w postaci podwyższenia stawek dla przesyłek 15-tonowych o 10%, dla przesyłek 10-tonowych o 20%, dla przesyłek 5-tonowych o 40%. Dotyczy to stawek od klasy 1 do 14.

Przy tej okazji należy zaznaczyć, że obliczanie opłat przewozowych za 5 ton przy niewykorzystaniu pozostałej części wagonu stosowane za towary klas 1—14 budzi zastrzeżenia, jako marnotrawstwo w transporcie kolejowym. Pod tym względem lepiej są zbudowane

opłaty klas wagonowych 15 — 18, zawierające stawki dla przesyłek nie mniejszych od 10 ton, oraz opłaty klas 19 — 26, zawierające stawki dla przesyłek nie mniejszych od 15 ton. Stawki te są niższe o 10% od stawek dla przesyłek większych tj. w grupie klas 15—18 od stawek dla przesyłek 15-tonowych i w grupie klas 19 — 26 od stawek za ładowność wagonu. Stawki klas drobnicowych są wyższe od stawek dla przesyłek pełnowagonowych od 31,5% w klasach najwyższych do 487% w klasach najniższych.

d) Późniczka odległościowa (pionowa)

Pod względem odległości przewozu stawki taryfy towarowej PKP są zbudowane przez zwykłe sumowanie składników zależnych i niezależnych od odległości przewozu. Wobec dość dużego udziału składnika niezależnego od odległości przewozu, analogicznie do kształtowania się kosztów własnych, łączne stawki jednostkowe obniżają się wydatnie na dalszych odległościach bez dalszej jednak regresji lub progresji. Istniejąca w opłatach taryfy PKP regresja odległościowa wynika jedynie z dostosowania budowy stawek do kształtowania się kosztów własnych przewozu.

e) Dopłaty za przyspieszenie przewozu

Jeżeli nadawca zleci kolei przewóz przesyłki w krótszym terminie od przewidzianego dla przesyłki zwyczajnej, uiszcza on dopłatę wynoszącą na średniej odległości przewozu 250 km:

do przesyłki pospiesznej zł 18,30 od tony
do przesyłki pospiesznej przyspieszonej zł 22,80 „ „

Powyższe stawki dopłat są zróżniczkowane tylko według odległości przewozu, są one natomiast jednakowe dla przesyłek drobnych i wagonowych wszelkiej wielkości, jak również dla przesyłek wszystkich klas. Taka konstrukcja dopłat za przyspieszenie przewozu sprzyja przewozowi towarów droższych w charakterze przesyłek pośpiesznych i pośpiesznych przyspieszonych, gdyż rozmiar dopłaty za przyspieszenie przewozu tych towarów wynosi zaledwie około 10% w stosunku do opłat za przesyłki zwyczajne; rozmiar ten dochodzi natomiast do 200% dla towarów klasy 26, co powinno wpływać na przewóz kamieni, żwiru i innych podobnych artykułów tylko w charakterze przesyłek zwyczajnych.

Towary łatwo psujące się i wymagające szybkiego przewozu wysyłane jako przesyłki zwyczajne i pośpieszne korzystają z jednakowych opłat przy przewozie. Jedynie przy przewozie tych towarów z szybkością pośpieszną przyspieszoną pobierane są dopłaty w niższym wymiarze, tj. dopłaty przewidziane dla przesyłek pośpiesznych.

f) Opłaty za towary przestrzenne

Wagonowe przesyłki towarów przestrzennych, czyli towarów zajmujących dużą przestrzeń w stosunku do swej wagi, są taryfowane według ogólnych zasad z tym, iż do obliczenia przewoźnego przyjmuje się wagę najmniej 5 ton. Natomiast przewoźne za drobne przesyłki tych towarów jest obliczane według stawek odpowiednich klas drobnicowych podwyższonych o 50%.

Z dniem 1 lutego 1951 r. weszło w życie nowe wydanie taryfy towarowej PKP cz. I B. Nowy podręcznik nie wprowadza zasadniczych zmian w układzie taryfy, natomiast wprowadza zniżki opłat za niektóre świadczenia. Zniżki te, jakkolwiek na razie nieliczne, są jednak pierwszą oznaką obniżki kosztów własnych kolei, wobec czego zasługują na krótkie choćby omówienie.

Uzupełniono więc klasyfikację towarów kilkunastoma nowymi artykułami, które ukazały się w obrocie, lecz nie były dotychczas wymienione w taryfie. Opłaty taryfowe klasy pierwszej okazały się dla tych towarów za wysokie, wobec czego zaszeregowano je do odpowiednich niższych klas. Są to następujące towary: surogaty talku, anhydryt, sznury izolacyjne z wełny żuławowej, środki odgrzybiające, środki wodoszczelne i szybko wiążące, czterochloroetan, juta bitumowana, szarpanka ze szmat i odpadków sukiennych, przedza papierowa, przykrywy kablowe, wyroby z ziemi okrzemkowej, płyty termoakustyczne z paździerzy, przedza szklana i maty z niej i inne. Z towarów objętych taryfą obniżono przewoźne dla kabli elektrycznych o ok. 16% i dla kotłów parowozowych nieuzbrojonych o ok. 20% przez deklasyfikację tych towarów. Poza tym na miejsce przestarzałej i nieaktualnej nomenklatury grupy papieru, kartonu, tektury i bibułki wprowadzono nową nomenklaturę, obejmującą wszystkie produkowane obecnie gatunki tych produktów z równoczes-

nym zaszeregowaniem ich do odpowiednich klas taryfowych. Dzięki nowemu zaklasyfikowaniu najbardziej masowe gatunki papieru, jak papier gazetowy, workowy i pakowy otrzymały zniżki opłat przewozowych w granicach od 10% do 42%.

Wydatnej obniżce uległy opłaty pobierane przez agencje celne za prace związane z odprawą celną przesyłek importowanych i eksportowanych. Dotyczy to opłat za rewizyjne roboty fizyczne, za odprawę celną, za przeładunek towarów oraz opłaty pocztowej. Na miejsce wyższych opłat dla importu i niższych dla eksportu wprowadzono jeden poziom opłat z tym, że zniżki dla eksportu wyniosły średnio 33%, dla importu — ponad 33%, a w niektórych pozycjach opłat za roboty fizyczne dochodzą do 83%.

Postanowienia taryfowe uzupełnione m.in. przepisem o przewozie zbiorowym przesyłek drobnych. Na podstawie nowego przepisu przesyłki drobne wysyłane przez jednego nadawcę do jednej stacji, lecz dla różnych odbiorców w ilości łącznej co najmniej 5 ton będą taryfowane według stawek klas wagonowych, podczas gdy dotychczas były taryfowane według wyższych stawek klas drobnicowych. Ma to na celu podniesienie wykorzystywania wagonów przy przewozie przesyłek drobnych.

Z dodatnich cech ostatnio obowiązującej taryfy na podkreślenie zasługuje jej prawidłowy system oparty na kosztach własnych kolei. Przez zerwanie z systemem wartościowym (ad valorem) wykluczono pogoń za zyskiem, a wprowadzono jedynie zasadę ograniczonych odchyłeń od kosztu własnego dla pewnych towarów, jeżeli przemawiają za tym względy planowej gospodarki. Zniesienie wszystkich taryf specjalnych i wyjątkowych uprościło taksację przesyłek. Poza tym wydatnie zmniejszono rozpiętość opłat przewozowych zbliżając je do kosztu własnego.

Nie można jednak pominąć pewnych braków taryfy, które przypuszczalnie powinny być usunięte w niedalekiej przyszłości. Wobec dużych zadań w dziedzinie przewozów, stojących przed koleją w okresie Planu Sześcioletniego należy wziąć pod uwagę wprowadzenie do taryfy dalszych środków, zmierzających do zwiększenia zdolności przewozowej kolei, jak: wprowadzenie norm ładunkowych dla poszczególnych grup towarów i różnej wielkości wagonów, rozszerzenie zasad obliczania przewoźnego za ładowność wagonu na wszystkie przesyłki wagonowe z ew. wyłączeniem towarów przestrzennych, wprowadzenie sankcji, za niewykorzystywanie przez nadawców ładowności wagonów przy ładowaniu towarów masowych oraz sankcji za odchylenia od planu załadowania, a także ew. wprowadzenie zniżek taryfowych za planowe nadawanie składów całopociągowych według ustalonych kierunków. Wymienionych środków taryfa PKP jeszcze nie zawiera; wprowadzenie ich zwiększy potencjał przewozowy kolei, co leży niewątpliwie zarówno w interesie samej kolei, jak również pokrywa się z ogólnymi potrzebami życia gospodarczego.

W zakresie kosztów własnych w Polskich Kolejach Państwowych ma nastąpić zniżka w wysokości 6,9%. Nastąpi to w wyniku znacznego zwiększenia wydajności pracy na jednego pracownika grupy eksploatacyjnej, w wyniku zmniejszenia kosztów materiałowych, w tej liczbie zmniejszenia zużycia węgla na 1000 brutto to/km o 5,6%.

(H. Minc)

PKP korzystają z doświadczeń kolei radzieckich

ROZWÓJ gospodarki narodowej jest niemożliwy bez sprawnie działającego transportu kolejowego, który łączy i cementuje w jedną całość gospodarczą wszystkie ośrodki przemysłowe z okręgami i rejonami gospodarstwa wiejskiego, dostarczającymi surowca i żywności. — Są to słowa J. Stalina, wygłoszone na przyjęciu pracowników kolejowych na Kremlu w dniu 30 lipca 1935 r. Od tej historycznej daty rozpoczął się wielki rozwój kolejnictwa radzieckiego, polegający na gruntownej przebudowie technicznej kolei żelaznych oraz całkowitej zmianie stylu ich pracy. W związku ze stale wzrastającymi zadaniami przewozowymi wprowadzono do ruchu silne i bardziej ekonomiczne parowozy, elektrowozy i wozy spalinowe. Oddano do eksploatacji olbrzymią ilość ciężkich wagonów towarowych zaopatrzonych w hamulce i sprzęgła automatyczne. Dla zwiększenia przelotności linii kolejowych zbudowano zmechanizowane górkę rozrządową. Zmechanizowano pracę przy robotach drogowych. Wprowadzono nowe urządzenia zabezpieczające ruch pociągów. Buduje się nowe linie kolejowe, przy coraz szybciej postępującym procesie wzrostu siły technicznej.

Równoległe z postępem technicznym idą zmiany w kierunku poprawienia wskaźników techniczno-eksploatacyjnych. Na osiągnięcie coraz to lepszych wyników wpływa stale wzmagający się ruch współzawodnictwa pracy. Zakrojony na szeroką skalę ruch stacjanowski, który żywiołowo rozwinął się na kolejach radzieckich, pozwolił na stworzenie nowych norm eksploatacji kolei, oraz na wprowadzenie nowych, postępowych metod pracy. Koleje radzieckie udowodniły, że to co w ustroju kapitalistycznym uważane było za niemożliwe do osiągnięcia, nie tylko osiąga się, ale i znacznie przekracza się w ustroju socjalistycznym, dzięki właściwemu i rzeczowemu podejściu do sprawy. Osiągnięcie coraz to większych zdobyczy i coraz lepszych wyników może nastąpić tylko przy racjonalnej gospodarce człowiekiem, celowej i oszczędnej gospodarce materiałowej, stosowaniu ulepszeń technicznych i usprawnień organizacyjnych, oraz podniesieniu wydajności pracy przez współzawodnictwo, racjonalizatorstwo i nowatorstwo.

Doświadczenia kolei radzieckich okazały się niewyczerpaną skarbnicą, z której pełną garścią czerpią i czerpać będą wskazówki odnośnie poprawienia wskaźników techniczno-eksploatacyjnych nie tylko Polskie Koleje Państwowe, lecz również koleje państw Demokratii Ludowej. Rzucone w ZSRR hasło zwiększenia przebudowy linii kolej żelaznych, wielokrotnienia ładowności, przyspieszenia obrotu wagonów, zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych, usprawnienia obsługi podróźnych, zapewnienie wzorowej pracy w zimie — oto zagadnienia stanowiące istotę sprawności kolei. Nie też dziwnego, że poczynania kolei radzieckich służą mogą za wzór innym kolejom.

Zwiększające się z każdym rokiem przewozy nakładają na PKP obowiązek zmobilizowania coraz to większych wysiłków w kierunku osiągnięcia wyznaczonych zadań, a więc muszą czuwać nieustannie nad celowością wykonywanych przewozów i nad właściwym wykorzystaniem taboru. Udział kolei w ogólnym

państwowej gospodarce jest bardzo znaczny, to też niewykorzystanie przewozów i niewłaściwe wykorzystanie taboru mogą spowodować niepowetowane straty w ogólnym bilansie gospodarczym.

Dynamika wzrostu przewozów datuje się od pierwszego roku odzyskania niepodległości. Pierwsze dwa lata nie dają jednak dokładnego i właściwego obrazu możliwości przewozowych PKP, wobec barbarzyńskiego zniszczenia przez hitlerowskiego okupanta sieci kolejowej, obiektów, urządzeń i taboru. Cały wysiłek zwrócony był raczej w kierunku odbudowy sieci, przy równoczesnym dokonywaniu najniezbędniejszych przewozów, potrzebnych do odbudowy i podtrzymania życia gospodarczego.

Za rok podstawowy, charakteryzujący początek dynamiki rozwoju przewozów należy przyjąć rok 1947, który był również pierwszym rokiem Planu 3-letniego. Przyjmując przewozy podróźnych w r. 1947 za 100%, w r. 1948 ilość podróźnych wzrasta do 117,0%, w r. 1949 do 134,7%, w r. 1950 do 170,1%, zaś w r. 1951 przewiduje się zwiększenie do 208,3%.

Przewóz towarów w tym samym okresie wynosił w r. 1947 100%, w r. 1948 — 129,5%, w r. 1949 — 149,3%, w r. 1950 — 170,6%, by w r. 1951 dojść do 192,7%.

Jednakże ze wzrostem przewozów nie idzie równoległe wzrost taboru kolejowego. Ilość parowozów był w r. 1948 o 106,6% wyższy od ilości z r. 1947. Jednakże wskutek skreślenia z inwentarza przestarzałych typów parowozów — ilość ten stale maleje, osiągając w r. 1949 — 102,2%, w r. 1950 — 101,4% i w r. 1951 — 98,9% stanu z r. 1947.

Park wagonów osobowych wzrasta w porównaniu z r. 1947 o 1,5% w 1948 r., o 3,1% w r. 1949, o 3,9% w r. 1950 i o 6,9% w r. 1951.

Ilość wagonów towarowych wzrasta w tym samym okresie o 0,6% w 1948 r., o 14,8% w r. 1949, o 19,7% w r. 1950 i o 25,0% w r. 1951.

Niewspółmierny wzrost przewozów w stosunku do wzrostu taboru zmusza kolej do szukania środków, zapewniających dokonania wyznaczonych zadań. Środki te — to lepsze wykorzystanie taboru, osiągane przez zwiększenie przebiegu dobowego, wydłużenie przebiegów parowozów między naprawami okresowymi i płukaniem kotłów, polepszenie współczynnika obrotu wagonów towarowych, zmniejszenie ilości chorego taboru itp.

W zakresie wykorzystania parowozów, nieocenione usługi oddały polskim drużynom parowozowym doświadczenia i wskazówki kolegów radzieckich. Początkowo drużyny parowozowe wprowadziły współzawodnictwo pracy dotyczące głównie oszczędności zużycia węgla. Współzawodnictwo to miało charakter indywidualny i nie dawało właściwego obrazu osiągniętych korzyści. Dopiero dokładne zapoznanie się z metodami stosowanymi na kolejach radzieckich zachęciło polskie drużyny parowozowe do współzawodnictwa w kierunku zwiększenia przebiegu parowozów.

Rok 1949 był rokiem przełomowym co do rodzaju współzawodnictwa wśród maszynistów. W tym roku drużyny z parowozowni Bydgoszcz, w osobach maszy-

nistów Czapczyka, Krygiera i Szwarca i ich pomocników Kranza, Krampa i Margańskiego podjęły się zobowiązania dokonania na parowozie Pm 2—5 — przebiegu 90.000 km bez dokonania mycia kotła, przy zastosowaniu środków do zmękczenia wody („Sodafos“). Wynik zaiste rewolucyjny, w stosunku do dotychczasowych pojęć, panujących na PKP, gdzie przebieg między płukaniem wynosił 1.000 do 1.500 km. I tu właśnie w powzięciu decyzji, posłużyły doświadczenia maszynistów radzieckich — Lunina, Ogniewa, Papawina i Krywonosa. Każdy z nich wyszedł z indywidualnego założenia, lecz wysiłki ich zmierzały do jednego celu, jak najlepszego wykorzystania parowozów.

Lunin zastosował zasadę, że maszynista w kraju o socjalistycznej gospodarce powinien troszczyć się nieustannie o stan parowozu, powierzono jego opiece. Toteż musi natychmiast usuwać wszelkie, nawet najdrobniejsze zauważone usterki na parowozie, nie dopuszczając przez to do dalszych poważniejszych usterek. Aby jednak dokonać tego trzeba znać najdokładniej wszelkiego rodzaju naprawy przy parowozie. Wprowadzając w życie swą metodę doprowadził do skrócenia postoju parowozu w parowozowni macierzystej i zwrotnej do 2—3 godzin, to jest do czasu niezbędnego na obrządzenie parowozu.

Ogniew zapoczątkował akcję wydłużania przebiegu parowozu między płukaniem kotła bez wygaszania paleniska i doszedł do granicy 100.000 km. W swej metodzie stosował bardzo troskliwie dawkowanie środków chemicznych do zmękczenia wody i częste odmulanie kotła. Na długości 90 km odmulał kocioł 8—9 razy, odprowadzając 4—5 cm wody według szkła wodowskazowego. Po dokonaniu przebiegu kocioł nie wykazywał osadu kamienia kotłowego.

Metoda Papawina polegała na dokonaniu przebiegu parowozu do 800.000 km bez wymiany ścian paleniska. Jest to okres równający się 4 naprawom głównym parowozu. Do tak wspaniałego rezultatu doszedł przez gruntowną znajomość techniki obsługi i opalania parowozów.

Krywonos wykazał możliwość prowadzenia pociągu o obciążeniu 2—3 krotnie wyższym od przepisowego, pod warunkiem utrzymania parowozu w doskonałym stanie, opanowania techniki opalania, fachowej obsługi kotła i maszyny parowej, oraz dokładnej znajomości szlaku. Sam jednak nie mógłby osiągnąć zamierzonego celu, gdyby nie ściśła współpraca z pracownikami innych służb. Musiał mieć bowiem dobrze sprzęgnięty i właściwie zestawiony pociąg, doskonale wypróbowany hamulec i jazdę bez przeszkód ruchowych.

Wzorując się na mistrzach radzieckich — drużyny bydgoskie dokonały niebywałego wyczynu: 152.529 km przebiegu między naprawami okresowymi, przy obowiązującej dotychczas normie 65.000 km, bez dokonania płukania kotła i uzyskując przebieg dobowy 672 kilometrów.

Za przykładem drużyn bydgoskich poszły inne drużyny parowozowe na całym terenie PKP, uzyskując coraz to lepsze wyniki.

Dość wspomnieć o drużynach z parowozowni w Poznaniu, które osiągnęły przebieg między naprawami okresowymi 200.000 km, podczas gdy dotychczasowe normy nakazywały przebieg 65.000 km oraz uzyskały przebieg dobowy 704 km.

Wprowadzenie w życie metod Lunina, Ogniewa, Papawina i Krywonosa, zapoczątkowało na kolejach radzieckich żywiołowy ruch tzw. „pięćsetników“. Są to drużyny parowozowe, które zobowiązały się przebiec jednym parowozem co najmniej 500 km dziennie, przy czym czyniąc się do zwiększenia tempa obrotu wagonów oraz zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych. Walka o wydłużenie przebiegu dobowego parowozów, to nie tylko usprawnienie pracy drużyn parowozowych, lecz również usprawnienie pracy innych służb, jak ruchu, drogowej, elektrotechnicznej i warsztatowej. Zmusza do bezpośredniej współpracy dyżurnych ruchu, drużyn konduktorskie i rewidentów wagonów, a pośrednio pracowników służby warsztatowej, elektrotechnicznej i drogowej. Otwiera dalsze możliwości wykorzystania rezerw tkwiących w kolejnictwie w kierunku skrócenia obrotu wagonów, zwiększenia szybkości handlowej, bez potrzeby dokonywania dodatkowych inwestycji. Ruch „pięćsetników“ powoduje więc zrewolucjonizowanie dotychczasowych metod i stylu pracy wszystkich służb związanych z ruchem pociągów.

Ruch „pięćsetników“ na PKP nie przyjął do czasu tej żywiołowej formy, jak na kolejach radzieckich. Zapoczątkowały go drużyny z parowozowni w Rzeszowie i Karsznicach. Są to jednak ruchy raczej odosobnione. Należy się jednak liczyć, że ruch ten w najbliższej przyszłości obejmie większość drużyn parowozowych, co w rezultacie przyniesie dalsze zwiększenie przebiegu dobowego parowozów.

Na wzór radziecki drużyny parowozowe w Piotrkowie Trybunalskim rzuciły hasło podjęcia współzawodnictwa w przygotowaniu tzw. „zielonej drogi“ dla maszynistów, celem usprawnienia ruchu i obrotu parowozów. Jest to podstawowy element do wciągnięcia kolejarzy wszystkich służb związanych z ruchem pociągów do walki o przyspieszenie obrotu wagonów i parowozów o otwarcie oczyszczonej z wszelkich przeszkód drogi dla maszynisty.

Dążenie do zwiększenia przebiegu dobowego parowozów, to zagadnienie nadzwyczaj ważne. Zwiększenie przebiegu daje możliwość pokrycia przewozów mniejszą ilością parowozów, a więc zmniejszenia nakładów na zakup nowych parowozów, a następnie daje znaczne oszczędności w eksploatacji, tj. na utrzymaniu, naprawie, obsłudze, paliwie, smarach itp.

Dzięki zastosowaniu doświadczeń radzieckich w kierunku wykorzystania parowozów, średni dobowy przebieg parowozów stale wzrasta. A najwydatniej uwiódło się to w r. 1949, tj. od chwili zastosowania metod radzieckich, gdzie wzrost wynosił 8,1% w stosunku do r. 1948. W r. 1950 przebieg wzrósł o 3,9%, a w r. 1951 przewiduje się wzrost o dalsze 5,4% w stosunku do lat ubiegłych.

Jak już poprzednio zaznaczono, postępujący wzrost przewozu podróżnych jest znacznie wyższy od wzrostu ilości wagonów osobowych. Chcąc jednak wykonać te przewozy przy równoczesnym założeniu, że nie należy dopuścić do pogorszenia się warunków podróżowania, tj. do zwiększenia ilości podróżnych przypadających na 1 wagon, musi się szukać odzysku wagonów osobowych we wszystkich możliwych kierunkach. Musi się przede wszystkim dążyć do jak najlepszego wykorzystania wagonów osobowych, co znajdzie swój wyraz w zwiększeniu przebiegu dobowego wagonu.

Rzucone przez kolegów radzieckich hasła polepszenia obrotu i tu znajdują zastosowanie. Jednym z za-

gadnień jest zwiększenie przebiegu dobowego wagonu osobowego, uzyskanego drogą dokładnego opracowania planu obiegu składów, ze skróceniem do niezbędnych potrzeb technicznych, postoju składów w stacjach macierzystych i zwrotnych, który obecnie wynosi 67% pełnego obrotu. Następnym zagadnieniem jest zwiększenie szybkości handlowej, osiąganej przez skrócenie czasów jazdy i postojów w stacjach pośrednich. Następne czynniki — to zmniejszenie ilości chorych wagonów przez należytą ich konserwację w czasie eksploatacji, naprawa wzgl. odbudowa wagonów wycofanych z ruchu oraz zmniejszenie rezerwy wagonowej.

Walka o wagon osobowy nabiera coraz większego znaczenia. Staje się zagadnieniem nie tylko w skali kolejowej, lecz i ogólnopolskiej. Stale wzrastające przejazdy podróźnych są wynikiem troski Państwa o człowieka w kierunku zapewnienia mu dogodnego dojazdu do pracy, korzystania z akcji socjalnej, jak wyjazdy na wczasy pracownicze, leczenia sanatoryjno-klimatyczne, kolonie letnie, półkolonie oraz przejazdy w celach kulturalno-oświatowych i turystycznych. Aby sprostać nałożonym na PKP obowiązkom, walka o każdy wagon staje się nakazem chwili.

Wzrost ilostanu wagonów towarowych uzależniony jest od realnych możliwości inwestycyjnych. Z uwagi na niewspółmierny wzrost masy towarowej w stosunku do wzrostu ilostanu wagonów, jak to na wstępie zaznaczono, zmusza kolej do szukania środków zaradczych, by wykonać nałożone zadania przewozowe. Musi więc nastąpić podniesienie zdolności załadunkowej przez znaczne skrócenie obrotu wagonów towarowych i zwiększenie przeciętnego załadunku jednego wagonu.

Analiza współczynnika obrotu wagonu dokonana na kolejach radzieckich uwidacznia jasno, w jaki sposób poszczególne elementy wpływają na pełny obrót wagonów. Na pełny obrót wagonu składa się czas załadunkowy i wyładunkowy, na który w bardzo znacznym stopniu wpływ posiadają klienci kolei, oraz czas rzeczywistego przebiegu i czas postoju wagonów na stacjach technicznych, które znów zależą od bezpośrodkowego działania kolei.

Regulamin kolei radzieckich nakłada na organa kolei i klientów obowiązek planowego organizowania przewozów, przy możliwie najmniejszych stratach środków materialnych i pełnej gwarancji całości i bezpieczeństwa przewożonych towarów. Za niewykorzystanie ustalonych w planie norm załadunkowych, tak kolej, jak i klienci ponoszą odpowiedzialność pieniężną, niezależnie od dyscyplinarnej i sądowej. Z powyższego widać, że walka o wykorzystanie wagonów jest prowadzona z całą stanowczością.

Wzorując się na kolejach radzieckich, również i PKP wprowadziły miesięczne plany załadunkowe, opracowywane przez Dyrekcje Okręgowe KP na podstawie oddolnych żądań nadawców co do masy i rodzaju towarów oraz kierunku przewozów.

Stosowanie w jak najszerszym zakresie marszruty zacji przewozów — na wzór kolei radzieckich — wpływa w dużym stopniu na skrócenie postoju wagonów ładownych na węzłach i stacjach rozrządowych, zmniejszenie pracy manewrowej, przyspieszenie obrotu wagonów i skrócenie czasu dostawy.

Dla przyspieszenia obrotu wagonów i usprawnienia pracy manewrowej wprowadza się mechanizację górek rozrządowych. W tym samym celu zamierza się wprowadzić — podobnie jak na kolejach radzieckich —

współzawodnictwo jednozmianowe, polegające na tym, że w każdej zmianie pracują stale ci sami pracownicy, na tych samych posterunkach. Przez zharmonizowaną współpracę i „zgranie się”, praca przebiegać będzie szybciej i sprawniej.

Zagadnienie bezawaryjnego przetaczania wagonów ma doniosłe znaczenie, z uwagi na straty jakie mogą nastąpić na skutek uszkodzeń taboru i towarów. Na kolejach ZSRR istnieje w tym kierunku współzawodnictwo. Wzorując się na ustawiaczach radzieckich, st. ustawiacz Koszykowski ze stacji Ilawa wraz ze swoją drużyną podjął się przetoczenia 25.000 wagonów bez awarii i zobowiązał się to wykonać. Za jego przykładem poszły inne drużyny manewrowe, osiągając doskonałe wyniki, jak np. w Łodzi Kaliskiej dokonano bezawaryjnego przetoczenia 55.543 wagonów. Ostatnio zespół młodzieżowy z Tarnowskich Gór zobowiązał się przetoczyć bez awarii 100.000 wagonów.

Za wzorem kolejarzy radzieckich, współzawodnictwo wśród kolejarzy polskich zatacza coraz to większe kręgi. I tak rewident wagonów Skonieczny ze stacji Bydgoszcz zobowiązał się po zorganizowaniu specjalnej ekipy naprawiać wagony towarowe bez wyłączenia ich z ruchu, w czasie planowego postoju na stacji.

Maszynista z Tarnowskich Gór — Kocot zobowiązał się do przejechania jednego dnia na zaoszczędzonym w ciągu miesiąca węglu. Zobowiązanie to podwyższył później do zaoszczędzenia w ciągu miesiąca węgla na 2,5-dniową pracę parowozu.

Maszynista Forajter z Tarnowskich Gór podjął się podwyższenia przebiegu parowozu między naprawami okresowymi z 65.000 km do 100.000 km, używając do opalania 80% węgla niskogatunkowego.

Retorski, maszynista z Wrocławia, w ramach współzawodnictwa opala parowóz mieszanką, składającą się z 80% miału i 20% leszu dymnicznego.

Są to nieliczne przykłady z zakrojonego na szeroką skalę ruchu współzawodnictwa.

W 1951 r. PKP wprowadziły nowy rodzaj napraw okresowych parowozów tzw. naprawy rewizyjne, biorąc za wzór taki sam rodzaj napraw stosowany od dawna na kolejach ZSRR (podjomocznaj remont). Naprawa rewizyjna polega na tym, że po określonym przebiegu parowóz nie kieruje się, jak to było dotychczas stosowane do kosztownej naprawy średniej, lecz dokonuje się obtoczenia obręczy kołowych i poddaje się rewizji wszystkie ważniejsze części składowe parowozu, jednak naprawia się tylko części wymagające koniecznej naprawy i to w takim zakresie, by zapewnić bezpieczną i niezawodną pracę parowozu do następnej naprawy okresowej. Wprowadzenie napraw rewizyjnych, przy których ilość zaplanowanych pracogodzin jest mniejsza o 24% od pracogodzin przy naprawach średnich, zaś postój o 70,6% mniejszy od postoju w naprawie średniej, daje znaczne oszczędności.

Omówione wyżej osiągnięcia w kierunku poprawienia wskaźników techniczno-eksploatacyjnych, mamy w znacznej mierze do zawdzięczenia wzorom czerpanym z doświadczeń kolei radzieckich. Nie obejmują one całokształtu zagadnień, rozszerzają jednak swój zasięg z każdym dniem. W oparciu o doświadczenia Związku Radzieckiego, wzorując się na poczynaniach kolegów kolejarzy radzieckich, osiągać będziemy coraz to lepsze wyniki, by ożywić rozwój gospodarki narodowej i zapewnić masom lepsze i spokojniejsze jutro.

Wojciech SZMIDT

Państwowe Ośrodki Maszynowe w walce o socjalistyczną wieś

PODSTAWOWYM zadaniem Państwowych Ośrodków Maszynowych jest niesienie produkcyjno-technicznej pomocy spółdzielniom produkcyjnym oraz polityczne, organizacyjne i gospodarcze kierowanie rozwojem spółdzielni produkcyjnych. Na drugim planie przed POM-ami stawiane jest i inne, nie mniej ważne zadanie organizowania grup chłopów, dla których POM wykonuje prace mechaniczne i ułatwia im w ten sposób przejście na tory gospodarki zespolowej.

Jeśli chodzi o współpracę mechaniczną i agrotechniczną oraz o kierownictwo polityczne, organizacyjne i gospodarcze, to wyjaśnić należy, że kierownicza rola POM-u polega tu na włączeniu spółdzielczości produkcyjnej do planu narodowego, przez odpowiednie wyjaśnienie tego zagadnienia spółdzielniom. Kierownictwo POM-u nie narusza jednak w niczym pełnego demokratyzmu wewnętrznego spółdzielni.

Ogólnie mówiąc zadaniem POM-ów jest stworzenie dogodnych warunków ekonomicznych rozwoju spółdzielczości produkcyjnej (zwiększenie wydajności pracy i zmniejszenie kosztów produkcji, systematyczne podnoszenie urodzajności i wszechstronne rozwijanie produkcji).

Precyzując bliżej to zagadnienie możemy wyodrębnić trzy kierunki działalności POM-u: a) polityczno - organizacyjny, b) mechanizacyjny, c) agrotechniczny. Podział taki jest jednak tylko pewną schematyzacją, gdyż działalność polityczno - organizacyjna jest ściśle związana z pracami mechanicznymi i agrotechnicznymi. Praktycznym wyrazem tego połączenia zadań POM-u jest umowa pomiędzy Państwowym Ośrodkiem Maszynowym i spółdzielnią produkcyjną. Umowy takie zawierają wszystkie POM-y ze spółdzielniami produkcyjnymi znajdującymi się w promieniu ich działania. Umowa taka posiada charakter stały. Zawiera się ją na rok, przewidując tym samym długotrwale współdziałanie POM-u i spółdzielni produkcyjnej. Zadaniem umowy jest sprecyzowanie i określenie wzajemnych praw i obowiązków POM-u i spółdzielni produkcyjnej. Główną treścią umowy jest zobowiązanie Państwowego Ośrodka Maszynowego do wykonania swoimi traktorami i maszynami towarzyszącymi określonych prac mechanicznych na polach spółdzielczych, przy czym wyszczególnia się tu nie tylko rodzaje prac (orka, siew, zbiór) ale także i ich rozmiary (ilość ha) i jakość wykonania (orka 22 czy 25 cm.).

Omawiana umowa, rozpatrywana od strony spółdzielni, jest częścią planu produkcyjnego zespolowego gospodarstwa rolnego. Spółdzielnia bowiem, znając swoje możliwości, jeśli chodzi o bilans pracy

ludzkiej i sprzężajnej, część prac ustala z góry w oparciu o współpracę z POM-em. Specjalnie chodzi tu o prace ciężkie, nieopłacalne do przeprowadzenia własnym, słabym sprzętem spółdzielni. POM bowiem stosuje duże maszyny rolnicze np. wieloskibowe pługi, lub podwójne siewniki i wykonuje dlatego wszelkie prace szybciej i taniej niż wyniosłby koszt tej pracy wykonywanej przez konie spółdzielni. W związku z tym spółdzielnie pozostawiają u siebie niezbędne minimum koni potrzebne do transportu i do wykonywania lżejszych prac polowych (np. bronowanie, opielanie itd.). W ten sposób, drogą pośrednią, POM przyczynia się do zmniejszania w spółdzielniach ilości nieproduktywnego inwentarza pociągowego, a w związku z tym wpływa na powiększanie inwentarza produkcyjnego, a więc krów, tuczników itd.

Oczywiście zdarzyć się może, że przewidywanych umową prac POM nie będzie mógł wykonać w całości, albo częściowo i wówczas spółdzielnia musi posiadać odpowiedni inwentarz, przy pomocy którego można by planowane roboty przeprowadzić. Może się również zdarzyć i sytuacja odwrotna, to znaczy, że wyłonią się jakieś nowe prace nieprzewidziane umową, których spółdzielnia nie będzie w stanie sama wykonać np. z braku sprzętu, wówczas sporządza się dodatkowe protokoły do umowy.

Oprócz traktorów i maszyn towarzyszących POM zobowiązuje się w umowie do dostarczenia na własny koszt paliwa i smarów do miejsca postoju brygady traktorowej w spółdzielni. Jeżeli dostawa materiałów pędnych odbywa się własnymi środkami spółdzielni, wówczas POM pokrywa koszty transportu.

Część umowy dotycząca zobowiązań Państwowego Ośrodka Maszynowego w zakresie pomocy mechanicznej dla spółdzielni stanowi zaledwie jedną jej część. Dalszym, nie mniej ważnym postanowieniem jest zobowiązanie spółdzielni produkcyjnej do ścisłej współpracy brygady polowej z brygadą traktorową POM-u. Pomoc Państwowego Ośrodka Maszynowego tylko wtedy będzie skuteczna, gdy praca brygad polowych zostanie dobrze zorganizowana, gdy brygady te będą rozporządzały dostateczną ilością sprzętu itd. Racjonalna współpraca pozwoli uniknąć przestojów traktorów spowodowanych niedopatrznościami i nieumiejętnym planowaniem. Dlatego spółdzielnia zobowiązuje się w umowie do przygotowania pola do pracy traktorów. Oprócz tego ustala się, którzy członkowie pracować będą na narzędziach towarzyszących.

Do obowiązków spółdzielni należy również terminowe dostarczenie paliwa i wody z punktu postoju do brygad pracujących na polu, a także zorganizowanie dostawy żywności dla traktorzystów na odleglejsze pola. Należyta organizacja współpracy pomiędzy brygadą POM i brygadą polową spółdzielni produkcyjnej gwarantuje najpełniejsze wykorzystanie traktorów i terminowe przygotowanie robót uprawowych. Bardzo ważnym zobowiązaniem spółdzielni jest terminowe zwiezenie na pole, na którym pracują traktory POM-u, ziarna siewnego i nawozów sztucznych, w wypadku zastosowania mechanicznego siewu.

Z powodu opóźnień w podwożeniu nawozów do wysiewu w spółdzielni produkcyjnej Lipno pow. Leszno, traktor Ursus 45 w ciągu 5 dni, wykonał prace zaledwie na obszarze 5,35 ha.

Ścisła współpraca pomiędzy POM-em i spółdzielnią, przypieczętowana umową ma na celu osiągnięcie jak największych plonów. W tym wyraża się jej główny sens, że państwo ludowe, klasa robotnicza, przychodzi chłopstwu z wydatną pomocą, stawiając do dyspozycji gospodarstw zespołowych podstawowe środki produkcji znajdujące się w ręku państwa, te środki, których racjonalne wykorzystanie i rentowność występuje dopiero w Państwowym Ośrodku Maszynowym. Pomoc i współpraca POM-u ze spółdzielnią produkcyjną jest wyrazem sojuszu robotniczo - chłopskiego, jest jego praktyczną realizacją. POM jest tu specyficznym wyrazem więzi produkcyjnej między klasą robotniczą i chłopami, więzi, w której kierowniczą rolę odgrywa klasa robotnicza.

Zatrzymaliśmy się dlatego dłużej przy omawianiu umowy między POM-em a spółdzielnią produkcyjną, ponieważ jest to dokument praktycznej realizacji sojuszu robotniczo - chłopskiego. Umowa ta nie jest umową kupna - sprzedaży. Posiada ona zupełnie odmienny charakter. Podpisywaniu jej nie towarzyszy niedowierzanie przeciwnej strony, lecz wzajemne zaufanie. Wyrazem tego zaufania gospodarstwa zespołowego do Państwa ludowego jest wspólne planowanie wysokości plonów, które osiągnięte być mogą wspólnym wysiłkiem POM-u i spółdzielni. Jest to więc przede wszystkim umowa o współpracę.

Z drugiej strony, chcąc zainteresować pracowników POM-ów jak najwyższymi plonami spółdzielni, w umowie postanawia się, że za przekroczenie plonów planowanych POM otrzyma specjalne dodatki, zależne od udziału jego pracy w uzyskanych zbiorach. Np. za zaoranie pola dolicza się 3,5%, za wysianie ziarna dolicza się 1,5%, za koszenie sнопowiązałką dolicza się 3,0%. Łącznie więc na rzecz POM-u odlicza się 8% od uzyskanej nadwyżki ponadplanowych zbiorów.

Ponadto w umowie występuje jeszcze cały szereg innych elementów nie stanowiących już czysto mechanicznej pomocy ośrodka maszynowego. Do nich należą: fachowa pomoc POM-u przy układaniu planów produkcyjno - finansowych, zobowiązanie do poprawienia źle przeprowadzonych prac mechanicznych, szkolenie i zatrudnienie po wyszkoleniu u sie-

bie zdolnych do pracy na traktorach kandydatów i kandydatek spośród członków spółdzielni produkcyjnych.

Umowa przewiduje dalej rygory, których mocą POM winien pokrywać ewentualne straty wynikłe ze zlej lub spóźnionej z winy POM-u uprawy.

Spółdzielnia opłaca należność za wykonane przez POM prace przy uprawie poszczególnych roślin zaraz po dokonaniu sprzętu (dla zbóż po dokonaniu omłotu, lecz nie później niż do 31 grudnia).

Pomoc mechaniczna POM-u stanowi jednak tylko część jego działalności. Nierozzerwalnie bowiem z tym zadaniem łączy się poradnictwo agrotechniczne oraz pomoc organizacyjna, a także czuwanie nad prawidłowością wykonywanych prac przez brygady traktorowe. Funkcje te wykonuje agronom POM, który dba o to, aby stosowaniu traktorów towarzyszyło wdrożenie nowoczesnych metod uprawy roli, hodowli roślin, właściwej gospodarki polowej itd. Skuteczność pomocy parku maszynowego POM-u w pracach spółdzielni jest w dużej mierze uwarunkowana sprawnym poradnictwem agrotechniczno-organizacyjnym. Jedynie zharmonizowane i ścisłe powiązanie tych zadań pozwala na skuteczne wypełnienie roli POM-u.

W zależności od wielkości POM-u i od zasięgu jego działania, pracuje w nim starszy agronom i kilku agronomów objazdowych. Agronomowie POM-u mają do wypełnienia dwojakie obowiązki. Po linii POM-u czuwają nad terminowością i wysoką pod względem agrotechnicznym jakością prac wykonywanych przez traktory. Decydują o składzie maszynowym agregatów i o podziale traktorów na brygady, opracowują eksploatacyjne plany prac dla POM-ów i poszczególnych brygad, prowadzą ewidencję parku traktorowego i maszynowego oraz sprawozdawczość z eksploatacyjnych prac POM-u. Najważniejszą jednak częścią zadań agronoma w POM-ie jest poradnictwo agrotechniczne w spółdzielniach produkcyjnych. Agronom przeszczepia do spółdzielni najnowsze zdobycze agrotechniki, pomaga w opracowywaniu rocznych, sezonowych i długofalowych planów, uczy jak organizować prace, jak stosować i obliczać dniówki obrachunkowe, jak hodować i żywić inwentarz, jak przeprowadzać budownictwo itp. Agronom POM-u ma więc do spełnienia podwójną rolę. W stosunku do spółdzielni występuje jako przedstawiciel POM-u, a w stosunku do POM-u jako rzecznik spraw spółdzielni. Agronom musi rozgraniczyć to swoje dwoiste zadanie i nigdy nie działać na szkodę jednej lub drugiej strony. Jasnym jest, że do roli agronoma nie należy zarządzanie spółdzielnią produkcyjną, gdyż jest to obowiązek przewodniczącego i zarządu. Agronom nie może nigdy wyjść poza ramy poradnictwa.

Podwójna rola POM-u jest wyrazem opieki państwa nad spółdzielczością produkcyjną. Nie można bowiem spółdzielni pozostawiać swojemu losowi, mogłoby to bowiem doprowadzić do jej załamania się. Indywidualny chłop, drobnotowarowy wytwórca, który troszczył się o całość swojego gospodarstwa, z chwilą gdy znajdzie się w gospodarstwie uspołecznionym składa główną troskę o to gospo-

darstwo na kierownictwo spółdzielni produkcyjnej. Kierownictwo to nie znając zasad prowadzenia wielkiego, socjalistycznego gospodarstwa zespołowego korzysta z jak najszerzej pomocy państwa.

Kierownicza rola klasy robotniczej w socjalistycznej przebudowie wsi i pomoc państwa ludowego nie oznacza bynajmniej komenderowania spółdzielniami produkcyjnymi. Przed takim fałszywym ujęciem tego zagadnienia przestrzegał J. Stalin. Kierownicza rola klasy robotniczej nie oznacza komendy i nie oznacza robienia za chłopów w dziele socjalistycznej przebudowy wsi. Oznacza jedynie torowanie drogi i krzesanie sił twórczych, mas chłopskich. Wyrazem tego kierownictwa, wyrazem sojuszu robotniczo - chłopskiego jest właśnie Państwowy Ośrodek Maszynowy. We współpracy POM-u ze spółdzielnią produkcyjną widzimy tendencję umocnienia socjalistycznych przedsiębiorstw rolnych na wsi. Ale POM nie może się ograniczać do tej pracy.

Państwowe Ośrodki Maszynowe zawierają także umowy z grupami producentów wiejskich niezrzeszonych w spółdzielniach, którzy podpisali umowy kontraktacyjne na uprawę tej samej rośliny. POM nie zawiera natomiast umowy z indywidualnymi chłopami gdyż na małych działkach praca traktora jest nierentowna. Organizując grupę producentów POM stwarza pierwszy pomost do przejścia na gospodarke zespołową.

Tak samo aktywnie występuje rola POM-u w gromadzie, w której istnieje komitet założycielski spółdzielni produkcyjnej. W tym wypadku agronom POM pomaga komitetowi w opracowywaniu planu produkcyjnego w organizowaniu samej spółdzielni itd. W nowoorganizowanej spółdzielni natomiast bierze udział przy bonitacji gleb, przy wydzielaniu arealu ziemi dla spółdzielni, przy szacowaniu wkładów inwentarzowych, przy opracowywaniu wniosków inwestycyjnych itd.

Po omówieniu celu działalności Państwowego Ośrodka Maszynowego i metod jego pracy, przyjrzyjmy się strukturze organizacyjnej samego POM-u.

W oparciu o doświadczenia radzieckich MTS zorganizowano w roku 1949 pierwszych 30 Państwowych Ośrodków Maszynowych. POM-y były początkowo związane organizacyjnie z Techniczną Obsługą Rolnictwa, a od stycznia 1950 został utworzony Centralny Zarząd POM, jako przedsiębiorstwo wydzielone, mające przejąć dotychczasowe ośrodki od TOR-u. CZPOM pracuje w ramach narodowego planu gospodarczego, według zasad rozrachunku gospodarczego, na podstawie własnego planu gospodarczo - finansowego. Przedmiotem działalności CZPOM jest organizowanie, koordynowanie, nadzór i kontrola oraz ogólne kierownictwo działalnością gospodarczą POM-ów. Nadzór nad działalnością CZPOM sprawuje Minister Rolnictwa i Reform Rolnych.

Ośrodki terenowe, a więc właściwe POM-y posiadają samodzielność finansową. Centralny Zarząd kieruje nimi przy pomocy swoich ekspozytur, które sprawują nadzór nad działalnością POM-ów w Okręgu, a w szczególności czuwają nad realizacją planów i wykonywaniem zarządzeń CZPOM-u.

Sam POM obejmuje Dyрекcję Dział Eksploatacji, Dział Techniczny i Finansowo - Administracyjny. Bezpośrednio nad działalnością POM-u czuwa ponadto Rada Społeczna POM-u, która jest organem społecznej kontroli działalności POM-u. Analizuje ona wyniki pracy POM-u i wyniki współpracy POM-u ze spółdzielniami produkcyjnymi oraz uogólnia i popularyzuje przykłady dobrej współpracy.

Poza tym Rada analizuje i ustala plany prac POM-u w spółdzielniach produkcyjnych oraz podsumowuje wyniki realizacji planów kampanijnych i wykonania umów pomiędzy POM-em i spółdzielniami.

W skład Rady Społecznej wchodzi: Dyrektor POM, zastępca do spraw politycznych, przedstawiciele komórek organizacji politycznych i społecznych, oraz przedstawiciele spółdzielni produkcyjnych obsługiwanych przez dany POM.

Wielkość poszczególnych POM-ów i miejsce ich założenia zależne jest od narastania i wielkości obszaru produkcyjnego spółdzielni produkcyjnych. Widzimy tu też i odwrotną zależność. Rozwój spółdzielni produkcyjnych będzie tym sprawniejszy i szerszy im bardziej wydatną pomoc otrzymają spółdzielnie od POM-ów. Dlatego też chcąc uwzględnić rozmaite warianty nasilenia działalności spółdzielni produkcyjnej tworzy się trzy typy POM-ów: 1 typ — na 10 traktorów, 2 typ — na 20 traktorów, 3 typ — na 40 traktorów.

Ilościowy wzrost POM-ów przedstawiał się następująco: W końcu 1949 r. było ich 30, w końcu pierwszego kwartału ub. r. 74, w końcu drugiego kwartału ub. r. 122, w końcu października ub. r. 156.

Stopień zmechanizowania prac w spółdzielniach produkcyjnych obsługiwanych przez POM-y ilustruje niżej zamieszczone zestawienie:

orka średnia	—	75%
orka głęboka	—	80%
podorywka	—	50%
koszenie zbóż	—	80%
bronowanie	—	15%
siew ziarna	—	10%
siew nawozów	—	45%

Mimo dużego wzrostu ilościowego i mimo stosunkowo dużej mechanizacji prac rolnych zakres oddziaływania POM-ów na spółdzielnie produkcyjne był jeszcze bardzo ograniczony. Zagadnieniu temu poświęcona jest poważna część artykułu sekretarza KC PZPR Romana Zambrowskiego pt. „Na nowym etapie walki o rozwój spółdzielczości produkcyjnej na wsi polskiej”. Przeważna część POM-ów ograniczała się do wypożyczania maszyn a zaniedbywała stronę oddziaływania politycznego i agronomicznego na zespołowe gospodarstwa rolne. Niedostateczna pomoc polityczna i organizacyjna zmniejszała efektywność pomocy mechanicznej. Celem usunięcia tych braków powołano do życia wydziały polityczne POM-ów, których zadaniem jest przewyższanie dotychczasowych błędów i dokonanie radykalnego przełomu w dotychczasowym charakterze pracy POM-ów. Oprócz umocnienia już istniejących spółdzielni produkcyjnych poprzez zwrócenie szczególnej uwagi na rozwój hodowli i przez skoncentrowanie działalności POM-ów na ziemiach spółdzielczych, wydziały polityczne mają odegrać decy-

dującą rolę w zdobyciu większości wsi dla gospodarki zespołowej w tych gromadach wiejskich, w których spółdzielnie produkcyjne już powstały. Doprowadzenie tej pracy w skali krajowej do pomyślnego rezultatu oznaczać będzie trzykrotny wzrost

liczby członków i arealu ziemi spółdzielczej, a więc coraz poważniejszy udział gospodarstw zespołowych w produkcji rolnej i coraz silniejsze oddziaływanie na chłopów dotąd niezrzeszonych — coraz szybszy marsz wsi polskiej do socjalizmu.

Jerzy BARTNICKI

Problem zachodnio-niemiecki w gospodarce europejskiej

W zachodnio - europejskiej polityce gospodarczej problem niemiecki wysuwa się coraz bardziej na czoło gorąco dyskutowanych zagadnień. Jest to problem o niezmiennych przeważnie składnikach anarchii kapitalistycznej, lecz aspekty jego ulegają zmianom, zależnie od zmian tendencyjnych polityki międzynarodowej i fluktuacji koniunktur. Ostatnio najbardziej uderzającym zjawiskiem na tym odcinku było ujawnienie wielkiego deficytu w bilansie handlowym Niemiec zachodnich w ramach tzw. Europejskiej Unii Płatniczej (UEP). Deficyt jest tak poważny, że komitet kierowniczy tej organizacji postanowił przedsięwziąć „energiczne” kroki w celu przeprowadzenia gruntownych zmian nie tylko w polityce gospodarczej samych Niemiec zach., lecz także w ich stosunkach handlowych z całym zespołem państw europejskich, wchodzących w skład OECE.

Szczegółowa analiza przyczyn deficytu w bilansie płatniczym Niemiec zach. ujawnia szereg cech charakterystycznych, dających się streścić w następujących punktach:

1) Polityka USA, paraliżując wymianę handlową między Wschodem a Zachodem Europy, uniemożliwia przywrócenie tzw. równowagi gospodarczej Europy zachodniej. Sytuacja Niemiec zach. jest pod tym względem szczególnie znamienita. Obszar Niemiec zach., odcięty od swoich naturalnych źródeł zaopatrzenia i rynków zbytu na Wschodzie, skazany jest w swej wymianie z państwami Zachodu na wzrastający deficyt handlowy, o ile nie zdoła zmusić swoich partnerów do wchłaniania przez ich własne rynki rosnącej z każdym miesiącem nadwyżki niemieckich wyrobów przemysłowych.

2) Polityka wolnej wymiany narzucana z uporem przez Waszyngton i Wall Street krajom korzystającym z „pomocy amerykańskiej”, napotyka na coraz większe trudności. Głównym hamulcem tej polityki jest radykalny zwrot w koniunkturze gospodarczej świata kapitalistycznego, jaki nastąpił wskutek rozpoczęcia niepohamowanego wyścigu zbrojeń państw imperialistycznych Zachodu oraz zmiany klimatu politycznego, jaka zaznaczyła się w następstwie agresji amerykańskiej w Korei. Wynikają z tego silne rozbieżności w samym programie polityczno - gospodarczym USA, których wielu polityków na Zachodzie wcale nie neguje.

3) Naprężenie sytuacji międzynarodowej wyzyskiwane jest z pełnym wyrachowaniem przez koła kierujące polityką Niemiec zach. Obecni władcy tego obszaru powołanego przez swych protektorów zza

Oceanu do odegrania prędej czy później roli głównego filara strategii atlantyckiej i wielkiego arsenału Europy zach., stają się coraz bardziej pewnymi siebie i bardziej wymagającymi. Całkowite zniesienie alianckiej kontroli gospodarczej, postawienie Niemiec zach. na równej stopie z ich zachodnio-europejskimi partnerami, dominacja karteli niemieckich w zach. Europie (bez względu na ostateczne losy planu Schumana) — oto cele, które dzisiejsi potentaci Trizonii obiecują sobie zrealizować w przyspieszonym tempie.

4) Kapitałiści zach. niemieccy wyzyskują skrzętnie wszystkie możliwości, jakie wynikły z postulatu wolnej wymiany, dla wyciągnięcia maksymalnych korzyści z nasuwającej się dla nich koniunktury. Gdy wszczęto pierwsze rozmowy na temat planu Schumana, przewidywano powszechnie na najbliższą przyszłość wielką nadprodukcję hutnictwa zach.-europejskiego, a rynek węglowy zaczynał zdradzać podobnie niepokojące objawy. Lecz następujące bezpośrednio po tym wydarzenia międzynarodowe (inwazja USA w Korei) wywołały gwałtowną hausę na giełdach surowcowych oraz silny wzrost popytu na wyroby hutnicze i maszynowe na kapitalistycznym rynku światowym. Przemysłowcy zach.-niemieccy nie omieszkali zabezpieczyć się wydatnie przed nieuniknioną zwyżką cen, importując na wielką skalę surowce przemysłowe, podczas gdy przemysłowcy w innych krajach zachodnich okazali się pod tym względem bardziej niezdecydowani. Bilans płatniczy Niemiec zach. został przez te olbrzymie zakupy poważnie zachwiany.

5) W przededniu drugiej wojny światowej dyktatorzy III Rzeszy stosowali wobec swoich słabszych partnerów na szeroką skalę politykę tzw. „systematycznego deficytu”. Zakupywali np. na pniu całość zbiorów Bułgarii, Grecji i Jugosławii, które to kraje następnie — dla wyrównania swoich bilansów handlowych — zmuszone były importować niemieckie wyroby przemysłowe, zupełnie im niepotrzebne. Obecnie stosuje się tę samą taktykę: naruszając równowagę swoich bilansów handlowych w ramach UEP, „rząd” w Bonn wywiera nacisk na swoich partnerów, zmuszając ich do odbioru coraz większych ilości gotowych wyrobów niemieckich.

6) Umowa handlowa zawarta między Niemcami a Francją w dniu 10 lutego 1950 r. jest wymowną ilustracją dążeń obecnych kierowników gospodarczych Trizonii. Podczas rozmów poprzedzających zawarcie tej umowy, głównym przedmiotem targów

było jasne i konkretne zobowiązanie się ze strony Niemiec zach. do eksportowania takiej ilości koksu hutniczego, jaka odpowiadałaby potrzebom przemysłu francuskiego. Przeciw temu zobowiązaniu delegacja niemiecka stawiała zacięty opór, domagając się ze swej strony znacznych kontyngentów francuskiej wełny chesankowej, skór cielęcych i pewnych półfabrykatów hutniczych. Produkcja hutnicza Niemiec zach. rozwija się w niezwykle szybkim tempie, przy czym wyznaczony przez kontrolę aliancką pulap produkcyjny istnieje właściwie tylko na papierze. Produkcja koksu w Zagłębiu Ruhry staje się już obecnie niedostateczna dla równoczesnego pokrywania potrzeb hutnictwa francuskiego i zach. niemieckiego. Nic zatem dziwnego, że Niemcy starają się eksportować możliwie jak najmniejsze ilości cennego koksu do Francji, dążąc równocześnie do eksportowania jak największych ilości wyrobów gotowych przemysłów chemicznego i maszynowego.

7) Forsując wszelkimi środkami import surowców przemysłowych, Niemcy zach. hamują równocześnie — bardziej lub mniej dozwolonymi sposobami — import żywności. Wolny import artykułów żywnościowych został jeszcze w listopadzie r. ub. całkowicie zawieszony. Chodzi tu o niezwykle skuteczny środek szantażu. Niemcy bowiem liczą na to, że koła rządzące Francji i Włoch pod silnym naciskiem tamtejszych sfer rolniczych — nie bacząc na pozycję przemysłu — będą sprzyjały importowi wyrobów gotowych z Niemiec zach. w celu zmniejszenia deficytu w bilansie płatniczym Trizonii, stanowiącym przecież jedną z głównych przeszkód w sprawnym funkcjonowaniu UEP, od czego z kolei USA uzależniają udzielanie dalszej „pomocy“.

8) Dyskusje dokoła planu Schumana wykazały, że Niemcy, zdając sobie doskonale sprawę ze swej wzmacniającej się z dnia na dzień pozycji w ramach UEP, zmierzają w szybkim tempie do zdobycia decydujących wpływów na całość gospodarki Europy zachodniej.



Narzucone przez Stany Zjednoczone restrykcje w wymianie handlowej między Wschodem a Zachodem zaciążyły fatalnie na całokształcie gospodarki zach.-europejskiej. Zjawisko to występuje najjaskrawiej na odcinku Niemiec zach., czego obecny wysoki deficyt tego obszaru w ramach UEP jest najdobitniejszym dowodem.

Wysoce znamienne pod tym względem są wypowiedzi obserwatorów i publicystów burżuazyjnych, jak np. Penicaud, jednego ze znawców spraw gospodarczych Niemiec. Ogłosił on obszernie studium na temat „Wymiana Zachód—Wschód a Niemcy przedwojenne i powojenne“, zamieszczone w czasopiśmie „Revue d'Etudes économiques franco-allemandes“ (nr wrześniowy 1950). Ograniczymy się tu do cytowania najbardziej charakterystycznych ustępów:

„Wąskie gardło, jakie wytworzyło się w handlu międzystrefowym w r. 1949, zmusiło Niemcy zach. do uskutecznienia w krajach zachodnich zakupów płatnych w dewizach, w rozmiarach bez precedensu w okresie przedwojennym, sięgających kwoty 160 mln dol. USA w samym roku 1949. Uwzględniając prawie całkowity zastój w wymianie handlowej ze wszystkimi krajami na wschód od Odry i Nysy, Niemcy zach. zmuszone są wypełnić tę lukę dalszymi dodatkowymi zakupami na

Zachodzie, które w samym roku 1949 kosztowały ni mniej ni więcej jak 240 mln dol.

Kwoty wymienione, w sumie 400 mln dol., stanowią więc równowartość tzw. „manka w oszczędzaniu dewiz“, wynikającego z oderwania Niemiec zach. od pozostałych części kraju. Jest to kwota niewątpliwie poważna, jednakowoż znacznie przewyższa ją tzw. „manko w uzyskaniu dewiz“, wynikające ze skurczenia się wolumenu eksportowego do Europy wschodniej.

W r. 1936 eksport całych przedwojennych Niemiec kierowany do krajów wschodniej Europy, Dalekiego Wschodu i ZSRR przedstawiał wartość ok. 360 mln dol., która to kwota rozkłada się na poszczególne kraje, jak następuje (w mln dol.): Bułgaria 19,2, Finlandia 21,6, kraje bałtyckie 22,6, Polska i W. M. Gdańsk 29,8, Jugosławia 31,1, Węgry 33,5, Rumunia 41,8, ZSRR 51, Chiny i Mandżuria 53,4, Czechosłowacja 56. Cyfry te stanowią 18,6% globalnego eksportu całych Niemiec w tym okresie, wyrażającego się kwotą 1.922,5 mln dol.

W r. 1938 eksport całych Niemiec do wyżej wymienionych krajów wzrósł do 414 mln dol., co stanowiło 19,6% ówczesnego globalnego eksportu (2.111 mln dol.).

W r. 1949 eksport Niemiec zach. wraz z zach. Berlinem (wyłączając Zagłębie Saary) do krajów wschodnich nie przekroczył 61 mln dol. z czego przypadło (w mln dol.) na: Chiny Ludowe 0,4, Bułgarię 0,7, Rumunię 1, Finlandię 4,1, Polskę 9, Czechosłowację 14,5, Jugosławię 15,4 i Węgry 16,1. Kwoty te w sumie nie przekroczyły 5,5% globalnego eksportu Niemiec zach., wynoszącego w tym roku 1.125 mln dol.

Gdyby zdolność eksportową do krajów wschodnich rozłożyć równomiernie na poszczególne obszary Niemiec przedwojennych, można obliczyć, że spadek wpływów w dewizach w stosunku do okresu 1936 — 1938 odnośnie obecnego obszaru Niemiec zach. sięga kwoty 455 mln dol.

Uwzględniając całokształt ujemnych momentów, jakie ciąży na handlu zagranicznym Niemiec zach. w dobie powojennej, Penicaud na podstawie skrupulatnych obliczeń dochodzi do wniosku, że straty w dewizach poniesione przez Trizonię na skutek sparaliżowania wymiany handlowej ze Wschodem osiągnęły za r. 1949 co najmniej kwotę 850 mln dol., co równa się trzem czwartym globalnego deficytu w bilansie towarowym, wynoszącego 1.120 mln dol.

Wynika z tego niedwuznacznie, że jedyną drogą do przywrócenia równowagi bilansu handlowego Niemiec zach. — przy równoczesnym utrzymaniu bariery między Wschodem a Zachodem — jest przerzucenie całej nadwyżki produkcyjnej tego obszaru na rynki zachodnie. A to pociąga za sobą w sposób nieunikniony poważne perturbacje w całości gospodarki zachodniej Europy.

Ten stan rzeczy wynika zresztą również z raportu Europejskiej Komisji Gospodarczej (E C E) za rok 1949, który nie ukrywa faktu, że silnie zachwiana równowaga gospodarcza Niemiec zach. balansowana jest obecnie tylko przez kredyty amerykańskie. W konkluzji autorzy raportu stwierdzają, że gospodarka Europy zachodniej nie odzyska stałej równowagi dopóty, dopóki nie zostanie przywrócona normalna wymiana handlowa między Wschodem a Zachodem.



Stany Zjednoczone przywiązują do rozbudowy gospodarczej Niemiec zach. szczególną wagę i to nie tylko ze względów ekonomicznych, lecz przede wszystkim politycznych i strategicznych. Niemcy zach. są wśród wszystkich krajów Europy zachod-

nej najponętniejszym obiektem dla amerykańskiego kapitału finansowego. Wiadomo, że już przed wojną sumy inwestow. przez ten kapitał w Niemczech były olbrzymie. Począwszy od uruchomienia planu Dawesa w r. 1934, Niemcy — w/g ich własnych statystyk — zapłaciły globalnie 2.350 mln dol. tytułem reparacji i długów zagranicznych. W tym samym okresie (w/g tych samych statystyk) Niemcy zaciągnęły pożyczek zagranicznych na kwotę 3.750 mln dol., czyli zyskały na tych transakcjach finansowych netto 1.400 mln dol. Według danych opublikowanych przez ministerstwo skarbu USA w roku 1945, inwestycje 171 towarzystw amerykańskich w Niemczech (głównie w przemyśle Zagł. Ruhry), do chwili wybuchu drugiej wojny światowej wynosiły 420,6 mln dol., a kredyty udzielone Niemcom przez Stany Zjednoczone między 1934 a 1939 r. sięgały blisko 5 mld dol. Z punktu widzenia finansowego Zagłębie Ruhry nie było zatem niczym innym, jak kondominium niemiecko - amerykańskim.

Po zakończeniu wojny Amerykanie wykorzystali swoją uprzywilejowaną pozycję w Niemczech dla rozszerzenia tam swoich wpływów gospodarczych. Ponieważ inwestowanie kapitałów zagranicznych było sprzeczne z obowiązującymi przepisami okupacyjnymi, kapitaliści amerykańscy w celu objęcia kontroli nad przemysłem Trizonii podstawiali początkowo pośredników, lecz w ostatnim czasie inwestycje prywatnych kapitalistów USA w Niemczech zach. dokonywane są już prawie bez żadnych obsłonek. Dzieje się to szczególnie w przemysłach: chemicznym, metalurgicznym i elektrotechnicznym. Ekonomiści burżuazyjni i przemysłowcy zach. - niemieccy przyznają zresztą otwarcie, że powojenna odbudowa gospodarki niemieckiej może być przeprowadzona tylko przy pomocy kapitałów obcych.

Gospodarka zach. niemiecka ma więc spełniać równocześnie dwa zadania: absorbować kapitały amerykańskie i rozwijać swą ekspansję na rynkach światowych. Tym samym jest ona przeznaczona do odgrywania roli głównego rzecznika polityki wolnej wymiany i tzw. scalenia gospodarki zach.-europejskiej.

Wynika to jasno również z raportu OECE na temat sytuacji gospodarczej Niemiec zach., ogłoszonego w związku z ujawnieniem groźnego deficytu w bilansie płatniczym tego obszaru. Stwierdzono w tym raporcie, że „rząd“ w Bonn nie powinien żadną miarą dopuścić do ograniczenia wymiany, że wolna wymiana towarowa jest dla Niemiec zach. nieodzownym instrumentem gospodarczym, ponieważ są one zmuszone płacić za 40—50% importowanej żywności gotowymi wyrobami przemysłowymi, co jest możliwe jedynie na zasadzie nieograniczonej, wolnej wymiany handlowej.



Jest rzeczą charakterystyczną, że Niemcy zach., nie będąc wcale sygnatariuszem międzynarodowych układów celnych, zawartych w r. 1949 w Genewie, korzystają — oczywiście z woli USA — z klauzuli „najbardziej uprzywilejowanego kraju“. Żaden z krajów europejskich, sygnatariuszów tych układów, nie może przyznać ulg celnych innemu krajowi, nie rozszerzając ich automatycznie na Niemcy zach.

W pewnych kołach gospodarczych i politycznych Francji zdają sobie sprawę z niebezpieczeństwa, jakie dla gospodarki francuskiej przedstawia ekspansja niemiecka. Przeważają jednak ci, którzy — nie bacząc na żywotne interesy gospodarcze swego kraju — mają na oku tylko korzyści indywidualne, drobne zresztą, mogące wynikać ze zbliżenia francusko - niemieckiego. Z tego też powodu wielcy agrariusze francuscy podczas rokowań nad utworzeniem unii gospodarczej z Beneluxem i Włochami (Fritalux) — w obawie przed konkurencją rolniczą Holandii i Włoch oraz dla zabezpieczenia sobie dodatkowego rynku zbytu — obstawali przy jak najszybszym wcieleniu Niemiec do „Fritaluxu“.

Tymczasem okazuje się, że eksport francuskich produktów rolniczych na wielką skalę do Niemiec musiałby pociągnąć za sobą automatycznie import niemieckich wyrobów przemysłowych do Francji na skalę niemierną. Toteż nie brak głosów ostrzegających przed niebezpieczeństwem konkurencji zach. niemieckiej dla przemysłu francuskiego. Podnoszą je przeważnie przedstawiciele kół lewicowych i postępowych, aczkolwiek nie brak wśród nich również reprezentantów środowisk reakcyjnych. Tak np. przewodniczący komisji dla spraw gospodarczych Zgromadzenia Narodowego, Leenhard, którego nikt nie posądza o sympatie prolewicowe, oświadczył w trakcie jednej z dyskusji w tej komisji:

„Obecne Niemcy (mowa oczywiście o Niemczech zach. — przyp. autora), pozbawione swoich naturalnych rynków zbytu na obszarach wschodnich — to produkcja (przemysłowa) o ciężarze przyniatającym resztę Europy (zachodniej). Niemcy wchodzące w skład jakiegokolwiek regionalnego organizmu gospodarczego bez równoczesnego udziału w nim W. Brytanii — to dominacja przemysłowa Niemiec — to Francja przemieniona w ogród warzywny — to realizacja marzeń Hitlera mimo jego klęski — to niemiecka Europa“.

Ale również najgorliwsi zwolennicy poddawania się bezkrytycznie wszystkim dezyderatom polityki amerykańskiej szermują argumentem o niebezpieczeństwie niemieckim, lecz w odmiennym sensie.

Jeżeli nie będziemy dostatecznie „giętki“ — oświadczają oni — jeśli pozwolimy Niemcom wysunąć się na czoło narzucanej przez Amerykanów akcji liberalizowania wymiany handlowej, wówczas kredyty i inwestycje prywatnego kapitału USA popłyną nie gdzie indziej, jak tylko do Niemiec.

Jest to oczywiście argument czysto papierowy, ponieważ jakiegokolwiek Francja nie czyniłaby wysiłki, by stać się głównym obiektem zainteresowań amerykańskich, nigdy nie będzie mogła skutecznie rywalizować z Niemcami zach. i nie będzie mogła zapobiec, by ten obszar stał się głównym filarem polityki amerykańskiej w Europie.

Obecnie dla nikogo nie jest już tajemnicą, że kroki przedsiębrane przez UEP dla rozwiązania dylematu deficytu zach. niemieckiego idą najwyraźniej na rękę obecnym władcom życia gospodarczego Trizonii, których głównym celem — jak to powyżej wykazano — jest stworzenie takich sytuacji, które uczyniłyby nieodzownym wchłonięcie przez rynki zach. jak największej ilości zach.-niemieckich wyrobów przemysłowych. Równocześnie forsowana jest tendencja wzmożenia importu surowców przy wyraźnym zaniedbaniu importu żywności. Prawdzi-

we rewelacje co do istotnych celów polityki kierowniczych kół gospodarczych Niemiec zach. zawarte są w obszernym artykule niemieckiego publicysty, piszącego pod pseudonimem „Germanicus“ w czasopiśmie „Sozialistische Revue“. W artykule tym p.t. „Impromptu Schumana“ (numer z października 1950 r.) czytamy m. in.:

„W krajach wysoko uprzemysłowionych istnieją za-
wyczaj same rozbieżności interesów między rolni-
ctwem orientującym się wyraźnie na protekcjonizm
a przemysłem żądnym eksportowania, czyli skompen-
sowania swoich dostaw przez import żywności. U nas
jednak, w Niemczech zach., sytuacja przedstawia się
nieco odmiennie. Przemysł nasz dąży za wszelką cenę
do odbudowy zniszczeń wojennych i specjalizuje się
coraz bardziej w wyrobach gotowych; wszędzie prze-
mysł obleka się w nową szatę. Toteż przemysłowi na-
szemu potrzebne są przede wszystkim surowce i na po-
krycie tych potrzeb nastawiony jest cały eksport, przy
czym posunięto się nawet do porzucenia starych klien-
tów, jak np. Holandii, która może dostarczać tylko ma-
sła i jarzyn.

Do r. 1948 przemysł niemiecki nagromadził w swoich
składach olbrzymie zapasy surowców, co było możliwe
jedynie dzięki pracowitemu wysiłkowi klasy robotni-
czej, wynagradzanej w markach pozbawionych prawie
całkowicie siły kupna. Po reformie monetarnej zrea-
lizowany w ten sposób kapitał można było łatwo obró-
cić na inwestycje. Wynika z tego, że robotnik nasz pra-
cuje obecnie bynajmniej nie dla zapewnienia sobie na-
leżnej mu stopy życiowej, lecz jest eksploatowany dla
celów zagospodarowania swego pracodawcy. Eksport
nie daje mu żadnych korzyści, gdyż za jego pracę spro-
wadzane są surowce do magazynów przemysłowców,
a nie żywność mogąca ulżyć twardej doli robotnika
i jego rodziny“.

Wytworzyła się zatem dość paradoksalna sytua-
cja: z jednej strony silnie ograniczony import żyw-
ności pozwala wielkim agrariuszom Trizonii sprze-
dawać produkty rolnicze na rynku wewnętrznym po
wygórowanych cenach, z drugiej zaś przyczynia się
do zwiększenia nacisku rolników francuskich, holo-
nderskich i włoskich na swoje rządy w kierunku
zwiększenia importu niemieckich wyrobów przemy-
słowych.

Jeszcze zanim ujawniony został kryzys w łonie
UEP, Germanicus sygnalizował ten zasadniczy
aspekt zach. niemieckiej polityki gospodarczej w
sposób następujący:

„Znalazłem w prasie niemieckiej liczne głosy kry-
tyki odnośnie faworyzowania rolnictwa przez rząd
w Bonn. Jednak nie znalazł się nikt, kto ośmieliłby się
publicznie zadać pytanie, czy z odmowy udzielania de-
wiz na zakup żywności nie korzysta w pierwszym rzę-
dzie przemysł, który niemal wyłącznie pochłania rów-
nowartość eksportu dla celów odnowienia swoich za-
kładów“.

A oto inny głos prasy: Oficjalny Biuletyn Tar-
gów Przemysłowych w Hanowerze (nr z 20/VIII
1950) podkreśla jako cechę charakterystyczną bi-
lansu handlu zagranicznego Niemiec zach. za
I kwartał 1950 r. fakt następujący:

„W eksporcie udział procentowy gotowych wyrobów
wykazuje wyraźną tendencję zwyżkową, zaś po stro-
nie importu wyraźnie zwyżkują surowce. Tu należy
ujawniać jeszcze dalszy fakt świadczący o tym, jak
Niemcy zach. sabotują zawarte układy gospodarcze.
W myśl zawartego ostatnio z Włochami traktatu, Niem-
cy mają zakupywać we Włoszech pewne kontyngenty
owoców „wolne od cła“. Lecz opłaty za licencje im-
portowe, które zobowiązani są wykupywać importerzy
niemieccy, są tak wygórowane, że w rezultacie cena
importowanego towaru byłaby o pełne 100% wyższa

od ceny owoców importowanych za normalną opłatą
celną. Taksa za licencję jest zatem niczym innym, jak
zamaskowaną opłatą celną, w dodatku kilkakrotnie
wyższą od normalnej stawki celnej. Nie zdziwię się
wcale, jeśli pewnego dnia się dowiemy, że przy po-
mocy analogicznych tricków został sparaliżowany im-
port artykułów żywnościowych z Francji, zastrzeżony
wyraźnie w ostatnio zawartym układzie francusko-
niemieckim“.

Cytowany powyżej głos publicysty niemieckiego
nie pozostawia chyba żadnych wątpliwości co do te-
go, iż zastój w imporcie rolniczym nie wynika by-
najmniej z twardej konieczności ekonomicznej, lecz
stanowi jeden z podstawowych elementów polityki
uprawianej z całym rozmysłem przez „rząd“ w Bonn.
Świadczy to również o tym, jak zalecenia komitetu
kierowniczego UEP mogą być skutecznie eksploato-
wane przez przemysł zach.-niemiecki dla osiągnięcia
celów realizowanych z takim uporem.

Konkluzje końcowe, jakie nasuwają się z pobież-
nej nawet analizy najnowszych aspektów zach.-nie-
mieckiego problemu gospodarczego, dadzą się stre-
ścić, jak następuje:

Niemcy zachodnie nie są państwem zdolnym do
samodzielnej egzystencji gospodarczej; stanowią
one tylko fragment terytorialny, oderwany od daw-
nej rozległej całości, a wszelkie wysiłki zmierzające
do nadania temu obszarowi jakiejś sztucznej samo-
dzielności wytwarzają i wytwarzać będą nadal bar-
dzo poważne wstrząsy w życiu gospodarczym państw
Europy zachodniej. Dysponując niedostateczną ba-
zą rolniczą, mając uniemożliwioną swobodną wymia-
nę handlową ze Wschodem, Niemcy zach. postawio-
ne są przed dylematem: albo zachować stały defi-
cyt w wymianie z Zachodem, albo podważać rynki
zachodnie nadmiarem swej produkcji przemysłowej.

Wyścig zbrojeń i remilitaryzacja przyczyniają się
do wzmocnienia pozycji Niemiec zach. wobec państw
zachodnich pod auspicjami USA. Węgiel, stal, koks
zaczynają stawać się produktami rzadkimi, a Niem-
cy zach., korzystając z wielkiej masy bezrobotnych
dla utrzymania płac i świadczeń socjalnych na bar-
dzo niskim poziomie, przy równocześnie postępują-
cej, daleko idącej racjonalizacji technicznej tamtej-
szego przemysłu — oczywiście dzięki inwestycjom
amerykańskim — zaczynają przybierać postać szcze-
gólnie groźnego konkurenta dla swoich sąsiadów
zachodnich i południowych.

Bez względu na ostateczne formy realizacji
„pool'u“ węglowo-stalowego (plan Schumana) je-
dyną realną jej konsekwencją będzie utwierdzenie
dominacji karteli zach.-niemieckich w zachodniej
części kontynentu oraz zapewnienie szybkiej rozbud-
owy ciężkiego przemysłu niemieckiego ze szkodą
dla jego obecnych konkurentów.

Racjonalne rozwiązanie zach.-niemieckiego pro-
blemu gospodarczego w ramach ogólnoeuropej-
skich może nastąpić jedynie na drodze przywrócenia
normalnych stosunków handlowych między Zachodem
a Wschodem, paraliżowanych do tej pory nie-
mal całkowicie przez dyktat polityczny Stanów Zje-
dnoczonych, a w szczególności na drodze przywró-
cenia jedności Niemiec na zdrowych, demokratycz-
nych zasadach, zawartych w propozycji premiera
Niemieckiej Republiki Demokratycznej Grotewohla,
a odrzuconej przez „rząd“ w Bonn.

Teodor KONCZAL

Plan 5-letni Rumunii

RUMUŃSKA gospodarka planowa odniosła w latach 1949—50 olbrzymie sukcesy. Szczególnie wyrazisty dowód postępu gospodarczego Rumunii stanowią osiągnięte za ubiegłe dwa lata wskaźniki wzrostu produkcji przemysłowej. Podczas gdy za rządów burżuazji, w okresie lat dwunastu (1927—38) globalna produkcja przemysłu Rumunii wzrosła o 55%, to w okresie wykonania dwóch rumuńskich planów rocznych (1949 i 1950 r.) wzrost produkcji przemysłowej przekroczył 200%. Również nakłady inwestycyjne na rozwój rumuńskiej gospodarki narodowej, które w 1949 i 1950 roku przekroczyły sumę 260 mlrd lei, w zestawieniu z inwestycjami przedwojennymi wykazują konkretnie, że władza ludowa Rumuńskiej Republiki Ludowej zdziałała za dwa lata znacznie więcej, niż burżuazja rumuńska w ciągu dziesięciolecia.

Wykonanie z nadwyżką dwóch planów rocznych w 1949 i 1950 roku pozwoliło Rumunii przejść od planowania krótkookresowego do planowania długookresowego, perspektywicznego. 16 grudnia 1950 roku Wielkie Zgromadzenie Narodowe Rumuńskiej Republiki Ludowej uchwaliło jednomyślnie na lata 1951—55 pierwszy rumuński plan 5-letni. Historyczny ten akt przyjęty został przez rumuńskie masy pracujące z wielkim entuzjazmem, gdyż Plan 5-letni rozciąga przed narodem rumuńskim rozległe perspektywy pożądanego rozwoju gospodarczego, a co za tym idzie — osiągnięcia wydatnego podniesienia stopy życiowej i poziomu kulturalnego ludności. Rumuński Plan 5-letni zakłada zbudowanie w Rumunii podstaw ekonomicznych socjalizmu i stopniowe wyparcie elementów kapitalistycznych z gospodarki narodowej w takich rozmiarach, aby elementy te pod koniec Planu 5-letniego zostały całkowicie zlikwidowane w przemyśle oraz w znacznym stopniu ograniczone w handlu i rolnictwie.

Stawiając przed masami pracującymi Rumunii zadanie zorganizowania społeczeństwa bez wyzyskiwaczy i bez wyzyskiwanych, Plan 5-letni wytyczył konsekwentną drogę do zrealizowania socjalistycznej industrializacji kraju. Oznacza to, że szczególne wysiłki skierowane zostaną na rozwój przemysłu ciężkiego oraz przemysłu budowy maszyn. Industrializacja w oparciu o wzrastającą elektryfikację kraju, stanowić będzie bazę materiałową dla zespalandia form socjalistycznych w gospodarce narodowej, dla rekonstrukcji technicznej w przemyśle i przekształcania rolnictwa z form indywidualnego gospodarowania w formy socjalistyczne.

W ciągu lat 1951—55 nakłady inwestycyjne w gospodarkę rumuńską wyniosą ogółem 1.330 mlrd lei. Po-

dział wydatków inwestycyjnych rumuński Plan 5-letni przewiduje w następującym układzie procentowym:

na przemysł	51,4%
w tym:	
na przemysł wytwarzający środki produkcji	42,1%
na przemysł wytwarzający przedmioty spożycia	9,3%
na rolnictwo i leśnictwo	10,00%
na transport i komunikację	16,2%
na budownictwo	2,0%
na handel	2,2%
na cele społeczno - kulturalne	13,4%
na administrację państwową	2,0%
na badania naukowe i prace poszukiwawcze	2,8%

Rumuński Plan 5-letni ustalił bardzo wysokie wskaźniki dla poszczególnych działów gospodarki narodowej. Jako najbardziej podstawowe wymienić należy wskaźniki następujące:

Przemysł. Wartość globalnej produkcji przemysłowej na lata 1951—55 określona została w wysokości 3.550 mlrd lei w cenach z 31 grudnia 1948 roku. W ostatnim roku rumuńskiej pięcioletki wartość globalnej produkcji przemysłowej wzrośnie w porównaniu z 1950 rokiem o 244%.

W liczbach absolutnych produkcja niektórych wyrobów przemysłowych osiągnie w 1955 r. następujące ilości:

energia elektryczna	4,7 mlrd kwg
węgiel	8,533 tys. ton
ropa naftowa	10 mln ton
gaz ziemny	3,9 mlrd m ³
surówka żelazna	800 tys. ton
stal	1,252 tys. ton
walcówka	528 tys. ton
traktory	5.000 sztuk
ciągniki do traktorów	6.250 sztuk
wagony towarowe i cysterny	5.200 sztuk

W produkcji energii elektrycznej zainstalowana moc elektrowni wzrośnie w 1955 roku w porównaniu z 1950 rokiem o ponad 1,7 mln kw, z czego 290 tys. kw przypadnie na elektrownie wodne. Konsumcja energii elektrycznej na 1 mieszkańca w ciągu pięcioletki podwoi się, przy czym 80% całej produkcji energii elektrycznej w 1955 roku będzie konsumowana przez przemysł.

W przemyśle węglowym wartość globalnej produkcji osiągnie w 1955 roku 238% poziomu 1950 roku. Nakłady inwestycyjne w przemyśle węglowym wyniosą za okres pięcioletki sumę 25,9 mlrd lei. Będą one wykorzystane przede wszystkim na cele modernizacji kopalń obecnie czynnych oraz na uruchomienie kopalń nowych. Na skutek mechanizacji robót pracochłonnych wydajność pracy w przemyśle węglowym podniesie się w ciągu pięcioletki o 60%.

W przemyśle naftowym wartość globalna produkcji ropy naftowej osiągnie w 1955 roku 183% poziomu 1950 roku, a produktów z nafty — 226%. Nakłady inwestycyjne za okres pięciolatki wyniosą sumę 129 mldr lei. Zostaną wybudowane nowe jednostki destylacyjne oraz rozbudowane i ulepszone instalacje istniejące. Zostanie zwiększony stopień zwaloryfikowania ropy naftowej jak np. wydajność wydobycia benzyny z ropy naftowej wzrośnie w 1955 roku o 30%. Zdolność transportowa ropy i produktów z nafty w wyniku budowy nowych rurociągów podniesie się o 2,6 mldr ton rocznie. Wydajność pracy w całym przemyśle naftowym wzrośnie w ciągu pięciolatki o 58%.

W przemyśle hutniczym wartość globalnej produkcji w 1955 roku osiągnie 243% poziomu 1950 roku, a inwestycje za okres pięciolatki wyniosą 86,2 mldr lei. Zostanie wybudowana huta koksowo-chemiczna o wydajności 600 tys. ton koksu metalurgicznego rocznie. Zostanie wybudowanych 5 nowych wielkich pieców oraz co najmniej 5 pieców Siemens-Martin. Wybudowana zostanie fabryka rur stalowych o zdolności produkcyjnej 250 tys. ton rocznie. Techniczno-ekonomiczne wskaźniki wykorzystania agregatów hutniczych będą stale zwiększały się w ciągu pięciolatki: produkcja surowki na metr³ wielkiego pieca wzrośnie w 1955 roku w porównaniu z 1950 rokiem przeciętnie o 17% na dobę, produkcja stali na metr² powierzchni pieca martenowskiego wzrośnie o 34% na dobę, przeciętna produkcja walcówki wzrośnie na godzinę o 40%. Wydajność pracy w całym przemyśle hutniczym wzrośnie w ciągu pięciolatki o 49%.

W przemyśle budowy maszyn wartość globalnej produkcji osiągnie w 1955 roku 216% poziomu 1950 roku, a nakłady inwestycyjne wyniosą sumę 51,2 mldr lei. Przemysł budowy maszyn zapewni produkcję niezbędnych urządzeń dla przemysłu naftowego i węglowego; zapewni produkcję traktorów i maszyn rolniczych, taboru kolejowego i cystern, kompletnych instalacji dla cementowni i budownictwa. Po raz pierwszy w Rumunii uruchomiona będzie w ciągu pięciolatki produkcja turbin parowych i wodnych, kombajnów, automatycznych warsztatów tkackich itd. Wydajność pracy w przemyśle budowy maszyn wzrośnie w ciągu pięciolatki o 69%, a w przemyśle metalowym o 46%.

W przemyśle chemicznym globalna produkcja osiągnie w 1955 roku 264% poziomu 1950 roku, a inwestycje w ciągu pięciolatki wyniosą w tym przemyśle sumę 31,5 mldr lei. Wydajność pracy wzrośnie w ciągu pięciolatki o 54%.

W przemyśle drzewnym globalna produkcja osiągnie w 1955 roku 153% poziomu 1950 roku, a inwestycje włożone w ten przemysł wyniosą w ciągu pięciolatki sumę 23,8 mldr lei. Wydajność pracy w tym okresie wzrośnie o 58%.

W przemyśle papierniczym globalna produkcja osiągnie w 1955 roku 188% poziomu 1950 roku, a inwestycje w ciągu pięciolatki wyniosą 11 mldr lei. Wydajność pracy wzrośnie w tym okresie o 49%.

W przemyśle materiałów budowlanych globalna produkcja osiągnie w 1955 roku 273% poziomu 1950 roku, a inwestycje w ciągu pięciolatki wyniosą w tym przemyśle 32 mldr lei. Wydajność pracy wzrośnie w tym okresie o 80%.

W przemyśle włókienniczym wartość globalnej produkcji osiągnie w 1955 roku 245% poziomu 1950 roku,

a nakłady inwestycyjne w ciągu pięciolatki na rozwój tego przemysłu wyniosą 58,6 mldr lei.

W przemyśle skórzanym i obuwanym wartość globalnej produkcji osiągnie w 1955 roku 235% poziomu 1950 roku, a inwestycje w ciągu pięciolatki wyniosą 9,7 mldr lei. Wydajność pracy wzrośnie w tym okresie o 61%.

W przemyśle spożywczym wartość globalnej produkcji osiągnie w 1955 roku 319% poziomu 1950 roku, a nakłady inwestycyjne w ciągu pięciolatki na rozwój tego przemysłu wyniosą 32,3 mldr lei. Wydajność pracy w przemyśle spożywczym podniesie się w ciągu pięciolatki o 132%.

Jak wynika z niepełnego nawet zestawienia wskaźników planowych dla poszczególnych gałęzi przemysłowych, rumuński Plan 5-letni zakłada wszechstronny rozwój przemysłu socjalistycznego, a przede wszystkim jego podstawowego ogniwa — przemysłu budowy maszyn. Potężny wzrost globalnej produkcji przemysłowej, ujęty we właściwie zaplanowane proporcje, będzie w Rumunii osiągnięty w wyniku modernizacji urządzeń technicznych, rozbudowy nowych zakładów pracy, wprowadzenia nowoczesnej techniki i wykorzystania wszelkich rezerw drogą rozwoju socjalistycznego współzawodnictwa pracy.

Rolnictwo. Wartość globalnej produkcji rolnej osiągnie w 1955 roku 188% poziomu 1950 roku, a w sektorze państwowym 219%. Nakłady inwestycyjne w rolnictwie wyniosą w okresie pięciolatki 137 mldr lei. Liczba ośrodków maszynowo-traktorowych podniesie się w 1955 roku do 428, tzn. w ciągu pięciolatki wzrośnie o 290 nowych ośrodków. Ośrodki maszynowo-traktorowe otrzymają w ciągu pięciolatki 18.400 traktorów, 18.000 ciągników traktorowych oraz tysiące różnorodnych maszyn rolniczych.

Wskaźniki zbioru głównych kultur roślinnych zaplanowane zostały na rok 1955 w następujących ilościach:

zboże	3.740 tys. ton
kukurydza	4.30 „ „
rośliny strączkowe	315 „ „
buraki cukrowe	2.125 „ „
ziemniaki	2.775 „ „
rośliny oleiste	200 „ „
bawełna	230 „ „
włókno lniane	90 „ „
włókno konopne	325 „ „

Przeciętna wydajność z ha określona została na rok 1955 w następujących wskaźnikach:

Pierwsza liczba oznacza wydajność na całym obszarze upraw, druga — w sektorze państwowym.

pszenica	12,5	13,0
kukurydza	14,0	16,0
ryż	31,5	33,0
len	25,7	30,0
konopie	39,0	43,0
bawełna surowa	15,0	15,0
buraki cukrowe	177,0	200,0

Transport. Aby zaspokoić potrzeby transportowe rozwiniętego przemysłu i rolnictwa, transport kolejowy, rzeczny, drogowy i morski osiągnie w 1955 roku łącznie 14 mldr ton/km, tzn. wzrośnie w porównaniu z poziomem 1950 roku o 70%. Koszty własne transportu obniżą się w ciągu pięciolatki co najmniej o 20%.

Wzrost stopy życiowej. Dochód narodowy Rumunii osiągnie w ostatnim roku Planu 5-letniego kwotę 1.200 mld lei w cenach bieżących. W ciągu pięciolatki, dzięki nieprzerwanemu wzrostowi produkcji i obrotów towarowych, dzięki obniżeniu kosztów własnych i rozwojowi szeregu akcji o charakterze społeczno-kulturalnym, rumuński Plan 5-letni zapewni w 1955 roku wzrost stopy życiowej mas pracujących o 80% w porównaniu z poziomem 1950 roku.

Liczba robotników, pracowników umysłowych i inżynierów technicznych wyniesie pod koniec 1955 roku około 3 mln osób, tzn. wzrośnie w ciągu pięciolatki o 38%. Rumuńska klasa robotnicza zwiększy się w tym okresie o 570 tys. osób, wzmacniając w ten sposób bazę socjalną systemu demokracji ludowej.

W ciągu pięciolatki rumuńskiej, dzięki organizacji pracy, socjalistycznemu współzawodnictwu pracy, mechanizacji procesów produkcyjnych, podniesieniu kwalifikacji robotników i wprowadzeniu doświadczeń radzieckich, wydajność pracy wzrośnie o 75% w przemyśle, o 105% w rolnictwie (sektor państwowy) i o 33% w transporcie kolejowym.

Globalny fundusz płac osiągnie w ostatnim roku pięciolatki kwotę 310 mld lei, tzn. wzrośnie w porównaniu z 1950 rokiem o 66%.

W przemyśle rumuńskim przeciętna płaca w 1955 roku będzie wyższa o 24% od poziomu 1950 roku. W najważniejszych gałęziach przemysłu rumuńskiego zapewniona będzie odpowiednio wyższa płaca dla robotników, inżynierów i techników, zatrudnionych w tych gałęziach. Stosowany będzie w coraz szerszym zakresie system premiowy. W ostatnim roku pięciolatki systemem akordowym objętych będzie 72% ogółu robotników produkcyjnych w przemyśle. Wprowadzone zostaną nowe normy pracy, uwzględniające konsekwentny postęp techniczny, rozwój procesów technologicznych oraz mechanizację robót pracochłonnych.

Handel. Wartość wolumenu towarów, które rozprowadzone będą przez handel państwowy i spółdzielczy do spożycia przez ludność, wyniesie w 1955 roku sumę 500 mld lei, co w porównaniu z 1950 rokiem stanowić będzie wzrost o 117%. Za pośrednictwem państwowej i spółdzielczej sieci handlowej ludność Rumunii otrzyma w 1955 roku m. in. następujące produkty w ilości:

nazwa produktu	ilość	wzrost procentowy w porównaniu z 1950
chleb	1.235.000 ton	o 87%
cukier	165.000 „	o 96%
mięso	260.000 „	o 261%
tłuszcze	140.000 „	o 318%
masło	10.400 „	o 478%
sery	19.000 „	o 211%
mleko	1.700.000 hl	o 1600%
ryby	25.600 ton	o 326%
tkaniny bawełniane	271 mln m.b.	o 75%
tkaniny wełniane	27,7 mln m.b.	o 98%
tkaniny jedwabne	48,7 mln m.b.	o 258%
obuwie	20,7 mln par	o 68%

Ażeby ulepszyć cyrkulację towarów, handlowa sieć detaliczna zostanie rozszerzona, a nakłady inwestycyjne na ten cel wyniosą w ciągu pięciolatki 27,3 mld lei (w ciągu pięciolatki powstanie 12.500 nowych placówek handlowych — państwowych i spółdzielczych — w tym 3.700 na wsi).

Realizacja pierwszej rumuńskiej pięciolatki umożliwi w decydującej mierze rozwój rewolucji kulturalnej w Rumunii. W ramach Planu 5-letniego wybudowane zostaną m. in. Instytut Wychowania Fizycznego, Teatr Muzyczny w Bukareszcie, Dom Dziecka w Craiova, Park Kultury i Wypoczynkowy w Bukareszcie i inne. Już w pierwszym roku pięciolatki około 500 tys. analfabetów przejdzie specjalne kursy; do przedszkoli będzie uczęszczało 236 tys. dzieci; do szkół podstawowych — 1,8 mln uczniów, a w szkolnictwie wyższym liczba studentów wzrośnie do 62 tysięcy. Równocześnie założonych zostanie 800 nowych świetlic, 3 nowe radiostacje, 88 stacji radiowęzłowych. Do użytku oddanych zostanie kombinat poligraficzny „Dom Scantei” i inne obiekty społeczno-kulturalne.

Dla realizacji szczytnych zadań Planu 5-letniego naród rumuński potrzebuje pokoju, w którego obronie walczy zdecydowanie. 10 mln podpisów pod apelem sztokholmskim oddane z pełnym zaufaniem do demokracji ludowej głosy w wyborach do Rad Narodowych, stanowią wyraz niezachwianej woli rumuńskich mas pracujących, wyraz walki o pokój i o socjalizm.

Rumuński Plan 5-letni, podobnie jak i pięciolatki stalinowskie, jak i plany długookresowe krajów demokracji ludowej stanowią najskuteczniejszy oręż w obronie pokoju na całym świecie.

Adam JURASZ

Osiągnięcia pierwszego roku węgierskiego Planu 5-letniego

Z POCZĄTKIEM 1950 r. Węgierska Republika Ludowa przystąpiła do realizacji swego pierwszego planu 5-letniego, planu budowy podstaw socjalizmu. Główne zadania tego planu to: 1) przyspieszenie procesu uprzemysłowienia kraju, 2) likwidacja zacofania rolnictwa, 3) dalszy wzrost stopy życiowej świata pracy, 4) rozwinięcie sił obronnych kraju w celu umocnienia pokoju światowego oraz 5) przekształcenie Węgier z kraju rolniczo-przemysłowego w kraj przemysłowo-rolniczy.

Rok 1950, który był pierwszym rokiem planu 5-letniego, przyniósł pełny sukces węgierskiej gospodarce narodowej w jej drodze do socjalizmu oraz wykazał, że zamierzenia tej pięciolatki są całkowicie realne i zostaną w terminie osiągnięte przez węgierskie masy pracujące. Rozwój gospodarki narodowej oraz materialne i kulturalne podwyższenie stopy życiowej w okresie 1950 r. obrazują dane zawarte w ogłoszonym ostatnio na Węgrzech komunikacie Centralnego Urzędu Statystycznego.

Przemysł. Zgodnie z pierwotnymi wytycznymi produkcja przemysłowa winna była wzrosnąć w pierwszym roku planu o 17,7%. Już w trakcie realizacji tego planu decyzją KC Węgierskiej Partii Pracujących, wskaźnik ten został podwojony i równy był 34,1%. Mimo to plan ten wykonany został z nadwyżką. Olbrzymie to osiągnięcie jest rezultatem wprowadzonego w połowie 1950 r. akordowego systemu płac, przeprowadzonej w III kw. ub. r. rewizji norm i podwyżki płac zasadniczych oraz silnie rozwiniętego ruchu współzawodnictwa o pełne i przedterminowe wykonanie planu 1950 r. Plan pierwszego roku planu 5-letniego wykonany został przez przemysł w 109,6%, w tym plan przemysłu ciężkiego w 110,5%, a przemysłu lekkiego w 108,8%. Produkcja przemysłowa wzrosła w ciągu ub. r. o 35,1%, co w porównaniu w 86,4% przewidzianymi na cały plan 5-letni stanowi 40%. Wzrost produkcji w przemyśle ciężkim odpowiada 36,2%, w przemyśle lekkim zaś 34%. W produkcji przemysłu ciężkiego 46,5% stanowiła produkcja ciężkich maszyn.

W poszczególnych grupach przemysłu wykonanie planu kształtowało się jak następuje:

	Wykonanie planu 1950 r. w %
górnictwo	106,2
hutnictwo	108,4
produkcja maszyn	109,8
przemysł elektrotechniczny	
wysokoprądowy	118,4
„ elektrotechniczny	
niskoprądowy	111,9
„ mechaniki precyzyjnej	146,4
„ wyrobów masowych	117,7
warsztaty naprawcze	122,3
produkcja energii elektrycznej	101,9
przemysł materiałów budowlanych	105,1
„ chemiczny ciężki	111,7
„ „ lekki	113,4
„ gumowy	108,2
„ drzewny	119,9
„ papierniczy	106,0
„ drukarski	107,2
„ tekstylny	107,8
„ skórzany i futrzarski	115,5
„ odzieżowy	113,0
„ spożywczy	108,4
przemysł łącznie	109,6

Ponad plan wyprodukowano duże ilości rudy żelaznej i manganowej, surówki żelaznej i stalowej, gazu ziemnego, odlewów żelaznych, stalowych i metalowych, stali kutej, traktorów, żarówek, radioodbiorników, nawozów sztucznych, smarów, opon, cegieł, wapna, materiałów ogniotrwałych, szkła okiennego, tkanin jedwabnych, wyrobów dzianych, ubrań męskich, maki, piwa, kielbas itp. Planu nie wykonano natomiast w produkcji: ropy naftowej, niektórych typów narzędziarek, lokomotyw parowych, wagonów osobowych, motocykli, rowerów, motorów Diesla, dużych silników elektrycznych, benzyny, nafty, dachówek, wyrobów cementowych, cukru i spirytusu.

W ciągu 1950 r. uzyskano znaczną poprawę w zakresie wykorzystania urządzeń przemysłowych oraz

podniesiono stopień mechanizacji. Np. w produkcji surówki żelaznej osiągnięto duży wzrost jej wydajności oraz zwiększono o 8% wykorzystanie powierzchni hutniczej przy równoczesnym obniżeniu zużycia koksu gatunkowego o 4%. W wyniku dalszej mechanizacji odlewni zmniejszono poważnie procent odlewów wybrakowanych. Przejście na system potokowy przy produkcji niektórych typów maszyn przyniosło duże zwiększenie wydajności. W produkcji cegieł uzyskano większą wydajność przez wprowadzenie nowych maszyn oraz systemu Duwanowa przy wypalaniu. Jednak na odcinku obniżania kosztów własnych nie zostały wykorzystane wszystkie możliwości, skutkiem czego koszty te nie zmalały w dostatecznym stopniu.

Budownictwo także doznało silnego rozwoju w pierwszym roku planu 5-letniego. Plan 1950 r. został 3-krotnie powiększony w trakcie wykonywania. Pierwotny plan przewidywał 39,5%-owy wzrost produkcji budowlanej. Na skutek znacznego podwyższenia planu procent ten wzrósł do 96. Ten tak wydłużony rozszerzony plan budownictwa został przekroczony o 30,7%, w wyniku czego produkcja budowlana w 1950 r. była o 126,1% większa aniżeli w 1949 r. Wspaniałe te rezultaty są wynikiem: 1) stale rozszerzającego się wśród robotników budowlanych ruchu współzawodnictwa pracy, którym objętych zostało 2% ogólnej liczby zatrudnionych w budownictwie, 2) przyswojenia metod pracy stachanowców radzieckich oraz 3) wzmożenia stopnia mechanizacji pracy. W roku 1950 uzyskano 2-krotny wzrost wydajności maszyn budowlanych. Prócz tego uczyniono duży krok naprzód w kierunku wyeliminowania sezonowości w budownictwie. W wyniku tej akcji produkcja budowlana IV kwartału była pomimo częstych deszczów o 16,5% wyższa aniżeli w II kwartale, który dawniej uważany był za pełnię sezonu.

Rolnictwo. Rok 1950 był okresem dalszego planowego rozwoju rolnictwa oraz umacniania w nim sektora socjalistycznego. Podczas gdy w 1949 r. gospodarka socjalistyczna prowadzona była na 6,7% ogólnej powierzchni ornej kraju, to w 1950 r. procent ten zostaje niemal dwukrotnie zwiększony i osiąga 13,1, z czego 6,1 przypada na państwowe gospodarstwa rolne, a 7,0 na rolnicze spółdzielnie produkcyjne. Areał ziemi PGR-ów wzrósł w ciągu ubiegłego roku z 310 tys. ha do 470 tys. ha tj. o 52%, w spółdzielniach produkcyjnych zaś z 108 tys. ha do 460 tys. ha, czyli o 156%. Spółdzielczość produkcyjna zrzeszała pod koniec 1950 r. 90 tys. rodzin chłopskich.

Dzięki silnemu rozwojowi przemysłu ciężkiego także i na odcinku mechanizacji rolnictwa zrobiono znaczne postępy. Przede wszystkim wzrosła liczba ośrodków maszynowych. Podczas gdy na początku ub. r. istniało ich na terenie całego kraju 221, to z końcem tegoż roku było takich ośrodków 361, czyli o 64% więcej. Rolnictwo otrzymało dalszą partię nowych maszyn i narzędzi, w tym 4468 traktorów, 251 ciągników, 390 młockarek itd. W gospodarstwach państwowych pojawiły się pierwsze żniwiarko-młockarki: kombajny. Rozwój przemysłu pozwolił także na dużo większe stosowanie nawozów sztucznych, których w 1950 r. zużyto ok. 15 tys. wagonów wobec 9 tys. w 1949 r. Bardzo silnej poprawy doznało zaopatrzenie rolników w selekcyjonowane ziarna siewne

W roku ubiegłym do siewów zbóż chlebowych dostarczono o 256% więcej nasion gatunkowych aniżeli w 1949 r. Powierzchnia sztucznie nawadnianych terenów uprawnych podniosła się w ciągu ub. r. o 19,7%.

Wzrost mechanizacji oraz poprawa na odcinku zaopatrzenia w nawozy sztuczne i selekcyjonowane nasiona odbiły się wyraźnie na zeszłorocznych zbiorach. W ubiegłym roku produkcja zboża chlebowego była o 9,2% większa aniżeli w 1949 r. Jedynie zbiory ziemniaków oraz roślin pastewnych były wskutek nieprzychylnych warunków atmosferycznych niższe nawet od tychże w 1949 r. Jednak produkcja kukurydzy i buraka cukrowego przewyższała wyniki z lat poprzednich.

Tegoroczne zbiory wskazują wyraźnie na wyższość gospodarki socjalistycznej nad indywidualną. Przeciętne zbiory z ha były dużo wyższe w PGR-ach i spółdzielniach produkcyjnych. PGR-y zebrały z ha o 13% więcej pszenicy, o 30% żyta i 29% kukurydzy aniżeli gospodarstwa indywidualne, a w spółdzielniach produkcyjnych procenty te odpowiadały kolejno 5, 16, 15.

W ciągu ubiegłego roku wzrosła — zwłaszcza w sektorze socjalistycznym — powierzchnia uprawy roślin przemysłowych. Podczas gdy u indywidualnie gospodarujących chłopów roślinami tymi obsiano 8,8% ogólnej powierzchni ornej, to w PGR-ach i spółdzielniach produkcyjnych 12,1%. Najsilniej rozszerzona została powierzchnia uprawy roślin włóknistych (bawełna, len i konopie). Z końcem 1950 r. była ona 3-krotnie większa aniżeli po wyzwoleniu.

Słabe stosunkowo zbiory roślin paszowych wpłynęły ujemnie na rozwój hodowli zwierząt gospodarskich. Wzrost pogłowia tych zwierząt nie osiągnął nawet rozmiarów 1949 r. Jedynie w sektorze socjalistycznym nie zaznaczył się spadek pogłowia po klęsce posuchy, tj. w II połowie ub. r. Pogłowie inwentarza żywego PGR-ów wzrosło w ciągu 1950 r. następująco: bydła o 112%, świń o 306%, owiec o 86% i koni o 145%. Pogłowie zwierząt w spółdzielniach produkcyjnych podniosło się 3,5 razy.

Komunikacja. Równie pozytywne są osiągnięcia komunikacji. Plan kolejnictwa wykonany został w 101,4% w transporcie towarowym oraz w 102% w zakresie przewozów osobowych. Transporty towarowe wzrosły już w pierwszym roku planu 5-letniego o 22,9% wobec 40% przewidzianych na cały okres pięcioletni. W przewozie osób nastąpił 25,7% wzrost. Dzienny załadunek towarów był w 1950 r. o 26,5% większy aniżeli rok temu. Wzrost ten przy poszczególnych towarach był następujący: artykuły żelazne 29,8%, cegły i dachówki 44,3%, kamienie i szuter 52,3%, wapno i cement 60,2%, węgiel 13,3%. Przeciętny współczynnik obrotu wagonu towarowego skrócono z 5,6 dni do 4,7 dni, tj. o 16%. Do usprawnienia eksploatacji transportu kolejowego przyczyniło się także zmniejszenie o 3,1% zużycia węgla na 1 tona-km.

W 1950 r. rozwinął się także transport samochodowy.

Publiczna komunikacja samochodowa przewiozła w tym roku o 143,4% więcej ładunków aniżeli w 1949 roku. Komunikacja wodna wykonała plan rzeczno-transportu towarów w 112,3% oraz w 125,3% plan przewozu osób. W porównaniu z 1949 r. rzeczny ruch towarowy był w 1950 r. o 54,5% większy, zaś ruch

osobowy o 28,9%. Miejska komunikacja tramwajowa przekroczyła plan o 8,9%, osiągając 112% roku 1949. W miejskiej komunikacji autobusowej uzyskano 104% planu, a w dalekobieżnej komunikacji autobusowej 112,9%. Ruch w autobusach miejskich był w 1950 r. o 25,1% większy niż przed rokiem, natomiast ruch autobusów dalekobieżnych o 69,7%.

Inwestycje. Szybki rozwój produkcji przemysłowej, budowlanej i rolniczej umożliwiła zakrojona na szeroką skalę działalność inwestycyjna. Łączna wartość inwestycji zrealizowanych w 1950 r. jest o 67,4% większa od tejże w roku poprzednim. Plan inwestycyjny 1950 r., uzupełniony w trakcie realizacji planem dodatkowym, wykonano w 112,5%. Z ogólnej sumy nakładów inwestycyjnych na cele rozszerzenia produkcji socjalistycznej 55,8% przypada na przemysł i budownictwo, 13,3% na rolnictwo, 26,8% na komunikację oraz 4,1% na obrót towarowy. Duży nacisk położony został na jak najszybsze oddawanie inwestycji do użytku, czego dowodem jest fakt, że 72% ogółu robót inwestycyjnych 1950 r. przekazanych zostało do eksploatacji. Dzięki temu we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej powstały nowe zakłady produkcyjne, budynki, maszyny i urządzenia. Wśród inwestycji przekazanych do użytkowania jako najważniejsze wymienić należy 3 duże mosty: Stalina w Budapeszcie, na Dunaju w Baja i na Cisie w Polgar, Fabrykę Glinu w Dunavölgy, przedalnię Kombinat Tekstylnego w Szeged oraz fabrykę liczników elektrycznych w Gödöllő. W wyniku poważnych nakładów inwestycyjnych w komunikacji tabor samochodów ciężarowych zwiększony został o 26,4%, wagonów towarowych o 16,8%, a wagonów osobowych o 19,5%. W ramach planu inwestycyjnego 1950 r. przeprowadzone zostały też poważne roboty elektryfikacyjne, w wyniku których prąd elektryczny doprowadzony został do dalszych 175 gmin, 108 ośrodków maszynowych, 65 PGR-ów i 47 spółdzielni produkcyjnych. Prócz tego 587 gmin otrzymało połączenie z siecią telefoniczną.

O b r ó t t o w a r o w y. Rok 1950 przyniósł i na tym odcinku poważne sukcesy. Obroty państwowego handlu hurtowego podniosły się o 57,4% w stosunku do 1949 r. Obroty najważniejszymi artykułami spożywczymi wykazały w IV kwartale 1950 r. znaczny wzrost w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. I tak obroty cukrem wzrosły o 11,9%, solą o 35,8%, mlekiem o 32,4%, mydłem 92,8%, tytońniem 24,8%, obuwie 62,2%, maszynami do szycia 72,7%. Obroty uspołecznionego handlu detalicznego zwiększone zostały o 170,9%, przy czym w sklepach państwowych były one wyższe o 190,2%, w spółdzielczych zaś o 119,5%. Sieć sklepów sektora socjalistycznego osiągnęła 200,1% stanu na koniec 1949 r. W ramach rozszerzania sieci sklepów powstało 4685 nowych sklepów państwowych oraz 3310 spółdzielczych.

Zatrudnienie, płace, wydajność pracy. Gwałtowny rozwój produkcji socjalistycznej pociągnął za sobą znaczny wzrost zatrudnienia, który wyraża się cyfrą 223 tys. nowozatrudnionych w gospodarce narodowej. Z sumy tej 45% przypada na przemysł i 37% — na budownictwo. W ten sposób osiągnięto 40% wzrostu zatrudnienia, przewidzianego planem 5-letnim. Przy tym wszystkim w górnictwie, budownictwie, hutnictwie i produkcji maszyn odczuwano brak sił fachowych i pomocniczych, mimo że w 1950 r.

wyzwolono i wciągnięto do produkcji 30 tys. uczniów szkół przemysłowych. Liczba robotników przeszkolonych na różnego rodzaju kursach fachowych była o 133% większa aniżeli w 1949 r. Równocześnie podwyższone zostały płace zasadnicze, które w ciągu 1950 r. wzrosły o 29%. Wzrost zarobków był najsilniejszy w budownictwie, gdzie doprowadzony został do 136,5%. Następnie wymienić należy płace w przemyśle, które wzrosły w ciągu 1 roku o 37,6%. Przeciętna dla całej gospodarki narodowej wartość realna zarobków podniosła się o 16%.

Znaczne sukcesy pierwszego roku planu 5-letniego były między innymi wynikiem zwiększonej wydajności pracy. W roku 1950 przeciętna produkcja na głowę zatrudnionego była w przemyśle o 20,1% większa od tejże w roku poprzednim. Odpowiada to 40% całego programu 5-letniego na tym odcinku. Wzrost wydajności pracy w ważniejszych gałęziach przemysłu przedstawiał się następująco: hutnictwo 12,3%, produkcja maszyn 22,8%, przemysł tekstylny 11,2% i przemysł spożywczy 47,6%.

Osiągnięcia socjalne i kulturalne. Do najważniejszych zadań planu 5-letniego należy także wzrost stopy życiowej ludności pracującej. Dlatego też rok 1950 obok sukcesów produkcyjnych przyniósł poważny rozwój oświaty, kultury, ochrony zdrowia i opieki społecznej.

O dużym rozwoju oświaty świadczy najlepiej cyfra obrazująca ilość objętych nauczaniem. Z początkiem roku szkolnego 1950—51 do szkół powszechnych, średnich, zawodowych i wyższych uczelni zapisanych było 1.411.737 osób, co odpowiada 103,4% stanu roku poprzedniego oraz 115,8% poziomu przedwojennego. Do szkół podstawowych uczęszcza 96,5% ogólnej liczby objętych przymusem nauczania. Liczba uczniów szkół średnich i zawodowych była o 83,3% większa niż przed wojną. W warsztatach szkolnych zajętych było o 73,9% więcej niż w 1949 r. uczniów szkół przemysłowych. Liczba słuchaczy szkół wyższych zapisanych z początkiem bieżącego roku szkolnego wynosiła 32.790, czyli o 9 tys. więcej niż w roku poprzednim i o 21 tys. więcej (280%!) aniżeli w 1938 r. Na wyższych uczelniach technicznych szkoli się 9 razy więcej nowych sił technicznych aniżeli w latach

przedwojennych. Wartość nakładów inwestycyjnych w dziedzinie oświaty osiągnęła w 1950 r. 200,5% nakładów roku poprzedniego.

O wzroście kultury mas pracujących świadczy łączna wysokość nakładów książek i broszur, która w ub. r. zbliżyła się do 63 milionów egzemplarzy.

W ciągu 1 roku liczba radioabonentów zwiększyła się o 13,5%.

Nakłady inwestycyjne na cele ochrony zdrowia i opieki socjalnej były w 1950 r. o 75,7% większe od tychże w 1949 r. W ramach tych inwestycji powstało 6 nowych sanatoriów, 20 ośrodków zdrowia oraz zwiększono liczbę żłobków o 19% i przedszkoli o 19,4%. Liczba ubezpieczonych wzrosła w ciągu 1950 r. o 315 tys. osób. Wartość świadczeń zakładów ubezpieczeniowych na głowę ubezpieczonego podniosła się o 13,6%. Z czasów pracowniczych skorzystało o 50 tys. więcej niż w 1949 r.

Dochód narodowy. Osiągnięcia gospodarcze roku 1950 znalazły swe odzwierciedlenie w dochodzie narodowym, który przewyższył o 20% wyniki 1949 r., podczas gdy na cały plan 5-letni przewiduje się 60% wzrost dochodu narodowego w stosunku do r. 1949. Równocześnie realizowana była jedna z wytycznych planu 5-letniego, według której Węgry muszą być przekształcone z państwa rolniczo-przemysłowego w przemysłowo-rolnicze. Udział przemysłu w dochodzie narodowym podniósł się z 38,5% w 1949 r. do 43,3%, a objęty tym udział przemysłu ciężkiego z 20 do 22,5%. Udział sektora socjalistycznego zmienił się z 53,8 do 70%. Jest to wynikiem konsekwentnie przeprowadzonej nacjonalizacji najważniejszych gałęzi gospodarki narodowej. Z końcem 1950 r. cały przemysł, wielkie budownictwo, wszystkie przedsiębiorstwa komunikacyjne, 14,3% rolnictwa, 10,6% rzemiosła, 100% handlu hurtowego i 67% detalicznego były własnością sektora uspołecznionego.

Wykonanie pierwszego roku planu 5-letniego, następującego po przedterminowo zrealizowanym planie 3-letnim, raz jeszcze dowiodło, że naród węgierski pod kierownictwem klasy robotniczej i jej awangardy — Węgierskiej Partii Pracujących potrafi zbudować w swym kraju fundamenty socjalizmu oraz przyczynić się do utrwalenia pokoju na całym świecie.

Stanisław WIDLEWICZ

O właściwą metodykę ustalania szybkości obiegu środków obrotowych

RUCH, mający na celu przyspieszenie obiegu i wyzwolenie zbędnie związanych środków obrotowych, wszczęty został na znaczną skalę w Związku Radzieckim w początkach 1949 roku.

Ruch ten spowodował wyzwolenie poważnych tkwiących w przedsiębiorstwach rezerw i włączenie ich do gospodarki narodowej ZSRR. Aby jednak można było określić wielkość wyzwolonych środków, należało wprowadzić odpowiednio zorganizowaną sprawozdawczość, dotyczącą szybkości obiegu środków.

Metodyka ustalania szybkości obiegu środków obrotowych nie była początkowo ściśle określona przez właściwe organa gospodarcze Związku Radzieckiego i sprawozdawczość prowadzona była przez przedsiębiorstwa na podstawie zwyczajowo przyjętych wzorów. W dniu 14 kwietnia 1949 r. Ministerstwo Finansów ZSRR i Centralny Urząd Statystyczny przy Radzie Ministrów ZSRR po przeanalizowaniu wszelkich możliwych sposobów obliczania obiegu i wysokości sum wyzwolanych

środków zaleciło wszystkim przedsiębiorstwom jednolitą metodykę w tym zakresie.

Po blisko rocznych doświadczeniach stosowania tej jednolitej metodyki i po przeanalizowaniu osiągniętych przez poszczególne przedsiębiorstwa radzieckie wyników można było przystąpić do zbadania słuszności i prawidłowości zalecanej metodyki.

W dniu 27 lutego 1950 roku odbyło się w Instytucie Ekonomiki Akademii Nauk ZSRR rozszerzone posiedzenie sektora obrotu, na którym przeprowadzono obszerną dyskusję nad wynikami i doświadczeniami w zakresie ustalania szybkości obiegu środków obrotowych.

Referat wygłosiła N. Lisicjan, która omówiła zauważone błędy i usterki w działalności przedsiębiorstw w zakresie przyspieszenia obiegu.

Stwierdzając, że na ogół większość przedsiębiorstw osiągnęła pozytywne wyniki i że walka o przyspieszenie środków spowodowała poprawę organizacji zaopatrzenia i zbytu, ujawniła zbędne zapasy materiałowe w magazynach przedsiębiorstw, które można było w znacznej części zlikwidować, a przede wszystkim poważnie wzmocniła wewnętrzny - zakładowy rozrachunek gospodarczy, Lisicjan wskazała na niektóre popełnione przez przedsiębiorstwa błędy.

Zdaniem Lisicjan, niedociągnięcia te polegały zasadniczo na: 1) nieprawidłowym określeniu przez przedsiębiorstwa przemysłowe zobowiązań w przedmiocie przyspieszenia obiegu środków; 2) utożsamianiu w tych zobowiązaniach sumy wyzwalanych środków z sumą wpłacanych z tego tytułu do budżetu państwowego środków; 3) stosowanym trybie wpłat wyzwolonych środków do budżetu.

Brak odpowiednich wskaźników w planie przemysłowo-finansowym na 1949 r. odnośnie szybkości obiegu środków spowodował dla większości zakładów trudności w określaniu wielkości przyjmowanych zobowiązań. Zobowiązania przyjmowane były na ogół w stosunku do osiągniętych w 1948 r. szybkości obiegu środków, wobec czego często nawet w wypadku przekroczenia tych przyjętych zobowiązań, nie były wykonane wskaźniki normatywów środków obrotowych, przewidziane planem na 1949 rok.

Wiele zakładów uważało, że wpłacając do budżetu państwowego sumy zgodne z przyjętymi zobowiązaniami wyzwolenia związanych środków obrotowych, wykonało przyjęte zobowiązania. Tymczasem okazało się, że wpłata taka nie wynikała z rzeczywistego przyspieszenia obiegu, lecz z przejściowego większego wpływu środków pieniężnych, które następnie potrzebne były przedsiębiorstwu dla dalszego prowadzenia jego działalności operatywnej. Po dokonaniu wpłaty do budżetu państwowego, przedsiębiorstwa zaczęły odczuwać trudności finansowe i bądź zadłużały się w banku, bądź musiały być dodatkowo finansowane przez państwo.

Trudności te spowodowane były również przez to, że przedsiębiorstwa wpłacały do budżetu sumy wyzwolonych środków nie po zakończeniu roku

operacyjnego, kiedy można już było ustalić przyspieszenie obiegu, lecz częściowo w ciągu roku, w okresach, gdy przejściowo obieg ten był przyspieszony.

Zdaniem Lisicjan, praca przedsiębiorstw w kierunku przyspieszenia środków powinna opierać się na odpowiednich zadaniach planowych. Jednym ze wskaźników planu gospodarczego powinna być szybkość obiegu środków obrotowych.

Uważa ona również, że zadanie planowe odnośnie przyspieszenia środków powinno dotyczyć nie tylko środków normowanych jakimi są surowce, materiały, wyroby gotowe, roboty w toku i środki pieniężne, lecz również środków nienormowanych jak należności odbiorców.

Pozatem, Lisicjan uważa, że należałoby stworzyć bodziec dla zwiększenia wysiłku w kierunku przyspieszenia obiegu środków w postaci zasilenia funduszu dyrektora dodatkowymi wpłatami, wynoszącymi 2—4% wyzwolonych środków obrotowych.

W dyskusji, która rozwinęła się po referacie Lisicjan zabierali głos najpoważniejsi ekonomiści radzieccy. G. S. Szyfrin, wicedyrektor fabryki „Kallibr“, oceniając w zasadzie pozytywnie referat Lisicjan, zwrócił uwagę na nieprawidłowości w ustalaniu przez przedsiębiorstwa szybkości obiegu. Ze względu na zmianę cen od 1 stycznia 1949 r. szybkość obiegu środków w 1949 r. nie mogła być prawidłowo porównywana z szybkością obiegu w 1948 r. Dynamika cen spowodowała, że przy porównywaniu szybkości obiegu w 1949 r. z szybkością obiegu w 1948 r., okazywało się, że zobowiązania zostały przekroczone, lecz w stosunku do planu na 1949 r. szybkość obiegu została zwolniona. Dowodzi to braku kontroli nad prawidłowością obliczeń.

Wielkim brakiem było również to, że wielu działaczy gospodarczych „wykupywało się“ z przyjętych zobowiązań w drodze wpłacania rzekomo wyzwolonych sum do budżetu, co powodowało uznanie tych przedsiębiorstw za dobrze gospodarujące. Tymczasem później okazywało się, że przedsiębiorstwa te wpadały w trudności finansowe. Taki sposób dokonywania wpłat został dopiero w grudniu 1949 roku zabroniony przez Ministerstwo Finansów ZSRR, które wprowadziło odpowiednie zmiany do instrukcji.

Szyfrin poddał krytyce metodykę obliczania szybkości obiegu środków, zaleconą przez Ministerstwo Finansów i Centralny Urząd Statystyczny ZSRR i stwierdził, że uważa za ekonomicznie nieuzasadnione obliczanie obiegu według cen hurtowych z potrąceniem podatku od obrotu. Przy takim sposobie obliczania ulega naruszeniu jeden z podstawowych wymogów analizy gospodarczej — porównywalność wielkości. Metoda ta, z reguły, upiększa wskaźnik rotacji środków i dlatego nie może sprzyjać mobilizacji tych środków. Szyfrin proponuje rewizję tej zasady i jej zmianę w kierunku obliczania szybkości obiegu według sum zbytu wyrobów po cenie fabrycznej. Uważa on, że wskaźnik szybkości obiegu środków powinien być włączony do systemu wskaźników planowych,

według których określone są premie dla pracowników.

Ze względu na niewłączenie tego wskaźnika do planu gospodarczego niektóre centralne zarządy traktowały walkę o przyspieszenie obiegu środków jako jednorazową akcję, a nie jako systematyczną działalność przedsiębiorstwa, co przyczyniło się w wielu wypadkach do osłabienia tej walki.

Szyfrin stwierdził, że planowanie środków obrotowych nie stoi jeszcze na dostatecznie wysokim poziomie i że w wielu wypadkach ustalone normatywy środków obrotowych są znacznie zawyżone, wobec czego nie sprzyjają ujawnieniu rezerw i lepszemu ich wykorzystaniu.

Propozycja Lisicjan o planowaniu wszystkich środków obrotowych, włączenie z nienormowanymi jest — zdaniem Szyfrina — przedwczesna, gdyż tymczasem należy jeszcze poważnie udoskonalić planowanie środków normowanych.

W. P. Kopniajew z Moskiewskiego Instytutu Finansowego, dzieląc zdanie Szyfrina, stwierdził, że dla działalności przedsiębiorstw odnośnie przyspieszenia środków obrotowych najważniejsze znaczenie posiada prawidłowa metoda analizy tego wskaźnika. Dlatego też instrukcja Ministerstwa Finansów i Centralnego Urzędu Statystycznego ZSRR wymaga korekty. Należy usunąć brak w tej metodzie, dotyczący zaniechania ustalania wskaźników rotacji poszczególnych rodzajów środków obrotowych, gdyż wskaźniki te są niezbędne dla prawdziwej walki o przyspieszenie obiegu wszystkich rodzajów środków obrotowych i o ulepszenie systemu ich normowania.

Stwierdzając konieczność zmiany wycen sprzedanej produkcji według cen sprzedażnych z wyłączeniem podatku od obrotu, przy której wskaźnik rotacji zależny jest od różnicy między cenami zbytu a kosztem własnym i od tego, czy produkowane wyroby są rentowne czy też nie rentowne, Kopniajew powiedział, że wskaźnik rotacji ogólnej sumy środków obrotowych przekształci się w oparciu o instrukcję Ministerstwa w coś podobnego do średniowiecznego kamienia filozoficznego. Na wskaźnik ten wpływa szereg czynników: 1) szybkość obiegu poszczególnych elementów środków obrotowych, 2) udział różnych rodzajów wartości materialnych w koszcie własnym produkcji, 3) obniżka kosztu własnego, 4) zmiany asortymentów produkcji. Otrzymuje się wszystko i nic. Kopniajew uważa, że niezależnie od wyceny realizowanych wyrobów po hurtowych cenach sprzedażnych, należałoby również określać rotację w oparciu o wycenę realizowanych wyrobów według rzeczywistego kosztu własnego. Dałoby to możliwość wyeliminowania wpływu takich czynników, jak rentowność asortymentu produkcji i zmiana jej kosztu własnego.

Kopniajew wspominał jeszcze o sposobie obliczania rotacji w przedsiębiorstwach sezonowych i potwierdził pogląd Szyfrina o przedwczesności ustalania szybkości obiegu środków nienormowanych.

W dyskusji brali jeszcze udział P. A. Parfaniak z Instytutu Ekonomiki Akademii Nauk ZSRR, który specjalnie podkreślił, że najważniejszym niedo-

ciągnięciem wielu przedsiębiorstw jest brak opracowania konkretnych, uzasadnionych usprawnień organizacyjno - technicznych w przedmiocie przyspieszenia obiegu środków obrotowych; I. A. Szolomowicz z Moskiewskiego Instytutu Finansowego, K. I. Blumberg z rejonowego oddziału Banku Państwa Moskwy, G. A. Etczyn z fabryki „Dynamo“, L. I. Skworcow z Centralnego Urzędu Statystycznego ZSRR, Z. P. Melamud z moskiewskiego biura Banku Państwa, S. B. Barnholc z Moskiewskiego Instytutu Ekonomiczno - Statystycznego, I. F. Gindin z Naukowo - Badawczego Laboratorium zmechanizowanej rachunkowości i A. D. Gusałow z Instytutu Ekonomiki Akademii Nauk ZSRR. Wszyscy oni na ogół pozytywnie ocenili referat Lisicjan i wskazali na niektóre błędy i usterki praktyki przedsiębiorstw w zakresie akcji przyspieszania obiegu środków oraz proponowali pewne zmiany w instrukcji Ministerstwa Finansów i Centralnego Urzędu Statystycznego ZSRR. Wszyscy oni podkreślili, że dla objęcia sprawozdawczością szybkości obiegu środków nienormowanych należałoby zmienić system dokonywania rozliczeń z bankiem.

Jeden z dyskutantów G. Szyfrin podzielił się z czytelnikami na łamach czasopisma „Woprosy Ekonomiki“¹⁾ swymi doświadczeniami z pracy w fabryce „Kalibr“ w zakresie przyspieszania obiegu środków. Między innymi stwierdza on, że dojrzała już możliwość ustalenia progresywnych norm rotacji środków dla każdego przedsiębiorstwa z uwzględnieniem właściwości procesu produkcyjnego i warunków zaopatrzenia i zbytu. Zdaniem Szyfrina, należy wskaźnik szybkości obiegu środków włączyć do liczby syntetycznych wskaźników pracy przedsiębiorstwa na równi z takimi wskaźnikami jak: obniżenie kosztów własnych, wykonanie planu produkcyjnego, zwiększenie wydajności pracy itp. Stanowiłoby to poważne ułatwienie dla walki o przyspieszenie obiegu środków i ich zwolnienie.

Oдноśnie systemu obliczania rotacji środków przez przedsiębiorstwa przemysłowe, który był zalecony omówioną już instrukcją z dn. 14.4. 1949 r., Szyfrin uważa, że błędne jest ustalanie szybkości obiegu według cen hurtowych, a to przede wszystkim dlatego, że metoda ta nie może być stosowana dla oddziałów fabrycznych i brygad, będących na wewnątrz-zakładowym rozrachunku gospodarczym.

W końcu, Szyfrin oświadcza, że obowiązujące normatywy środków obrotowych są w obecnych warunkach już przestarzałe i jako niezdolne do stymulowania dalszej walki o przyspieszenie rotacji, powinny być zrewidowane w kierunku dalszego ich zmniejszenia. Rewizja ta powinna być dokonana w oparciu o konkretną analizę rotacji poszczególnych rodzajów i grup wartości materialnych.

Redakcja czasopisma „Woprosy Ekonomiki“ z uwagi na odzywające się krytyczne głosy odnośnie metody obliczania obiegu środków, zaleconej in-

¹⁾ Artykuł ten tłumaczony był w streszczeniu w Nr 18/1950 „Życia Gospodarczego“.

strukcją Min. Fin. i CUS, otworzyła na łamach swego czasopisma dyskusję, w której zabrali głos ekonomiści radzieccy.

W nr. 7 1950 r. czasopisma zabrał głos D. Andrianow²⁾, który poddał krytyce metodykę zalecaną przez Min. Fin. i CUS. Na szeregu przykładów udowadnia on, że obliczanie szybkości rotacji na podstawie wartości realizowanej produkcji według hurtowych cen sprzedażnych zaciemnia prawdziwy obraz szybkości środków i w wielu wypadkach przy rzeczywistym zwolnieniu szybkości wykazuje jej przyspieszenie. Wprawdzie metoda ta mogłaby być uważana za pobudzającą do obniżania kosztów własnych produkcji, gdyż wtedy używa się korzystniejszy wskaźnik szybkości rotacji, jednakże Andrianow uważa, że taki bodziec nie jest potrzebny (istnieje szereg innych bodźców, które powinny być wystarczające), a jedynie wypacza rzeczywisty stan rzeczy w zakresie ustalania szybkości rotacji.

Dalszym błędem zalecanej metodyki jest brak wskazówek, dotyczących analizy obiegu środków według jego poszczególnych faz i rodzajów, który uniemożliwia pozatem przeprowadzenie kontroli obiegu środków wewnątrz przedsiębiorstwa — w oddziałach i brygadach. Metodyka, zalecona instrukcją wznosi zaporę pomiędzy ogólnym wskaźnikiem rotacji dla całego przedsiębiorstwa i wskaźnikami jego poszczególnych części składowych.

Artykuł Andrianowa stał się przysłowiowym „kijem w mrowisku” i wywołał szereg dalszych odzewów na łamach czasopisma „Woprosy Ekonomiki”.

N. Owczynnikow i G. Etczyn³⁾ zarzucili Andrianowowi wyłącznie teoretyczne podejście do zagadnienia. Twierdzą oni, że błąd Andrianowa polega na oderwaniu teorii od praktyki i na wysunięciu na pierwszy plan starych formuł bez uwzględnienia obecnych okoliczności i konkretnych zadań, stojących przed gospodarką narodową.

Dyskutanci twierdzą, że zarzut Andrianowa przesłonięcia rzeczywistego stanu rzeczy w przedmiocie ustalenia szybkości rotacji wskutek brania pod uwagę realizacji produkcji według hurtowych cen sprzedaży nie powinien mieć poważniejszego znaczenia, gdyż intencją przepisu nie jest przecież jakieś naukowo prawidłowe obliczenie szybkości rotacji, lecz jej przyspieszenie. Szybkości obiegu nie trzeba w ogóle porównywać z szybkością w okresie ubiegłym, lecz z planowaną szybkością rotacji, a na takie porównanie nie ma żadnego wpływu przyjęcie za podstawę hurtowych cen sprzedaży, czy też kosztu własnego.

Jeśli ustalony metodą zalecaną przez instrukcję Min. Fin. i CUS wskaźnik szybkości obiegu — jakkolwiek zaciemnia w pewnej mierze realną szybkość rotacji — sprzyja obniżeniu kosztów własnych, gdyż w takim wypadku wskaźnik ten jest korzystniejszy, to jest to raczej objawem korzystnym, ponieważ obniżenie kosztów własnych jest

jednym z najistotniejszych zadań w ekonomice przedsiębiorstw.

Ponadto dyskutanci twierdzą, że nie można znaleźć naukowo idealnie ścisłego sposobu obliczania wskaźnika rotacji, gdyż konstrukcja bilansu i rachunkowości jest taka, że ustalenie ściśle dokładnego wskaźnika jest niemożliwe.

Etczyn, jako przykład, cytuje odmienne od innych wartości materiałowych zużycie przedmiotów małowartościowych, a pozatem wskazuje na nie-realność metody proponowanej przez Andrianowa, która jest skomplikowana i trudna do stosowania.

Owczynnikow — poza krytyką Andrianowa — wskazał na szereg niedociągnięć w instrukcji ministerialnej, a przede wszystkim na następujące: 1) niemożność sporządzenia zbiorczych zestawień z osiągniętych przez poszczególne przedsiębiorstwa wyników przyspieszenia rotacji dla całych grup przedsiębiorstw, 2) ustalenie szybkości rotacji jedynie za kalendarzowe okresy czasu (rok, kwartał), a niemożność stałej systematycznej kontroli szybkości obiegu.

Artykuł dyskusyjny P. Parfaniaka i J. Mitelmana⁴⁾ zarzuca zarówno Szyfrinowi, jak i Andrianowowi błędy w ich rozumowaniu. Autorzy twierdzą, że metoda, zalecona przez Min. Fin. i CUS jest prawidłowa i jedynie możliwa do zastosowania, popierając swoje dowody całym szeregiem przykładów.

A. Birman⁵⁾ polemizuje ze wszystkimi dyskutantami i wskazuje na zasadniczy błąd metody zalecanej przez Min. Fin. i CUS, polegający na tym, że nie ustala ona jednolitego wskaźnika rotacji środków.

Reasumując swe wywody, Birman proponuje następujący sposób obliczania wskaźnika rotacji:

1) celem udoskonalenia planowania środków obrotowych i podniesienia efektywności ich wykorzystania należy ustalić jednolity wskaźnik planowy — współczynnik rotacji środków obrotowych. Porównanie rzeczywistego współczynnika z planowym powinno charakteryzować wykonanie zadania przyspieszenia obiegu, pozatem dla celów analizy, a w szczególności dla oceny pracy oddziałów fabrycznych przedsiębiorstw należy ustalić wskaźniki rotacji środków normowanych, ich poszczególnych elementów oraz takie wskaźniki rotacji, które można by porównywać ze wskaźnikami okresów ubiegłych.

2) Ustalenie rotacji powinno być dokonywane przez stosunek realizowanej produkcji, wycenionej według kosztu własnego, do średniego stanu wszystkich środków obrotowych, biorących udział w obrocie.



Jeśli chodzi o stosunki polskie, to akcję o przyspieszenie obiegu środków obrotowych w przedsiębiorstwach uspołecznionych wszczęto w oparciu o zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dn. 12 kwietnia 1950 r., które stwierdza, że „szybkość obiegu środków obrotowych w gospodarce przed-

²⁾ Streszczenie artykułu tego w przekładzie umieszczone zostało w Nr 22/1950 „Życia Gospodarczego”.

³⁾ Artykuły dyskusyjne w Nr 8/1950 czasopisma „Woprosy Ekonomiki”.

⁴⁾ „Woprosy Ekonomiki” Nr 9/1950 r.

⁵⁾ „Woprosy Ekonomiki” Nr 9/1950 r.

siębiorstw uspołecznionych jest wyraźnie niedostateczna i powoduje konieczność przeznaczenia zbyt wielkiej części dochodu narodowego na wzrost środków obrotowych w produkcji i handlu. Wynika stąd „konieczność mobilizacji rezerw gospodarki narodowej w okresie Planu 6-letniego, który wymaga postawienia przed przedsiębiorstwami i organizacjami gospodarczymi żądania znacznego przyspieszenia w gospodarce uspołecznionej w ciągu roku 1950 średniej szybkości obiegu środków obrotowych w stosunku do faktycznej szybkości w 1949 r., mierzonej wartością produkcji na każdą złotówkę środków obrotowych, co pozwoli na uzyskanie wielomiliardowych sum na potrzeby rozwoju gospodarczego, kulturalne, socjalne i obronę Państwa”.

Wydana przez Ministerstwo Finansów instrukcja do ustalania szybkości obiegu środków i do przeprowadzenia jej analizy poleca obliczanie wskaźników szybkości rotacji dla wszystkich elementów środków obrotowych: dla produkcji według cen kosztu własnego, a dla handlu według cen zakupu.

Z K R A J U

KOMITET Postępu Technicznego pod przewodnictwem Zastępcy Przewodniczącego PKPG Min. E. Szyra powziął szereg uchwał, które przyspieszą wprowadzenie nowej techniki w różnych dziedzinach przemysłu.

Szczególne znaczenie posiada uchwała w sprawie uruchomienia seryjnej produkcji maszyn i urządzeń do transportu wewnątrz-zakładowego. Realizacja tej uchwały pozwoli na rozpoczęcie zaopatrywania naszego przemysłu już w roku bież. w różne urządzenia i maszyny transportowe jak na przykład dwutonowe dźwigi wychylne na samochodach „Start 20”, lekkie przenośniki terenowe do prac w leśnictwie, podnośniki wózkowe, żurawie okienne dla budownictwa i różnego rodzaju dźwigniki korbowe o udźwigach od 3 do 10 ton.

Już w latach 1952 i 1953 będziemy produkować bardziej skomplikowane maszyny jak: żurawie samojezdne na kołach ogumionych z krajowym silnikiem spalinowym,ciągarki trzybębnowe do prac w leśnictwie i budownictwie oraz ciężkie przenośniki stacyjne do ładowania dłużyć na platformy.

Wprowadzenie do przemysłu tych maszyn i urządzeń, ułatwi pracę, spowoduje wzrost wydajności oraz zwolni wielu robotników zatrudnionych dziś przy ciężkiej pracy fizycznej do innych robót.

Powzięta została również uchwała w sprawie racjonalizacji oświetlenia w zakładach przemysłowych. Szeroko zastosowane zostaną lampy jarzeniowe. Podwyższy to stopień bezpieczeństwa i higieny pracy, a przede wszystkim będzie oszczędzać wzrok robotników.

W zakresie unowocześnienia procesów technologicznych, uchwalono stosowanie prądów elektrycznych wysokiej częstotliwości do ogrzewania w w. wym.

Z uwagi na konieczność porównywania wskaźnika rotacji za 1950 rok ze wskaźnikiem za rok 1949, nie można było stosować zasady obliczania wskaźnika w oparciu o realizowaną produkcję według hurtowych cen sprzedażnych, gdyż ze względu na zachodzące zmiany cen sprzedażnych tak obliczone wskaźniki byłyby nieporównywalne.

Wskaźniki rotacji ustalane są w cyklach obrotowych, obliczanych w dniach, w oparciu o średni stan zapasów i pozostałości wszystkich elementów środków obrotowych. Suma tych cykli obrotowych na poszczególne elementy daje pełny cykl obrotowy całości środków, a różnice pomiędzy cyklami obrotowymi okresu ubiegłego i sprawozdawczego pozwalają na obliczenie zwolnionych, względnie dodatkowo związanych środków obrotowych.

Doświadczenia naszych przedsiębiorstw w wyniku stosowania ustalonej metodyki obliczania szybkości rotacji pozwolą z pewnością na jej udoskonalenie i poczynienie ewentualnych zmian, przy czym przy ich projektowaniu powinno się korzystać z bogatych doświadczeń radzieckiej gospodarki narodowej w tym zakresie.

procesach. Metoda ta stanowi jeden z najwyższych stopni kultury technicznej. Grzanie prądami wysokiej częstotliwości ma zastosowanie przy topieniu metali i stopów, przy obróbce cieplnej, suszeniu drewna, ogrzewaniu mas plastycznych itp.

Następna uchwała dotyczy wprowadzenia i stosowania elektrolitycznego polerowania metali. Metoda ta stosowana jest do polerowania wyrobów ze wszystkich metali i gwarantuje wielką dokładność przy wykańczaniu. Stosowana jest ona powszechnie w krajach przodującej techniki, a przede wszystkim w Związku Radzieckim.

Ponadto postanowiono zaopatrzyć przemysł stalowo-przetwórczy i precyzyjny w kontrolne płytki pomiarowe, co wpłynie na dokładność i precyzję wytwarzanych maszyn.

Dużą oszczędność zapewni uchwała, mocą której pokarbidowe wapno stosowane będzie w budownictwie. Wapno to dawniej traktowane było, jako użyteczny produkt odpadkowy. Obecnie zakłady przemysłowe zobowiązane są do prowadzenia właściwej gospodarki tym użytecznym odpadem, przekazywania go budownictwu.

Uchwalono wreszcie konieczność rozwoju i właściwego wykorzystania filmów instruktażowo-szkoleniowych. Zwiększona zostanie ilość zainstalowanych aparatów projekcyjnych. Większe zakłady przemysłowe będą zaopatrzone w aparaty projekcyjne, a rozgałęziona sieć wypożyczalni umożliwi szerokie wykorzystanie tego nowego instrumentu technicznego wychowania. Zwiększy się ilość zakupowanych filmów.

Przy Centralnej Dyrekcji Filmu Polskiego utworzony zostanie Zakład Instruktażowo-Szkoleniowy. Zakład ten będzie ustalał metody tworzenia scenariuszy

oraz będzie opracowywał naukowe metody i technikę produkcji filmów instruktażowo-szkoleniowych.



Postęp techniczny jest dziedziną niezwykle ważną. Min. E. Szyr w swym przemówieniu na V Plenum KC PZPR nazwał postęp techniczny siłą napędową urzeczywistniania Planu 6-letniego. Dlatego oprzeć się on musi o szeroki ruch masowy, o szeroką mobilizację inicjatywy, energii, zdolności, talentów, o metody przyspieszonego kształcenia wysuwających się z mas roboczych racjonalizatorów, nowatorów, wynalazców, studentów pochodzących ze środowiska robotniczo-

chłopskiego, a wykazujących wybitne uzdolnienia i zamiłowania do pracy naukowej.

Postęp techniczny wymaga odpowiedniego pokierowania ruchem racjonalizatorskim w samych zakładach pracy. W tym też celu przed masami pracującymi muszą być stawiane węzłowe zagadnienia. Musi być popularyzowana pożądana tematyka usprawnień wśród szerokich rzesz robotników i techników. W klasie robotniczej musi się wychowywać wiarę w niespożyte siły, które wyzwala socjalistyczny stosunek do pracy. Musi się walczyć o to, by jak najszybciej powstała armia racjonalizatorów produkcji, ludzi nowego typu — ludzi godnych epoki, w której żyjemy.

HUTNICY ZWIĘKSZAJĄ WYTOPY STALI

Budowa podstaw socjalizmu to w pierwszym rzędzie „znaczące podniesienie poziomu sił wytwórczych ze szczególnym uwzględnieniem produkcji środków wytwórczości“. Realizując to podstawowe założenie Planu 6-letniego trzeba przede wszystkim położyć wielki nacisk na rozwój przemysłu hutniczego.

W POLSCE przedwrześniowej — współzawodnictwo o lepsze wykorzystanie maszyn i urządzeń produkcyjnych, wykrywanie nieujawnionych rezerw produkcyjnych, zwiększenie zdolności produkcyjnej agregatów, wykorzystanie techniki do maksimum;

— współzawodnictwo o całkowite wykorzystanie materiałów i surowców, o danie dodatkowej produkcji kosztem zaoszczędzonych materiałów i surowców;

— współzawodnictwo o przeniesienie i rozpowszechnienie na szersze masy pracujące metod przodujących stachanowców drogą głębokiej analizy ich pracy.

Nowe formy współzawodnictwa zainicjowane w ZSRR przez Lidę Korabielnikową, inż. Teodora Kowalową oraz przez wielu innych robotników i inżynierów różnych zakładów produkcyjnych spotkało się z wielkim zainteresowaniem polskich mas pracujących.

Huta „Bankowa“, zachęcona i porwana przykładem stalowników radzieckich, pierwsza wśród hut polskich przystąpiła do nowej formy współzawodnictwa. Noworozpoczęte współzawodnictwo jest przede wszystkim nastawione na usunięcie braków i usterek huty, które przedłużają jej cykl produkcyjny. Huta „Bankowa“ do tej pory miała najdłuższy czas trwania kampanii pieców martenowskich. Nowa forma współzawodnictwa przede wszystkim ma na celu jej skrócenie.

Pierwsze zobowiązania o przedłużenie czasu trwania sklepień pieców martenowskich w hucie „Bankowa“ podjęli stalownicy: Śliwa, Gienza i Mostowski. Ich apel do wszystkich stalowników polskich ma na celu zwiększenie produkcji stali przez lepsze wykorzystanie urządzeń hutniczych, oraz przez zwiększenie wydajności pieców martenowskich w okresach międzyremontowych. Huta „Bankowa“ zdobyła już pewne doświadczenie w dziedzinie konserwacji pieców martenowskich, a metody przez nią stosowane dają pomyślne wyniki.

Jej apel podejmują coraz liczniej stalownicy innych hut. Stalownicy huty „Pokój“ dzięki starannej, uważnej pracy oraz dokładnej kontroli pieca i wytrzymałości jego sklepienia znacznie przedłużyli kampanię agregatów. Zespoły zmianowe pierwszych wytapiaczy: Eryka Bitnera, Wilhelma Urbasa i Floriana Marka przedłużyły kampanię agregatu z obowiązujących 160 wytopów do 196.

Odpowiadając na apel huty „Bankowa“ stalownicy huty „Częstochowa“ podjęli również liczne zobowiązania. Między in zespoły zmianowe 4-go pieca, wytapiaczy: Trzeciaka i Cencory postanowiły przedłużyć kampanię pieca martenowskiego o 85 wytopów. W hucie „Zawiercie“ do współzawodnictwa o zwiększenie ilości wytopów stali pomiędzy remontami pieca, stanęły obsługi wszystkich pieców martenowskich. M. in. Feliks Czapla zobowiązał się wraz z całą załogą podnieść ilość wytopów w okresie między remontami pieca z 280 do 300. Wytapiacze: J. Baron i J. Dziwisz z huty im „1-go Maja“ postanowili zwiększyć ilość wytopów z 220 do 245 i z 230 do 260.

Ub. rok był jak gdyby sprawdzianem możliwości mas pracujących w realizacji Planu 6-letniego. Rok 1955 ma przynieść 4.600.000 ton stali. Osiągnięcie tego celu nie będzie rzeczą łatwą. Wymaga ono mobilizacji wszystkich sił i rezerw produkcyjnych. Hutnicy polscy zdają sobie sprawę, że wykonanie tych zadań przede wszystkim od nich zależy. Opirając się na doświadczeniach stalowników radzieckich, wprowadzają do naszych hut coraz to nowe usprawnienia i coraz lepsze metody pracy. Ruch współzawodnictwa stale rośnie. Różnorodność jego form pozwala na zastosowanie go w różnych warunkach i przy różnych potrzebach zakładu pracy.

W ZSRR w ostatnich czasach rozpowszechniają się coraz bardziej nowe współzawodnictwa. Są to:

Apel huty „Bankowa“ podjęli również stalownicy hut: „Florian“ i „Zygmunt“. We współzawodnictwie wzięły udział wszystkie brygady piecowe stalowni, postanawiając przedłużyć żywotność pieców martenowskich średnio o 7,5%.

Ze współzawodnictwem o szybkość wytopów wiąże się również współzawodnictwo o lepszą jakość, obejmujące tak stalownie, jak i hale odlewnicze. Akcja walki o jakość stali przyczyniła się do znacznego zmniejszenia braków produkcyjnych, np. w grudniu ub. roku w stalowni i halach odlewniczych braki zmniejszyły się o 26% w stosunku do średniej w III kwartale 1950

roku. Najlepszymi wynikami we współzawodnictwie o jakość mogą się poszczycić czołowi robotnicy z huty „Kościuszko“, którzy zmniejszyli w grudniu ub. roku procent braków o dalsze 13% w stosunku do przeciętnej III kwartału, robotnicy huty „Ferrum“ wyeliminowali 55% braków, załoga huty „Ostrowiec“ zmniejszyła ilość braków o 62%, a robotnicy huty „Częstochowa“ zmniejszyli braki w grudniu ub. roku o 40%.

Wzmagający się coraz bardziej wśród robotników, techników i inżynierów ruch nowatorski przyczynia się do znacznych oszczędności. M. in. dość poważną pozycją jest

zgłoszony ostatnio pomysł wykorzystania dla produkcji nieużytecznych dotychczas składników metali, znajdujących się w pyłach wielkopiecowych. Składniki te zostaną wykorzystane w wytwórczości zakładów nieżelaznych

Usprawnienia zastosowane w polskim przemyśle hutniczym w r. 1950 przyniosą ok. 24 mln zł oszczędności w stosunku rocznym.

Zdobyte doświadczenia przez produujących przodowników polskich oraz ich liczne pomysły usprawnień powinny być przekazywane innym hutom. W drodze wymiany doświadczeń niewątpliwie osiągnie się o wiele lepsze wyniki produkcyjne

PRZEMYSŁ NAFTOWY PODNOSI PRODUKCJĘ

Przemysł naftowy w Polsce posiada szczególnie doniosłe znaczenie. Realizacja planu przebudowy ustroju gospodarczego z rolniczo - przemysłowego na przemysłowo - rolniczy oraz rozwój motoryzacji wzmagają coraz bardziej konsumpcję paliw płynnych. Przed wojną zużywaliśmy zbyt małą ilość produktów naftowych. Wśród tych produktów wysuwało się na pierwszy plan spożycie nafty oświetleniowej, na skutek słabej elektryfikacji kraju. Tym samym zajmowaliśmy jedno z ostatnich miejsc w Europie jako konsument produktów naftowych.

SYTUACJA na tym odcinku po wojnie ulega stałej poprawie. Dowodem tego jest fakt, że konsumpcja produktów naftowych na głowę mieszkańca w niedługim czasie przekroczy dwukrotnie zużycie w stosunku do okresu przedwojennego. Łączy się to bezpośrednio z tempem odbudowy i rozwoju życia gospodarczego u nas. W konsekwencji przemian, jakie w wyniku wojny zaszły w gospodarce narodowej, również przemysł naftowy niekrępowany spekulatywną polityką kapitału zagranicznego, uzyskał szeroki rozmach. Dążenia bowiem przedwojennych monopolistów parły celowo do zahamowania rozwoju polskiego przemysłu naftowego. Stworzyli oni z Polski bazę zbytu, a tym samym uzależnili nas od przemysłu anglo-amerykańskiego.

Ciężką sytuację przemysłu naftowego jeszcze bardziej pogorszyła rabunkowa gospodarka okupanta oraz zniszczenia wojenne. Toteż z chwilą wyzwolenia przystąpiono do odbudowy przemysłu naftowego od podstaw. Program rozbudowy przemysłu naftowego idzie w kierunku najbardziej wydajnego wykorzystania istniejących możliwości wytwórczych. Przede wszystkim zahamowa-

wano gwałtowny spadek produkcji, związany z naturalnym wyczerpaniem istniejących złóż. Wydatnie zwiększa się tempo wierceń oraz sięga się do głębszych struktur geologicznych wierceniami poszukiwawczymi. Stosuje się racjonalne metody wydobywania i nowoczesnie prowadzone prace eksploatacyjne. Wzmagają się wtórne zabiegi, wpływające na ożywienie produkcji, co w konsekwencji pozwala na systematyczne z roku na rok postępujący wzrost produkcji ropy, gazu ziemnego i gazoliny.

Dotychczasowe osiągnięcia pozwoliły już na podniesienie produkcji ropy w obecnie eksploatowanych terenach ponad poziom przedwojenny. Pozwoliły uzyskać olbrzymi skok w rozwoju przemysłu gazów ziemnych. Równocześnie pozwoliły przekroczyć wyniki przedwojenne w uzyskaniu gazoliny.

W odróżnieniu od lat ubiegłych w planie na r. 1951 przewidziany jest poważny przełom. Znamionuje go rozmach zarówno na odcinku produkcyjnym, jak i w dziedzinie wzmocnienia prac wiertniczych. W samym układzie przewidywanych wyników produkcyjnych następują przesunięcia w kierunku większego

uzyskania ropy z nowodowierconych i pogłębianych otworów. W pracach zaś wiertniczych położony został duży nacisk na zwiększenie wierceń poszukiwawczych i geologicznych na polach strefy karpackiej. Produkcja ropy uzyskanej z poszczególnych źródeł wyniesie ze starych otworów 70,6%, z nowodowierconych otworów 16,4%, z pogłębianych otworów 3,7%, z nadwyżki z OCZ 6,6%, z nadwyżki z torpedowań 2,0%, z innych zabiegów 0,7%. Z innych produktów naftowych produkcja gazu ziemnego wykazuje zwyczaj w porównaniu z r. 1950 o 57,9% oraz gazoliny o 6,3%.

Plan przeróbki ropy krajowej i importowanej zwiększa się o 40% w porównaniu z rokiem ub.

Wiercenia wszystkich rodzajów z wierceniami wykonywanymi przez PP Wiercenia Poszukiwawcze wzrosną w roku bież. w stosunku do przewidywanego wykonania o 52,5%. Wiercenia wykonane przez samo kopalnictwo naftowe wzrosną o 58,5%.

Wszystkie wysiłki celem uzyskania maksymalnego wzrostu ropy, gazu i gazoliny w oparciu o stare zasoby ropne nie rozwiązują jednak problemu gospodarki energetycznej w zakresie paliw płynnych. Obecna produkcja przemysłu naftowego nie pokrywa zapotrzebowania krajowego w paliwa płynne i smary. Deficyt na tym odcinku będzie się pogłębiał w miarę postępującego uprzemysłowienia, traktoryzacji rolnictwa i motoryzacji transportu. Dlatego koniecznym staje się rozszerzenie bazy surowcowej przez wy-

krycie nowych terenów roponośnych i gazowych o wartości przemysłowej. Zadanie to powierzone jest wymiennie już przedsiębiorstwu „Wiercenia Poszukiwawcze”, związanemu organicznie z przemysłem naftowym i dyspozycyjnie mu podporządkowanemu.

Ilość uwierconych poszukiwawczo metrów rośnie poważnie z roku na rok. Ilość ta przybierać będzie na sile w miarę uzyskiwania niezbędnego sprzętu, urządzeń i narzędzi wiertniczych, przygotowania fachowych kadr geologicznych i wiertniczych oraz określenia geobadawczo terenów. Program wiertniczy w zakresie wierceń poszukiwawczych w roku bież. w stosunku do roku ub. wzrośnie o blisko 30%.

Szczególną doniosłość dla szybkiej realizacji zadań wiertniczych posiada podniesienie postępu technicznego wierceń. Łączy się on bezpośrednio z właściwym wykorzystaniem urządzeń wiertniczych, dając skrócenie czasu montażu, demontażu, transportu oraz manipulacji wiertniczych. Postęp techniczny w r. 1951 przy wierceniach eksploatacyjnych podniesie wydajność pracy, żurawia w stosunku do r. 1950 o 19%, zaś przy wierceniach obrotowych o 11,2%. Na przyspieszenie wykonania programu wiertniczego będzie miało wpływ systematyczne przechodzenie z wierceń udarowych na wiercenia obrotowe.

Nowoodkryte złoża wskazują na ich wielką rentowność.

Realizacja zadań zakreślonych planem uzależniona jest w poważnej mierze od stanu i jakości wyposaże-

nia technicznego oraz od dotrzymywania terminów dostaw dla niezbędnie potrzebnych maszyn, szczególnie ciężkich urządzeń wiertniczych. Znaczna część tych dostaw dokonana będzie ze Związku Radzieckiego.

Dążeniem przemysłu naftowego jest uniezależnienie się w dużej mierze od importu z zachodu przez uruchomienie produkcji krajowej sprzętu wiertniczego oraz sprzętu potrzebnego do wykonania wszelkich prac związanych z produkcją. Rozwiązanie tego zagadnienia należy głównie do Centralnych Warsztatów Naftowych. Aby warsztaty te mogły sprostać swemu zadaniu, muszą zmienić dotychczasowy charakter na fabrykę o ustalonym profilu produkcyjnym z nastawieniem na produkcję standaryzowaną.

Na wykonanie planu w przemyśle naftowym wpływa poważnie wydajność pracy, kształtująca się tutaj odmiennie aniżeli w innych przemyślach. Wydobywanie bowiem ropy z otworów wiertniczych z czasem stopniowo maleje. Mimo to zanik wydajności pracy nie jest jednak zawsze identyczny z wyczerpywaniem zasobów złoża. Chcąc jednak wydobyć resztę pozostałej w złożu ropy, trzeba uciekać się do różnych sposobów ożywiania zanikającej produkcji. Połączone to jest z wydatnym powiększeniem stanu zatrudnienia. Odwrotnie, wiercenie wysokiej produkcji wymaga minimalnego dodatkowego powiększania stanowisk roboczych. W rafineriach zaś liczebność obsługi pewnych oddziałów przy procesach prze-

twórczych musi posiadać pewne minimum niezależnie od ilości przerabianego surowca. Dążenie do maksymalnego wykorzystania zdolności produkcyjnych, likwidacja przerostów, łączenie wykonywania poszczególnych zawodów przez pracowników, powinno przyczynić się do systematycznego wzrostu wydajności pracy. Wydajność pracy w r. 1951 liczna w cenach niezmiennych na robotniko - godzinę ma wzrosnąć o 13% w porównaniu z r. 1950.

Stwierdzić trzeba, że praca w przemyśle naftowym natrafia często na niedające się przewidzieć utrudnienia. Trudności te przez stały postęp techniczny, przez udoskonalanie metod eksploatacji muszą być wprowadzone do zera. Plany muszą być tak konstruowane, by żadne niespodzianki nie mogły wpływać na ich niewykonanie.

Decydującym czynnikiem w przemyśle naftowym jest człowiek. Dlatego masowy ruch współzawodnictwa pracy jaki ma miejsce na terenie przemysłu naftowego, odegrał poważną rolę w przedterminowym wykonaniu Planu 3-letniego, jak również w przekroczeniu pierwszego roku Planu 6-letniego na wszystkich polach działalności naftowej.

W drugim roku Planu 6-letniego przemysł naftowy poza podnoszeniem postępu technicznego, liczy przede wszystkim na swoich pracowników, jako na świadomych współgospodarzy gospodarki społecznej, budujących nowe, socjalistyczne życie dla siebie i dla narodu. (msk)

ROZWÓJ DROBNEGO PRZEMYSŁU

W socjalistycznym uprzemysłowieniu naszego kraju dużą rolę do spełnienia ma drobna wytwórczość. Jej szybki rozwój w pierwszym roku sześciolatki jest najlepszym dowodem konieczności powstania tego przemysłu. Centralny Urząd Drobnej Wytwórczości plan za 1950 r. wykonał w 111%, natomiast w stosunku do r. 1949 w 205%. Wskaźnik dla produkcji przemysłu miejscowego w Planie 6-letnim wynosi 446,9% a dla spółdzielczości pracy łącznie z usługami — 892,2%.

OBECNIE drobna wytwórczość zatrudnia ponad 300 tys. robotników. Liczne fabryki, zakłady pracy najróżnorodniejszych gałęzi przemysłu i dziedzin gospodarczych objęte przez przemysł miejscowy, bądź też przez spółdzielczość pracy, przyczyniają się do powiększenia produkcji artykułów powszechnego

spożycia. Drobna wytwórczość produkując takie artykuły, które nie są produkowane przez przemysł wielki i średni, lub produkowane w małych ilościach, powinna w dostateczny sposób zaopatrzyć rynek krajowy. Przyczyni się ona do zabezpieczenia przemysłu kluczowego w produkcję pomocniczą. Częstokroć drob-

na wytwórczość zajmuje się produkcją artykułów luksusowych, lub produkcją artykułów pochodzących z importu.

Jednak drobna wytwórczość na-stawiona jest przede wszystkim na zaspokajanie potrzeb miejscowych rynków, na pełne wykorzystanie miejscowych surowców, na produkcję z odpadków, lub nawet na produkcję z odpadków powszechnie zaklasyfikowanych do nieużytków.

Najlepiej zorientowane w istnieniu i w możliwości wykorzystania surowców są prezydium rad narodowych. Im też bezpośrednio podlegają wszystkie zakłady przemysłu miejscowego i spółdzielnie pracy. Służą

one swojemu terenowi i do nich należy dostateczne zaopatrzenie rynku

Prezydium rad narodowych w wielu województwach uruchomiły do tej pory nieczynne fabryki, warsztaty i skierowały ich produkcję na wykorzystanie miejscowych surowców. Za przykładem MRN w Warszawie i Łodzi oraz WRN w Krakowie, Rzeszowie, Lublinie i Zielonej Górze powinny pójść inne województwa.

Niestety szereg wydziałów i referatów wielu jeszcze rad narodowych lekceważy sprawę powstawania przemysłu drobnej wytwórczości. Nie docenia roli, jaką ona ma do spełnienia w Planie 6-letnim. Zaniedbuje sprawę jej wszechstronnego rozwoju. W wielu jeszcze województwach wydziały przemysłu nie mają dobrego kierownictwa, nie są obsadzone właściwym personelem. Dlatego też częstokroć miejscowy rynek odczuwa brak pewnych artykułów, a jednocześnie marnują się niewykorzystane surowce. Istniejący w takich województwach przemysł miejscowy czy spółdzielczość pracy rozwija się bardzo powoli i nie spełnia w dostateczny sposób powierzonych sobie zadań.

Chociaż ogółem plan na r. 1950 przez CUDW został wykonany z nadwyżką, to jednak nie wszystkie zadania spełniono w należyty sposób. Np. w planie ub. roku przewidziano przejęcie i uruchomienie przez drobną wytwórczość 1.004 zakładów przemysłu materiałów budowlanych. Nie zostało to jednak w pełni wykonane. Drobna wytwórczość przejęła i uruchomiła nieco więcej niż połowę zaplanowanych bo zaledwie 555 zakładów. Najgorzej sprawa ta przedstawia się w województwach: szczecińskim, koszalińskim i opolskim.

Wszystko to świadczy przede wszystkim o małym zainteresowaniu rad narodowych zadaniami Planu i rolą, jaką ma odegrać w nim drobna wytwórczość. Świadczy to o nieaktywnej pracy ich komisji, o niedostatecznej operatywności wydziałów przemysłu i wydziałów przemysłu materiałów budowlanych rad narodowych, o braku energii i jakiegokolwiek wysiłku włożonego w uruchomienie zakładu.

Zadaniami na drugi rok Planu 6-letniego, które pozwolą zlikwidować dotychczasowe błędy, są przede wszystkim: mobilizacja wszystkich rad narodowych do aktywnego działania na odcinku drobnej wytwórczości, walka z wszelkiego rodzaju wypaczeniami i niezdrowymi pozostałościami gospodarki kapitalistycznej oraz opieka nad rozwojem warsztatów spółdzielczych i zakładów przemysłu miejscowego.

Rozwój drobnej wytwórczości nie może jednak iść w parze z naciskiem administracyjnym na drobnych rzemieślników, aby wstępowali do spółdzielni pracy. Miało to niestety u nas miejsce. Wstępowanie do spółdzielni pracy powinno odbywać się na zasadzie dobrowolności. Przymus prowadzi najczęściej do ujemnych efektów. Konsekwencją jego jest brak na rynku miejscowym artykułów najbardziej potrzebnych.

Produkcja zakładów drobnej wytwórczości — przeznaczona na rynek miejscowy powinna jak najbardziej odpowiadać potrzebom tego rynku.

Drobne zakłady przemysłowe podejmą m. in. w 1951 r. produkcję szlifierek do noży domowych, wentylatorów, pralek nowego typu, suszarek do bielizny, odkurzaczy, frottek, maszyn elektrycznych do krojania chleba, patentów itp.

W roku bież. uspołecznione zakłady drobnej wytwórczości produkują z różnych odpadków: agrafki, szpilki, sprzączki do pończoch, lokówki, zapinki do włosów, klamry do pasów, ołówki, pióra wieczne, znaczki do kartotek, zamki do skoroszytów, galanterię metalową, drzewną, szklaną i tekstylną, nowe środki zapachowe, farmaceutyczne, pasty itp.

Szczególna uwaga drobnej wytwórczości jest zwrócona na ożywienie gospodarcze miast i miasteczek. M. in. w woj. krakowskim w oddalonej o 28 km od stacji kolejowej wsi Jerzmanowice, zorganizowano wytwórnnię galanterii drzewnej, w której znalazło zatrudnienie ok. 300 chałupników. W nieuprzemysłowionym powiecie brzeskim uruchomiono 2 wytwórnie wyrobów drzewnych oraz zakłady ceramiczne. Plan na r. 1951 stawia jako jedno z naczelných zadań w zakładach drobnej wytwórczości, podniesienie wydajności pracy, co pozwoli na realizację wzrostu produkcji o 80% w stosunku do r. 1950.

Zakłady drobnej wytwórczości do swojej produkcji wykorzystują jak najracjonalniej odpadki przemysłu wielkiego i średniego oraz surowce lokalne.

Dobra organizacja pracy, szeroka akcja współzawodnictwa, należyte wykorzystanie, a zarazem konserwacja maszyn oraz oszczędność czasu i surowca — oto czynniki, które niewątpliwie wpłyną tak na zwiększenie wydajności, jak i na obniżenie kosztów produkcji. Roztoczenie opieki nad przemysłem miejscowym i spółdzielczością pracy oraz wykorzystanie przez nie wszelkich rezerw produkcyjnych wpłynie na zaopatrzenie w dostateczny sposób rynków miejscowych i podniesienie dobrobytu materialnego mas.

ROZPOCZĘLIŚMY WIOSENNE SIEWY

W całym kraju rozpoczęły się wiosenne siewy. W roku bież. do wiosennej akcji siewnej wszystkie gospodarstwa zostały należycie przygotowane. Udzielona im została przez Państwo szeroka pomoc. Na tegoroczne zasiewy wiosenne rolnictwo otrzymało ogółem 934.476 ton nawozów sztucznych, a zatem o 104.208 ton więcej niż wiosną 1950 roku. Ponadto na wiosenne siewy przeznaczone zostały znaczne ilości wapna nawozowego oraz różnych środków do zaprawy ziarna. W tej chwili sprzedaż nawozów sztucznych odbywa się bez ograniczeń.

WIELKĄ pomocą dla chłopów jest możliwość zamiany niejednolitego materiału siewnego na lepszy, jednolity w PGR-ach, spół-

dzielniach produkcyjnych i blokach nasiennych na bardzo dogodnych warunkach. Dalszą formą pomocy państwa dla małych i średniorolnych

chłopów są wysokie kredyty sięgające sumy stukilkudziesięciu milionów złotych.

Uchwała Prezydium Rządu z dnia 24 stycznia bież. roku w sprawie akcji siewnej zaleciła wszystkim współpracującym z rolnictwem instytucjom, aby nie szczędziły środków, ani sił w celu szybkiego, terminowego ukończenia przygotowań do wiosennych siewów. Doświadczenia bowiem lat ubiegłych, a zwłaszcza 1950 roku wykazały, że sprawnie i na czas przeprowadzone przygotowania wpływały rozstrzygająco na

pomyślny rozwój samej akcji. Dowodzi tego rekordowy wprost przebieg zniw na terenie całego kraju w roku ubiegłym.

Powierzchnia obsiewów w roku bież. wynosić będzie 9.267.100 tys. ha, a zatem w stosunku do 1950 r. zwiększy się do 120,1 ha. Obszar ten na skutek zagospodarowania resztek odlogów jest o 2% większy niż w roku ubiegłym.

Szybki rozwój naszego przemysłu oraz wzrost stopy życiowej mas pracujących wymaga zwiększenia produkcji upraw szlachealnych, jak również przemysłowo-technicznych. Z tych względów powierzchnia upraw pszenicy w roku bież. zwiększy się do 110,4%, zaś upraw przemysłowych do 120,3%, zaś upraw pastewnych do 110% w porównaniu z 1950 rokiem. Jest to jedno z najważniejszych zadań tegorocznej akcji siewnej. Uprawa pszenicy oraz roślin przemysłowych wymaga najwięcej wkładu pracy i umiejętności.

Plan na 1951 r. przewiduje również poważny wzrost plonów z ha w skali ogólnokrajowej. Zwyżka plonów z ha jest podstawową możliwością zwiększenia naszej produkcji roślinnej.

W roku bież. wszystkie dotychczasowe niedociągnięcia w przygotowaniu do akcji siewnej zostały należycie i odpowiednio przeanalizowane. Błędy nie powinny się powtarzać. W tej chwili chodzi o to, aby w jak najlepszy sposób zapewnić wykonanie planu.

Oznacza to masową mobilizację chłopów mało i średniorolnych,

członków spółdzielni produkcyjnych, robotników PGR-ów oraz całego fachowego aparatu rolnego do terminowego wykonania akcji. Równocześnie w akcji siewnej bierze udział ZSCh i ZMP.

Wielkie znaczenie w akcji siewnej ma działalność rad narodowych Rady Narodowe odpowiednich szczebli ustaliły plan rodzaju i powierzchni zasiewów na podległych im terenach. Pracujący chłopci ustosunkowali się pozytywnie do tych krajów. W wypadkach tam, gdzie nie wszystkie możliwości zostały wykorzystane, chłopci wnoszą poprawki, domagając się powiększenia obszaru. Świadomi chłopci pilnie dopilnowują sprawnego przeprowadzenia przez rady narodowe wiosennych siewów oraz sprawnego działania gminnych spółdzielni, na których leży obowiązek sprawiedliwej terminowej dystrybucji potrzebnych do siewów środków.

Jeżeli chodzi o uprawę roli do siewu, to dla najbiedniejszych chłopów poważne znaczenie ma pomoc sąsiedzka. Toteż jest ona przedmiotem żywego zainteresowania. Przede wszystkim aktyw partyjny wyjaśnia mało i średniorolnym chłopom, że udzielanie pomocy sąsiedzkiej jest obowiązkiem bogaczy wiejskich. Pomoc sąsiedzka pomaga demaskować machinacje bogaczy wiejskich. W wielu bowiem wypadkach pragną oni z pomocy sąsiedzkiej uczynić oręż przysparzający im w postaci dorobku taniego robotnika w okresie najgorętszych prac rolnych. Temu wypaczeniu klasowej treści

pomocy sąsiedzkiej należy wypowiedzieć bezwzględna walkę.

W wiosennej akcji siewnej doniosłą rolę odgrywa pełne, planowe i umiejętne wykorzystanie oddanej na usługi rolnictwa przez państwo olbrzymiej ilości maszyn rolniczych. Dlatego uchwała Prezydium Rządu położyła specjalny nacisk na staranne, wszechstronne przygotowanie się do siewów wiosennych PGR-ów, POM-ów i SOM-ów.

W tym celu POM-y oraz komitety członkowskie SOM-ów wiążą się ściśle w swej pracy z radami narodowymi i aktywnym gminnym i gromadzkim. W tej chwili zamówienia na pracę w POM-ach, czy SOM-ach oraz plan wykonania tych robót jest realizowany w terminie. Szczególnie poważne zadanie w akcji siewnej przypadło POM-om. Już obecnie dysponują one prawie 6 tysiącami traktorów. Od politycznej i organizacyjnej pracy POM-ów zależy w dużej mierze powodzenie akcji siewnej. Umowy zawarte przez POM-y ze spółdzielniami produkcyjnymi, a także zespołami mało i średniorolnych chłopów są bezwzględnie dotrzymywane.

Wykonanie akcji siewów wiosennych, jak najlepsze wykorzystanie pomocy Państwa, społeczne kontrolowanie czy pomoc ta dotarła do właściwych rąk — leżą w rękach samych chłopów. Nie ulega wątpliwości, że wywiążą się oni ze swego zadania, wiedzą bowiem, że dobry siew — to gwarancja dobrych plonów. (ASz).

KOŃCOWY ETAP SKUPU ZBOŻA

W ostatnim czasie Rada Ministrów wydała rozporządzenie, które znacznie posunęło naprzód i rozszerzyło zagadnienie planowego skupu zboża. Dziś, kiedy głównym nabywcą na zboże jest państwo, istnieją w Polsce nieznane przed wojną i nieznane dzisiaj w krajach kapitalistycznych, stałe ceny na zboże obowiązujące przez cały rok. Dzisiaj państwo kupuje zboże nie tylko po cenach stałych, ale ustala także stałe ceny sprzedaży zboża dla tych chłopów, którzy pragną zasiać swoje pola wysoko kwalifikowanym ziarnem. Powszechnie znanym jest fakt, że w ostatniej jesiennej akcji siewnej, państwo przydzieliło chłopom z gospodarstw indywidualnych i spółdzielni produkcyjnych 70 tys. ton wysoko kwalifikowanego zboża. Przyczyni się to poważnie do wzrostu plonów z hektara w tysiącach gospodarstw chłopskich.

STALÉ ceny na zboże nie wy-czerpują korzyści, jakie z planowego skupu zboża osiąga chłop, robotnik i pracująca inteligencja Państwo, widząc, jaką ilością zboża

może w danym okresie rozporządzać, z góry planuje dostawę zboża do miast i ośrodków przemysłowych. W ten sposób robotnicy i ludność pracująca miast może nabywać chleba

w dostatecznej ilości. Nadto państwo z góry może obliczyć, jaką ilość przeznaczy na pomoc przednowkową, jaką na spożycie oraz jaką na rezerwy w wypadku nieurodzaju, czy suszy.

W sprzedaży państwu zboża przodowali chłopci małorolni. Za ich przykładem wielu średniaków w 100 proc. wykonało swoje zobowiązania. Toteż państwo przyznało znaczne ulgi przy wpłacie zaliczki na podatek gruntowy tym wszystkim chłopom, którzy przodowali w skupie zboża. Natomiast rozporządzenie wyraźnie mówi, że ci wszyscy, którzy do 23 lutego nie sprzedali państwu zboża w ustalonej wysokości, muszą zapłacić 75 proc. od sumy po-

datku płaconego w roku ub. Część tej sumy będzie ściągnięta w zbożu w takiej ilości, z jaką oporni zalegają państwu w sprzedaży.

Uchwała idzie bardzo na rękę chłopom mało i średniorolnym, którzy wywiązali się solidnie z branych na siebie zobowiązań i dają łatwą możliwość naprawienia niedbalstwa tym, którzy przez własną opieszałość nie sprzedali państwu zboża na czas. Uderza natomiast w bogaczy wiejskich i spekulantów.

Dzięki rozporządzeniu Rady Ministrów każdy dzień przynosi nowe setki ton zboża sprzedawanego państwu przez chłopów, którzy pragną przed terminem wykonać swe zobowiązania dostawy zboża na rok gospodarczy 1950-51. W wielu wypadkach dostawy odbywają się zbiorowo. Równocześnie szereg gromad przekroczyło plan, odstawiając dodatkowe ilości zboża.

Zbiorowe dostawy zboża odbyły się ostatnio m. in. w gromadach Skomorochy i Tucenty, gm. Grabowiec, pow. hrubieszowski, w pięciu gromadach pow. zamojskiego oraz w licznych gromadach innych powiatów woj. lubelskiego. Manifestacyjnemu transportowi 40 furmanek ze zbożem z gromady Księgomierz, gm. Gościeradów, woj. lubelskie towarzyszyła do punktu skupu orkiestra chłopska. Roczny plan dostaw zboża wykonało już ponad 300 gromad tego województwa.

Z gromad Wielmoża, pow. olkuskiego, woj. krakowskie przybyło ostatnio do punktu skupu 28 wozów ze zbożem. Jadącą na czele furmankę zdobił transparent z napisem: „Chleb dla ojczyzny“.

Z wielu wsi donoszą o uchwałach zebrań gromadzkich w sprawie podwyższenia wykonanych już planów odstawy zboża.

M. in. chłopci z uspołdzielczonej gromady Lutomierz, gmina Stosowice, pow. ząbkowski na Dolnym Śląsku postanowili dostarczyć państwu w ciągu lutego dodatkowo znaczną ilość zboża. Podobnie w gromadzie Obłewice, gm. Łębień, woj. gdańskie, która wykonała już w 140 proc. roczny plan sprzedaży zboża państwu, otrzymując nagrodę w postaci radioodbiornika i biblioteki — zadeklarowano sprzedaż w dalszych

ilościach zboża, by wykonać łącznie 200 proc. planu.

Niezależnie od przekroczenia planów przez całe gromady i gminy, wielu indywidualnych chłopów sprzedaje państwu ponadplanowe ilości zboża. M. in. gospodarująca na 7 hektarach chłopka, J. Niewiadomska, z gminy Wicko (woj. gdańskie), odstawiła ponad 5 ton ziarna, czyli z górą dwukrotnie więcej, niż jej wyznaczono.

Poszczególni kułacy nie kryją obaw, że planowy skup sparaliżuje ich możliwości spekulowania na przednówku kosztem potrzebujących ziarna gospodarstw małorolnych i że skupując zboże, państwo będzie mogło w tym okresie udzielić małorolnym wydatnej pomocy. Kułacy niejednokrotnie powstrzymują się od sprzedaży zboża państwu. Ich opór przełamują gospodarze, którzy solidnie wykonują sprzedaż państwu nadwyżek zbożowych. Niejednokrotnie wystarcza już sama zdecydowana postawa i moralny nacisk opinii gromadzkiej. I tak np. z woj. gdańskiego donoszą, że gdy kułak Edward Kurowski z gromady Cieplice dowiedział się o uchwale zebrania gromadzkiego, które za zgodą gminnej rady narodowej postanowiło przeprowadzić przymusowo omłoty u bogaczy, natychmiast przystąpił do młócenia zboża, leżącego w stodole i następnie odstawił całą zaległą ilość.

W swym poszukiwaniu sposobów uchylenia się od obowiązku sprzedaży zboża państwu, bogacze posuwają się nawet do prób oszukiwania władz. Niejaki Sygula z gminy Chodów, pow. Miechów, woj. krakowskie, wezwany przez sołtysa do okazania kwitów z dostawy zboża, przedstawił kwity z lat ubiegłych, obrywając rogi kwitów, na których znajdowały się daty. Sprawę przekazano władzom prokuratorskim.

Pierwsi o przedterminowej wpłacie zaliczki na podatek gruntowy i FOR zameldowali chłopci gromady Zatoń, gminy Nawodna, powiatu Chojna.

Gromada ta wykonała również roczny plan skupu zboża, przez co uzyskała możliwość ulgowej spłaty zaliczki w wysokości 50 proc. wyznaczonego podatku z ub. roku.

Dużą rolę odegrała tu dbałość o sprawną działalność aparatu podatkowego.

Toczy się zacięta walka klasowa na froncie zbożowym; w tej walce kułak musi ponieść klęskę. Skupienie i zaktywizowanie wszystkich organizacji społecznych w oparciu o biedotę wiejską, w sojuszu z chłopami średniorolnymi, w walce z próbą kułackiego sabotażu, zagwarantuje terminową realizację planu skupu zboża i wpłat zaliczek na podatek gruntowy.



Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych nadto kładzie duży nacisk na ostateczne zagospodarowanie wania PGR-om, spółdzielniom pozostałych jeszcze odlogów i ugorów, które będą oddane do zagospodarowania PGR-om, spółdzielniom produkcyjnym, zespołom uprawowym i indywidualnym chłopom.

Zagospodarowanie przydzielonych odlogów jest bardzo korzystne dla chłopów. Spółdzielnie produkcyjne, zespoły uprawowe gromady zwolnione są całkowicie od podatku gruntowego, przypadającego od przydzielonych im odlogów i innych użytków rolnych niezagospodarowanych, w ciągu 6 lat użytkowania.

Chłopi indywidualni zwolnieni są od podatku gruntowego za przydzielone im odlogi na okres pierwszych dwóch lat użytkowania. Za pozostały okres użytkowania odlogów, nieprzekraczający 4 lat, płacą oni tylko 8 procent podstawy opodatkowania (przychodu).

Od ugorów, przydzielonych chłopom indywidualnym stawka podatku gruntowego wynosi 8 proc. podstawy opodatkowania za cały okres użytkowania (6 lat).

Specjalna uwaga zwrócona będzie w bież. roku na zagospodarowanie prywatnych gruntów ornych, które w razie niezagospodarowania ich przez posiadacza, mogą być również oddane według dekretu z 30 marca 1945 r. przez prezydium gminnych rad narodowych spółdzielniom produkcyjnym, gminnym spółdzielniom „Samopomoc Chłopska“, zespołom uprawnym, gromadom i indywidualnym rolnikom. (ASz).

WSPÓŁZAWODNICTWO KSZTAŁTUJE LUDZI

Trzy nazwiska ukazały się w sierpniu 1945 r. na łamach naszej prasy. Były to nazwiska trzech członków ZWM: Krupki, Maciejewskiego i Kisiela. Rzucili oni hasło młodzieżowego współzawodnictwa pracy. W czerwcu 1947 r. młodzieżowe współzawodnictwo pracy objęło już ponad 40.000 chłopców i dziewcząt. Inicjatywa młodych wywołała poruszenie wśród polskiego świata pracy. W kopalniach, hutach i fabrykach zaczęto mówić coraz powszechniej o współzawodnictwie, o formach jakie ono powinno przyjąć. I oto 27 lipca 1947 r. odpowiedział górnik górnośląski Wincenty Pstrowski. Rzucił on śmiało wzywianie: — Osiągnąłem ponad 270% normy. Kto wyrobi więcej ode mnie?

DO APELU Pstrowskiego ruch współzawodnictwa rozlał się szeroką falą, docierając do wszystkich zakątków kraju. Fala współzawodnictwa dała świadectwo temu, że wśród polskiej klasy robotniczej narasta świadomość socjalistycznego stosunku do pracy.

Ruch współzawodnictwa stał się kuźnią, wykuwającą zastępy bohaterów pracy, racjonalizatorów, nowatorów, aktywistów. Cała Polska dowiedziała się o takich ludziach jak górnicy: Zieliński, Urbaniak, Bugdołowie, tkaczka Gościńska, metalowiec z Poznania Łykowski i wielu, wielu innych.

27 października 1948 r. wytyczył współzawodnictwu nowe drogi, podniósł je na wyższy poziom. Dał świadectwo, że polska klasa robotnicza jest świadoma swej roli awangardy całego ludu pracy w walce o lepsze jutro. W tym dniu ogłoszona została historyczna inicjatywa uczczenia Kongresu Zjednoczeniowego Partii Robotniczych wzmocnionym współzawodnictwem pracy i przedterminowym wykonaniem planu. Czyn Kongresowy wzbogacił treść współzawodnictwa pracy.

Jeżeli pierwsze zobowiązania mówiły o skróceniu czasu trwania produkcji, następne mówiły już o jakości, o racjonalizatorstwie, o oszczędności, o przyspieszonych remontach, o systemie trójkowym w murarstwie, o współzawodnictwie między brygadami, zakładami pracy, poszczególnymi branżami. Do współzawodnictwa włączyli się również pracujący chłopci. W okresie Czynu Kongresowego widzieliśmy już nie setki, lecz tysiące nowych ludzi, którzy przodując w pracy, walcząc z trudnościami, wyrastali na aktywistów, działaczy społecznych.

Od tego czasu armia przodowników pracy, racjonalizatorów bezustannie rośnie. Rośnie nie tylko liczbowo, ale i ideologicznie. Pogłębia się świadomość, że przodownik pracy, czy racjonalizator to żołnierz wielkiej sprawy, wysunięci na odpowiedzialną placówkę. Przodują oni nie tylko w pracy zawodowej, przodują też zazwyczaj w pracy politycznej i społecznej, uczą się i pogłębiają nieustannie swój poziom ideologiczny oraz zakres wiedzy zawodowej.

Współzawodnictwo, obejmując coraz szersze rzesze, pokonuje skutecznie opory stawiane mu przez ludzi zacofanych, rutyniarzy i biurokratów. Przyjmuje ono coraz bogatsze formy, wkracza do coraz nowych dziedzin naszego życia.

Walka o ilość łączy się nierozdzielnie z walką o jakość. Rozwija się walka o oszczędność surowca. Setki zespołów fabrycznych przystępują do walki o przyspieszenie obiegu środków obrotowych, o upłynnienie remontów, o kulturę miejsca pracy. Chłopi walczą o jak najlepsze wykonanie robót wiosennych, jesiennych i żniw, o sukcesy hodowlane. Robotnicy przyspieszają remonty, pełniej wykorzystują maszyny, likwidują przestoje. Współzawodniczy młodzież.

Współzawodnictwo stało się wielką szkołą dla ludzi pracy. Uczy ich walki, bezkompromisowości, rewolucyjnego hartu. Rozwija inicjatywę i samodzielność. Krajewski, Mazur, Markiewka, Chowaniec, Zofia Wrzesień, Kawczyk — setki, tysiące nowych ludzi budują ofiarnie lepszą przyszłość naszego narodu. Tysiące robotników i chłopów pracujących posiada zaszczytny tytuł „Przodownika Pracy”. Tysiące robotników powołano na stanowiska majstrów, sztygarów, kierowników oddziałów,

wicedyrektorów i dyrektorów. Armia racjonalizatorów ma wśród swych szeregów tysiące ludzi. Kluby racjonalizatorskie zrzeszają tysiące członków. Współzawodnictwo, racjonalizatorstwo, wynalazczość, będąca wynikiem inwencji twórczej robotników, ujawnia tysiące talentów, stwarza warunki do ich stałego wzrostu.



W tej chwili tysięczne rzesze robotników całego kraju coraz szerzej korzystają z wielkich możliwości wzmoczenia swego udziału w realizacji Planu 6-letniego. Stwarza je współzawodnictwo zobowiązaniowe. Z inicjatywy przodujących ludzi klasy robotniczej podejmowane są przez całe załogi nowe formy współzawodnictwa, w których wyniku wzrośnie wydajność pracy na budowach i w fabrykach.

Pomijając w tym miejscu tysiące innych przykładów, zwrócimy uwagę na godny podkreślenia fakt, tj. na współzawodnictwo międzyzakładowe w przemyśle włókienniczym. Współzawodnictwo to przyniosło w IV etapie zwycięstwo i tytuł przodującego zakładu w branży bawełnianej Andrychowskim Zakładom Przemysłu Bawełnianego, a w branży wełnianej — Zakładom im. Niedzielskiego w Łodzi. W wyniku współzawodnictwa zwiększyła się ilość i podniosła jakość produkowanych towarów. Nastąpił wzrost wydajności pracy, co przyczyniło się do przedterminowego wykonania planów produkcyjnych przez wiele zakładów obu branż. Wyniki współzawodnictwa w przemyśle bawełnianym są triumfem robotników Ziemi Zachodnich i włóknarzy okręgu krakowskiego. W szlachetnym, socjalistycznym współzawodnictwie zdecydowanie wyprzedzali oni robotników okręgu łódzkiego przemysłu bawełnianego.

Robotnicy Zakładów Andrychowskich po raz drugi zwyciężyli w ogólnopolskim międzyzakładowym współzawodnictwie pracy w przemyśle bawełnianym. Zwycięska załoga po raz drugi otrzymała sztandar przechodni Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Przemysłu Włókienniczego, dyplom uznania przyznający zakładom tytuł „przodujący zakład prze-

mysłu bawełnianego" oraz nagrodę pieniężną wysokości 45 tys. zł.

Współzawodnictwo międzyzakładowe, w którym uczestniczy ok. 150 tys. robotników, przyczyniło się do wydatnego podniesienia stylu i wydajności pracy przemysłu bawełnianego, w szczególności na Ziemiach Zachodnich. Coraz częściej młodzi

fachowcy z tych terenów osiągają pod względem jakości produkowanych towarów wyniki równe, a nawet przewyższające wyniki pracy załóg fabryk łódzkich, posiadających wieloletnie doświadczenie.

Przykłady tego rodzaju rosną dnia na dzień, z godziny na godzinę. Współzawodnictwo pracy staje

się coraz potężniejszym ruchem mobilizującym masy pracujące do wzmożenia wysiłku nad szybszym wykonaniem zadań drugiego roku Planu 6-letniego. Ruch współzawodnictwa w tysiącach zakładów wyzwala nowe siły wytwórcze. Daje wspaniałe możliwości ciągłego podnoszenia wydajności pracy.

Z CAŁEGO ŚWIATA

ZWIĄZEK RADZIECKI

RADZIECKI przemysł węglowy, pod względem ilości wydobycia węgla, zajmuje obecnie drugie miejsce w świecie. Kopalnie radzieckie stosują na szeroką skalę nowoczesne typy maszyn górniczych i zautomatyzowanych narzędzi o wysokiej wydajności, co pozwoliło na całkowite zmechanizowanie najważniejszych procesów wydobycia, transportu i załadunku węgla.

Jednym z najważniejszych czynników w rozwoju wydobycia węgla w ZSRR była odbudowa zniszczonych przez okupanta kopalń oraz budowa nowych kopalń i nowych obiektów przemysłu węglowego. Głównym zadaniem na najbliższe lata radzieckiego przemysłu węglowego jest dalszy rozwój mechanizacji wydobycia węgla, dalsze unowocześnienie całego przemysłu węglowego i przejście od mechanizacji poszczególnych procesów do pełnej mechanizacji wszystkich procesów, związanych z wydobyciem, transportem i załadunkiem węgla. W ciągu najbliższych 3—4 lat zastosowane zostaną w kopalniach radzieckich liczne kombinowane maszyny, przy pomocy których wręb, odstrzał i załadunek na ścianie zostaną całkowicie zmechanizowane. Prócz znanego już kombajnu „Donbas”, skonstruowany został kombajn węglowy dla pokładów cienkich oraz kombajn dla wydobycia węgla w pokładach biegnących stromo. Na szeroką skalę zastosowane zostanie metalowe stemplowanie. Transport podziemny zostanie zmechanizowany całkowicie już w najbliższej przyszłości. Ilość taśmowych transporterów wzrośnie dwukrotnie.

W kopalniach radzieckich w coraz szerszym zakresie stosowane będą ciężkie lokomotywy elektryczne dla podziemnego transportu węgla i wąskotorowe lokomotywki akumulatorowe, kondensatorowe i sieciowe dla robót manewrowych. W najbliższych 3—4 latach poziom mechanizacji prac manewrowych zostanie doprowadzony do 100%. Zostanie też zakończona rekonstrukcja i mechanizacja prac na powierzchni kopalń. Kierowanie mechanizmami, pracującymi na powierzchni odbywać się będzie z centrali rozdzielczej. Pozwoli to przejść do wyższej formy mechanizacji wydobycia węgla, do automatycznego kierowania dalszymi procesami oraz ich kontrolowania.

Omawiając na łamach czasopisma „Ugol” główne linie kierunkowe rozwoju przemysłu węglowego w ZSRR, radziecki minister przemysłu węglowego Aleksander Zasiadko stwierdził w konkluzji co następuje:

„Zadanie nasze polega na tym, by z pomocą mechanizacji sprowadzić pracę górnika nie tylko do kierowania pracą poszczególnych agregatów czy mechanizmów, lecz również do kierowania całymi procesami wydobywczymi”.



Zakłady samochodowe im. Stalina „ZIS” w Moskwie są typowym przykładem przedsiębiorstwa socjalistycznego.

Załoga tych zakładów nieprzerwanie kroczy po drodze postępu technicznego. Wprowadzenie w życie wniosków racjonalizatorskich przyniosło w 1950 roku 66 mln rubli oszczędności. Szeroką popularnością cieszy się wśród robotników metoda szybkościowego skrawania metali. W ramach tej metody pracuje obecnie obsługa 1.200 obrabiarek. Ostatnio w zakładach „ZIS” padł nowy rekord. Młody tokarz Sergiusz Buszujew osiągnął szybkość skrawania metali 1.780 m na minutę, wykonując w ciągu zmiany około 13 norm. We współzawodnictwie o najwyższą jakość produkcji bierze udział 1.766 brygad.

Robotnicy zakładów „ZIS” zamieszkują nową dzielnicę, która powstała w okresie pięciolatek stalinowskich. Dzielnica ta, położona w pobliżu zakładów, rozbudowuje się stale. W 1950 roku oddano do użytku nowych mieszkań o powierzchni 10.700 m². W roku bieżącym zbudowanych będzie dalsze 16.000 m² powierzchni mieszkaniowej. Omawiane zakłady są nie tylko gigantycznym przedsiębiorstwem przemysłowym, lecz także wielkim kombinatem naukowym, gdzie robotnicy zdobywają kwalifikacje, wykształcenie i nieograniczone możliwości dalszego awansu. Przy zakładach czynny jest wieczorowy instytut obróbki metali. Istnieją tu także specjalne średnie zakłady techniczne, np. technikum obrabiarkowe oraz kilkuwydziałowa szkoła rzemieślnicza. Wszystkie zakłady naukowe przy „ZIS” są bogato wyposażone w laboratoria i pomoce naukowe, zaś młodzież ucząca się w nich odbywa praktykę bezpośrednio w zakładach.

Zakłady samochodowe im. Stalina posiadają własne sanatorium nad Morzem Czarnym, sanatorium pod Moskwą oraz 2 sanatoria dziecięce.

Wielką popularnością cieszy się wśród robotników zakładów „ZIS” stojący na wysokim poziomie sport

W znanym ogólnie klubie sportowym „ZIS” — „Torpedo” zrzeszonych jest przeszło 6000 robotników. Zakłady posiadają własne boisko sportowe oraz kryty basen, czynny przez całą zimę.

Do dyspozycji robotników zakładów „ZIS” pozostaje wspaniała biblioteka, licząca przeszło 100 tys. tomów.

CZECOSŁOWACJA

NA TERENIE wszystkich przedsiębiorstw przemysłowych w Czechosłowacji od dłuższego czasu przeprowadza się dokładną kontrolę parku maszynowego. Kontrola taka, dokonana w czechosłowackim przemyśle ceramicznym oraz w cegielniach, wytyczyła centralnemu zarządowi tego przemysłu (Keramostroj w Błańsku) nowe zadania w zakresie zwiększenia wydajności urządzeń produkcyjnych przy równoczesnej obniżce kosztów własnych. Główna uwaga w wyniku kontroli ześrodkowała się na podstawowej maszynie przemysłu ceramicznego, jaką jest tzw. „ślimakowa prasa próżniowa”. Kontrola wykazała, że maszyna ta wbrew swej potocznej nazwie nie musi stanowić symbolu powolności i ociężałości. Ślimakowa prasa próżniowa jest maszyną mieszającą, spulchniającą i prasującą glinę. Podstawowe funkcje maszyny — transport i prasowanie gliny — spełniają ślimaki na wale głównym, których celowa konstrukcja pozwala na osiągnięcie maksymalnej wydajności prasy oraz minimalnego zużycia siły popędowej i maszyny jako takiej. Postulaty te zrealizowane zostały przez Keramostroj w Błańsku dzięki wprowadzeniu usprawnień konstrukcyjnych w czechosłowackiej produkcji maszyn dla przemysłu ceramicznego. Skonstruowano ślimaki z gładkimi skrzydełkami bez okładziny. Pozwoliło to na zaoszczędzenie staliwa i skrócenie czasu montażu. Zaoszczędzono również materiał zużywany dawniej przy wymianie okładziny, która to wymiana zdarzała się stosunkowo dość często. Obwód prasy uzupełnia się w drodze zwykłego naspawania elektrycznego, pozwalającego na poważne uproszczenia konserwacji. Po wielu próbach udało się również wynaleźć bardziej odpowiedni kształt ślimaka, co pozwala na przeróbkę wszystkich gatunków gliny i co niewątpliwie stanowi wysoką zaletę nowej konstrukcji. Wreszcie komora prasownicza przystosowana została w ten sposób, że prasowana masa posuwa się lekko ku ujściu prasy, nie przywierając do ścian. Wszystkie te usprawnienia konstrukcyjne przynoszą z jednej strony oszczędności w produkcji maszyn z próżnymi wnętrzami (zarówno pod względem czasu jak i wydatków), z drugiej zaś strony przyczyniają się do racjonalizacji procesu produkcyjnego, a zatem również do pełnego zastosowania tych maszyn w przemyśle ceramicznym. O pomyślnym wyniku usprawnionej maszyny dowodzi próba, prze-

Lektura książek jest wśród robotników niezwykle rozpowszechniana. Wśród załogi jest wielu samorodnych pisarzy i publicystów. M. in. szereg książek z dziedzin specjalnych napisali liczni stachanowcy i nowatorzy tych zakładów, jak np. robotnica oddziału odlewniczego i laureatka Nagrody Stalinowskiej — Wasiljewa, metalowcy — Winokurov, Chlebnikowa i inni.

prowadzona z pierwszym wyprodukowanym kompletem ślimaków i wkładów do komór w fabryce porcelany w Karlovych Varach. Wyniki próby przeszły wszelkie oczekiwania: wydajność usprawnionej prasy wzrosła o 70%.



Masowy ruch współzawodnictwa w oszczędzaniu surowców i materiałów, oparty o wzory nowatorki radzieckiej Lidii Korabielnikowej rozszerza się coraz bardziej na liczne zakłady przemysłowe Czechosłowacji. Ostatnio do ruchu tego włączyło się wiele przedsiębiorstw przemysłu chemicznego.

Załoga zakładów chemicznych „Tonaso” zobowiązała się do zaoszczędzenia w 1951 roku surowców wartości 919.700 koron. Zakłady chemiczne „Dukla” w Gruszowie zobowiązały się do zaoszczędzenia surowca i materiałów pomocniczych na sumę 634.000 koron. Załoga połączonych fabryk lakierów i farb w Pradze zadeklarowała gotowość zaoszczędzenia surowców na sumę 1,3 mln koron, załoga zaś zakładów „Iodasta” — na 1.025.000 koron.



Tokarz Józef Cziżek, pracownik zakładów „Skoda” w Pilźnie, w obecności fachowców i przedstawicieli robotników z szeregu zakładów przemysłowych zademonstrował szybkość cięcia 1260 m na minutę. Pracę nad ścianą korpusu wykonał w ciągu 9 minut, zaś przy pracy nad głowicą osiągnął szybkość cięcia 1620 m na minutę.

Osiągnięciem swym Cziżek pobił wysoko rekord przodownika Svobody, który przy zastosowaniu kąta negatywnego osiągnął szybkość cięcia 629 m na minutę. Mówiąc o swym sukcesie, Cziżek oświadczył, że przyspieszona szybkość cięcia przyczyni się wydatnie do obniżki cen wyrobów i pozwoli na szybszą realizację zaplanowanych zadań.

Spawacz F. Strejcek, przodownik pracy w Zakładach przemysłowych im. Dimitrowa w Lansku na Morawach, wykonał do dnia 8 lutego 1951 roku na swoim odcinku pracy plan 5-letni w 100,5%. Strejcek, który zobowiązał się wykonać swoją pięcioletkę w ciągu trzech lat, wypełnił podjęte przez siebie zobowiązanie przedterminowo, a mianowicie w ciągu 2-ch lat i 38 dni.

(h)

RUMUNIA

PAŃSTWOWA KOMISJA PLANOWANIA w Rumunii ogłosiła komunikat o wynikach rumuńskiego planu gospodarczego na rok 1950. Komunikat bezspornie potwierdza, że dzięki wysiłkom rumuńskiej klasy robotniczej i dzięki braterskiej pomocy Związku Ra-

dzieckiego, gospodarka narodowa Rumunii odniosła w 1950 roku dalsze poważne sukcesy.

Plan roczny globalnej produkcji w przemyśle wykonany został w 104%.

W głównych gałęziach przemysłu rumuńskiego wy-

konanie planu wyniosło: energetyka — 106%, górnictwo i przemysł naftowy — 102,6%, metalurgia i przemysł chemiczny — 110,6%, budownictwo — 100,2%.

W przemyśle miejscowym plan produkcji na rok 1950 został wykonany w 103,5%, w przemyśle spożywczym — w 90,4%.

W 1950 roku rumuńska gospodarka narodowa uzyskała poważne ponadplanowe ilości gazu ziemnego, rudy żelaznej, koksu, surówki, stali, urządzeń dla przemysłu naftowego, traktorów, motorów elektrycznych transformatorów, tkanin jedwabnych i wełnianych itd. Z porównania osiągnięć przemysłu rumuńskiego w 1950 roku z produkcją w 1949 roku stwierdzić należy, że we wszystkich niemal gałęziach przemysłowych uzyskano znaczny wzrost poziomu produkcji. Tak więc stosunek procentowy produkcji energii elektrycznej w 1950 roku do 1949 roku wyniósł 116,5%, węgla — 110,2%, produktów naftowych — 113,5%, gazu ziemnego — 124%, rudy żelaznej — 122,5%, surówki — 121,8% stali — 121,5%, walcówki — 110,8%, motorów spalinowych — 204,7%, konstrukcji metalowych — 154%, obrabiarek — 958%, łożysk kulkowych — 3.470%, traktorów — 168,8%, motorów elektrycznych — 200,4%, cementu — 117,3%, odbiorników radiowych — 215,8%, tkanin bawełnianych — 140,2%, wełnianych 126,6%, wyrobów trykotażowych — 159,8%, mydła — 136,2%, maki — 142,3%, mięsa — 109%, olejów roślinnych — 129,7%, masła — 113,2%, wyrobów cukierniczych — 127,3% itd. 127,3% itd.

Wartość produkcji globalnej w 1950 roku wzrosła w porównaniu z poziomem 1949 roku o 37,3%. W roku ubiegłym podjęto w Rumunii produkcję przeszło 100 rodzajów nowych typów i marek maszyn, obrabiarek, kombajnów, motorów elektrycznych itd.

Koszty własne produkcji przemysłowej zostały obniżone w 1950 roku o 6% w porównaniu z poziomem 1949 roku.

Osiągnięcia przemysłu rumuńskiego za rok 1950 cechuje przede wszystkim stały równomierny wzrost ilościowy produkcji głównych gałęzi przemysłowych oraz potężny rozwój przemysłu budowy maszyn i urządzeń technicznych. Rząd rumuński poświęca również wiele uwagi należytemu wykorzystaniu miejscowych zasobów surowcowych. Dla wykorzystania tych zasobów rozbudowuje się na szeroką skalę przemysł miejscowy. W 1950 roku wydatki na te cele wynosiły 1,5 mlrd lei. Zbudowanych zostało 584 różnych zakładów i przedsiębiorstw przemysłowych, w tej liczbie fabryki

konserw w Bukareszcie i Aradzie, wytwórnie wędlin w Bakeu, Jassach, Fokszanie, zakłady przetworów mlecznych w okręgach Timiszoara, Bichor i innych. W wielu wsiach rumuńskich zbudowane zostały cegielnie. W okręgu prahowskim uruchomiono pierwsze w Rumunii miejscowe przedsiębiorstwo przeróbki odpadków naftowych. Rumuński Plan 5-letni przewiduje dalszy znaczny rozwój przemysłu miejscowego.

Rolnictwo rumuńskie zanotowało w roku ubiegłym dalszy postęp w rozwoju. Mimo posuchy, jaka panowała w 1950 roku, zbiory ważniejszych kultur zbożowych były wyższe aniżeli w 1949 roku. Rolnictwo nie wykonało planu jedynie co do kukurydzy i buraków cukrowych. Pod koniec 1950 roku istniało w Rumunii przeszło 1000 kolektywnych gospodarstw rolnych, obejmujących 65.800 chłopskich rodzin. Urodzaj pszenicy w gospodarstwach kolektywnych był wyższy, niż w gospodarstwach indywidualnych przeciętnie o 40%, kukurydzy — prawie o 150%. Pogłowie bydła rogatego wzrosło w sektorze państwowym o 12,7%, koni — o 22,6%, owiec — o 30%, trzody chlewnej — o 48%. Ilość ośrodków maszynowo - traktorowych osiągnęła na 31 grudnia 1950 roku cyfrę 138.

W 1950 roku zasadzono w Rumunii lasu na powierzchni 60 tys. ha.

Plan przewozów towarowych wykonany został w 109,6%, przewozu pasażerów — w 122,8%.

W 1950 roku ludność rumuńska na była za pośrednictwem państwowych i spółdzielczych punktów sprzedaży różne towary przemysłowe i rolnicze na sumę 230 mlrd lei, tj. o 73 mlrd lei więcej niż w 1949 roku.

Liczba robotników i pracowników umysłowych podniosła się w ciągu 1950 roku o 430 tys. osób. Wzrosła znacznie wydajność pracy robotników. Zarobki robotników i pracowników umysłowych zwiększyły się w porównaniu z 1949 rokiem o 13%.

Nakłady inwestycyjne w rumuńską gospodarkę narodową osiągnęły w 1950 roku sumę 161 mlrd lei.

W szkołach państwowych, średnich i zawodowych kształciło się w 1950 roku około 2 mln uczniów. Liczba studentów osiągnęła cyfrę 53.800 osób, co stanowi wzrost o 17% w stosunku do roku 1949.

Ostateczne wyniki wykonania planu rocznego na 1950 rok stały się podstawą do ustalenia dalszych wysokich wskaźników rozwoju gospodarczego Rumunii określonych w Planie 5-letnim, uchwalonym na lata 1951 — 55.

(sb)

BULGARIA

BULGARSKI Plan 5-letni określa elektryfikację kraju jako jedno z centralnych zadań w rozwoju gospodarki narodowej. Realizując to zadanie, rząd bułgarski przystąpił do budowy szeregu wielkich elektrowni wodnych i cieplnych. W 1951 roku oddane zostaną do użytku nowe potężne elektrownie, w tej liczbie „Marica-III“, „Republika“, „Asenica“, „Rozlog“ i inne. Elektrownia cieplna „Marica-III“ zaopatrywać będzie w energię olbrzymie zakłady nawozów azotowych w Dimitrowgradzie oraz przemysł górniczy w Rodopach, zaś elektrownia „Republika“ dostarczać będzie prąd dla Sofii.

Ostatnio oddano do użytku 2 nowe elektrownie wodne „Vidima“ i „Petrowo“. Uruchomienie obu tych elektrowni posiada duże znaczenie dla dalszego rozwoju przemysłu bułgarskiego. W uroczystym otwarciu elektrowni „Petrowo“ w Saudańskim (Kraj Piryński) wziął udział bułgarski wicepremier W. Poptomow, który podkreślił, że uruchomiona elektrownia przyczyni się do szybkiego uprzemysłowienia Kraju Piryńskiego. Poptomow, w imieniu rządu bułgarskiego i KC Bułgarskiej Partii Komunistycznej, podziękował Związkowi Radzieckiemu i Czechosłowacji za pomoc udzieloną przy budowie obu wymienionych elektrowni.

Ogłoszona przez rząd Bułgarskiej Republiki Ludowej państwowa pożyczka rozwoju gospodarki narodowej odniosła ogromny sukces. Subskrypcja pożyczki stała się wspaniałą manifestacją patriotyzmu narodu bułgarskiego i jego zespolenia wokół partii komunistycznej i rządu. Według doniesienia bułgarskiego Ministerstwa Finansów suma, którą subskrybowano w ciągu trzech dni, tzn. od 1 do 3 lutego 1951 roku, wyniosła łącznie przeszło 15,005 mln. lewów. W związku z przekroczeniem o 50% przewidzianej sumy 10 mld lewów, subskrypcja pożyczki została zamknięta po upływie trzech dni od daty jej ogłoszenia.

Bułgarska Rada Ministrów i KC Komunistycznej Partii Bułgarii powzięły w lutym br. doniosłą uchwałę w przedmiocie usprawnienia organizacji oraz podwyższenia wydajności i systemu wynagrodzeń w rolniczych spółdzielniach produkcyjnych Bułgarii. Uchwała stwierdza, że — dzięki wykorzystaniu doświadczeń kołchozów radzieckich — w rolniczych spółdzielniach produkcyjnych Bułgarii osiągnięto poważne sukcesy w dziedzinie organizacji pracy i zwiększenia dochodowości członków spółdzielni.

Uchwała podkreśla, że wynagrodzenie za pracę w rolniczych spółdzielniach produkcyjnych Bułgarii winno być uzależnione od ilości i jakości wykonanej pracy, odpowiada to bowiem socjalistycznej zasadzie wynagrodzenia za pracę, pobudza do stopniowego zwiększania wydajności pracy i przyczynia się do wzrostu dochodów rolniczych spółdzielni produkcyjnych. Uchwała zaleca przyjęcie brygady rolnej za podstawową jed-

nostkę do obliczeń wyników pracy. Brygada rolna otrzymuje określony przydział obszaru uprawnego, siłę pociagową, inwentarz gospodarczy i środki transportowe. W każdej brygadzie tworzone są ogniwa. Bułgarska Rada Ministrów i KC KPB zaleca również tworzenie brygad wyspecjalizowanych, jak np. uprawy jarzyn, uprawy tytoniu, ogrodnictwa itp. oraz określa wysokość wynagrodzeń dodatkowych w naturze, otrzymywanych z ponadplanowych dochodów rolniczych spółdzielni produkcyjnych.



W pierwszej połowie lutego br. w Sofii zakończył swe obrady ogólnokrajowy Kongres delegatów bułgarskich rzemieślniczych spółdzielni pracy. Kongres ten uchwalił utworzyć Związek Rzemieślniczych Spółdzielni Pracy w Bułgarii. Będzie on miał za zadanie okazywać pomoc spółdzielniom w dziedzinie organizacji produkcji, sprawować opiekę nad stosowaniem socjalistycznych metod pracy, planowaniem, prowadzeniem walki o zwiększoną wydajność pracy, walki o oszczędność itd. Zadaniem Związku będzie również stała troska o podniesienie kwalifikacji zawodowych członków rzemieślniczych spółdzielni pracy, wychowanie ich w duchu socjalistycznym oraz ustalenie norm produkcyjnych. Związek będzie stał na straży praw swych członków oraz będzie strzegł zasad demokracji wewnątrz spółdzielni. Należy zaznaczyć, że w Bułgarii istnieje obecnie 1.100 niezrzeszonych spółdzielni pracy oraz 1.200 oddziałów rzemieślniczych przy innych spółdzielniach.

ALBANIA

W ALBANI globalna produkcja przemysłu była w 1950 roku o 12% wyższa od poziomu roku 1949 i o 23% od poziomu 1948 roku. W poszczególnych gałęziach przemysłowych osiągnięcia w 1950 roku w porównaniu z poziomem 1949 roku (100) były następujące:

- w przemyśle naftowym 128%
- w przemyśle węglowym 128%
- wydobycie miedzi 364%
- wydobycie rud chromowych 174%

Elektrownie albańskie wyprodukowały w 1950 roku 16-krotnie więcej energii elektrycznej od poziomu produkcji w 1939 roku.

Zakłady przemysłu miejscowego w Albanii wyprodukowały w 1950 r. 7-krotnie więcej artykułów konsumcyjnych niż w 1938 roku. Plan produkcji przemysłu miejscowego na 1951 rok przewiduje dalszy wzrost tej produkcji, przy czym poziom tegoroczny powinien przewyższyć 6-krotnie poziom 1949 roku.

Rolnictwo albańskie odniosło w 1950 roku poważne sukcesy. Powierzchnia zasiewów wzrosła o 3%. Zbiory bawełny były o 167% wyższe niż w 1949 roku. Wzrosły również zbiory słonecznika o 20%, tytoniu o 5%, ziemniaków o 36%, roślin strączkowych o 47%, lucerny o 15%.

Stan pogłowia w państwowych gospodarstwach rolnych zwiększył się jak następuje: bydło rogatego o 53%, koni, osłów i mułów o 47%, owiec o 44%,

trzody chlewnej o 40%. W rolniczych spółdzielniach produkcyjnych wzrosło pogłowie: bydło rogatego o 87%, koni, osłów i mułów o 38%, owiec i kóz o 94%, trzody chlewnej o 123%.

Przemysł leśny w Albanii miał również duże osiągnięcia. W 1950 roku produkcja materiałów drzewnych była 15-krotnie wyższa niż w 1938 roku i 2-krotnie wyższa niż w 1948 roku. W toku realizacji Planu 2-letniego zbudowano w Albanii 16 nowych wielkich tartaków.

Plan albańskiego Ministerstwa Budownictwa na rok 1950 został wykonany w 101%. Plan roczny przewozu towarów został wykonany w 111%, plan obrotu towarów w handlu detalicznym — w 112%.

W 1950 roku, w Albanii, wzrosła liczba robotników i urzędników o 32% w porównaniu z 1949 rokiem. Wzrosła znacznie liczba kobiet zatrudnionych w przemyśle i rolnictwie. Pod koniec 1950 roku kobiety stanowiły 20% ogólnej liczby zatrudnionych w przemyśle i rolnictwie. W 1951 roku liczba zatrudnionych w produkcji kobiet wzrosła 2-krotnie w porównaniu ze stanem na koniec 1950 roku.

Poważne osiągnięcia uzyskała Albańska Republika Ludowa również w dziedzinie kulturalnej. Ilość zakładów naukowych wzrosła w 1950 roku w porównaniu z 1948 rokiem o 15%, a liczba personelu nauczycielskiego — o 120%. W latach 1949 i 1950 liczba szpitali i innych ośrodków zdrowia o 25%.

NIEMIECKA REPUBLIKA DEMOKRATYCZNA

DLA zabezpieczenia akcji siewnej opracowano w NRD szczegółowe plany gospodarcze dla krajów, powiatów i gmin.

Ministerstwo Budowy Maszyn zarządziło dostawy dla rolnictwa poważnych ilości traktorów, maszyn i narzędzi rolniczych oraz części wymiennych. Termin tych dostaw ustalony został na 15-go marca 1951 r.

Departament Zaopatrzenia Materiałowego Państwowej Komisji Planowania przewidział następujące minimalne ilości zaopatrzenia rolnictwa na I i II kwartał: 51.000 t. ropy naftowej, 8.200 t. benzyny, 3.800 t. nafty, 3.550 t. oleju motorowego, 170.000 t. węgla brunatnego, 140.000 t. brykietów z węgla brunatnego 13.000 t. węgla kamiennego, 7.000 t. koksu, 19.000 t. koksu gazowniczego.

Również przed 1-szym maja 1951 r. muszą być dostarczone producentom rolnym dostateczne ilości nawozów sztucznych, w tym 150.000 t. azotowych, 85.000 t. fosforowych i 300.000 t. potasowych.

Dla poparcia ruchu współzawodnictwa Ministerstwo Rolnictwa i Leśnictwa NRD wyznaczyło kwotę 200.000 mrk. niem. na premie za najlepsze wyniki.

Stworzone więc zostały wszystkie warunki, aby wiosenna kampania siewna, pierwsza w planie pięcioletnim, została pomyślnie przeprowadzona. Obecnie od pracowników rolnictwa zależne jest, czy zadanie to zostanie zwycięsko wykonane, co przyczyni się do dalszego podniesienia poziomu życiowego ludności.

(fs)

CHIŃSKA REPUBLIKA LUDOWA

PRZEMYSŁ Chińskiej Republiki Ludowej wkroczył na drogę szybkiego rozwoju dzięki technicznej i fachowej pomocy Związku Radzieckiego. Krajowa produkcja żelaza i stali — w wyniku zastosowania radzieckich metod wytopu — przekroczyła już znacznie poziom przedwojenny. Procesy wytapiania zostały wydatnie skrócone. Tak np. w hutach Tayanu czas jednego wytopu został skrócony o połowę, a produkcja wzrosła o 55%. Również w chińskich kopalniach węgla — w wyniku zastosowania radzieckich metod wydobywania oraz dzięki wskazówkom specjalistów radzieckich — wydobywanie węgla wzrosło o 20 — 30%. Dzięki również wskazówkom fachowców radzieckich robotnicy chińscy doszli do wydajniejszego wykorzystywania urządzeń w siłowniach, przy czym wydajność elektrowni wzrosła przeciętnie o 20%.

Przy wydajnej pomocy Związku Radzieckiego w Chińskiej Republice Ludowej odbudowanych zostało wiele fabryk i zakładów przemysłowych. Tak np. w Czunkingu uruchomiona została stalownia, która była nieczynna od 10 lat. W północno-zachodnich Chinach uruchomionych zostało szereg szybów naftowych i zakładów przemysłowych. W wyniku zastosowania doświadczeń radzieckich i pod nadzorem radzieckich fachowców, wprowadzono system taśmowy w wielu fabrykach chińskich, wydatnie podnosząc wydajność produkcji tych zakładów.

Fabryki i zakłady przemysłowe Chin północno-wschodnich osiągnęły w 1950 roku poważne sukcesy. Według danych, opublikowanych przez prasę chińską produkcja w najważniejszych gałęziach przemysłowych przedstawiała się w 1950 roku następująco (w porównaniu z 1949 rokiem = 100):

produkcja surówki wyniosła	420,3%
produkcja stali wytopionej w piecach martenowskich	458 %
produkcja stali z pieców elektrycznych wyniosła	483,2%
produkcja sprzętu technicznego dla przemysłu budowy maszyn	238,1%

produkcja motorów wyniosła	524,8%
produkcja przewodów elektrycznych wyniosła	658,9%
produkcja papieru wyniosła	220,5%
produkcja przędzy papierowej	250,4%

Realne osiągnięcia uzyskało również rolnictwo. Dzięki pomocy rządu i w wyniku reformy rolnej m. in. zbiory bawełny w Chińskiej Republice Ludowej znacznie wzrosły. W roku 1950 zebrano 700 tys. ton bawełny oczyszczonej, tj. o 50 tys. ton więcej aniżeli w roku 1949. Zbiory te przewyższyły przeciętne zbiory roczne z okresu 5 lat przed wybuchem wojny z Japonią, gdy obszar uprawy bawełny był największy.

Wykładnikiem gwałtownego rozwoju chińskiej gospodarki narodowej jest bilans handlu zagranicznego za rok 1950. Zamknął się on nadwyżką eksportu nad importem o 33%. Udział sektora państwowego w eksporcie stanowił 55%, a w imporcie blisko 70%. Głównymi pozycjami eksportu były: soja, orzeszki ziemne, szczecina, rudy mineralne, jaja, herbata i inne surowce oraz artykuły żywnościowe. W imporcie naczelną pozycję zajmowały maszyny i urządzenia przemysłowe oraz surowce. W wyniku reformy systemu celnego, który dawniej był wyjątkowo skomplikowany, dochody z ceł Chińskiej Republiki Ludowej przekroczyły w 1950 roku preliminowaną sumę o 45%.

Kolejnictwo chińskie stało się ważnym czynnikiem gospodarczego rozwoju kraju, oddziałując przede wszystkim na ogromne zwiększenie obrotów towarowych między miastem a wsią. W 1950 roku połowę ogólnych przewozów towarowych na kolejach Chin Ludowych stanowił węgiel. W wyniku planowej pracy transportu kolejowego, zaspokojone zostały w pełni potrzeby opałowe przemysłu i ludności miejskiej oraz rozpoczęto na szeroką skalę zaopatrywanie w węgiel rejonów wiejskich. Na wsi chińskiej, szczególnie w osiedlach położonych w pobliżu linii kolejowych, węgiel jako opał coraz bardziej wypiera drzewo. Planowy transport ogromnych ilości zboża pozwolił utrzymać na terenie Chińskiej Republiki Lu-

dowej stałe ceny na zboże w ciągu całego ubiegłego roku. Z prowincji Szensi idą nieprzerwanie kolejami wielkie transporty bawełny do fabryki w Szanghaju, Tientsinie, Tsingtao i innych miast. Z rejonów nadmorskich przewożone są kolejami transporty soli. W wyniku usprawnienia komunikacji kolejowej, a tym samym transportu surowców, szybko wzrosła produkcja zakładów pracy w wielkich ośrodkach przemysłowych.

W związku z rocznicą układu radziecko-chińskiego Ministerstwo Handlu Chin Ludowych ogłosiło komunikat o rozwoju stosunków handlowych między obu krajami.

Komunikat stwierdza, że stosunki te były jedną z głównych przyczyn szybkiej odbudowy produkcji przemysłowej i rolniczej w Chinach.

W ciągu ubiegłego roku Chiny otrzymały ze Związku Radzieckiego wiele towarów m. in. różnego rodzaju urządzenia przemysłowe, sprzęt telekomunikacyjny i maszyny rolnicze, tj. takie towary, na których eksport do Chin imperialiści nałożyli embargo. W zamian Chiny wywoziły do Związku Radzieckiego produkty rolne — soję, wełnę itd. Ceny wszystkich to-

warów ustalone są na zasadzie wzajemnej korzyści i nie podlegają wahaniom rynkowym, charakterystycznym dla krajów imperialistycznych, przygotowujących się do wojny.

Komunikat ze szczególnym naciskiem podkreśla, że ceny towarów sprowadzanych ze Związku Radzieckiego, są o 20 — 30% niższe od cen rynkowych USA i Wielkiej Brytanii, a niektórych urządzeń przemysłowych — nawet o 40 — 50% niższe. Pozwoliło to obniżyć koszty własne produkcji w przemyśle chińskim. Jednocześnie ceny towarów, wywożonych przez Chiny do Związku Radzieckiego ustalone na rozsądnym poziomie w odróżnieniu od niskich cen, narzucanych Chinom przez kapitalistów amerykańskich i angielskich. Dzięki temu rząd Chin Ludowych mógł płacić chłopom wyższe ceny za produkty rolne, a co za tym idzie dochody chłopów wzrosły.

Przyjazne stosunki handlowe ze Związkiem Radzieckim — podkreśla komunikat Ministerstwa Handlu — spowodowały, że prowadzona przez imperialistów blokada gospodarcza Chin zwiększyła tylko ich własne trudności, a Chiny uzyskały jeszcze większą wiarę w perspektywy odbudowy i rozwoju swej gospodarki. (S)

NIEMCY ZACHODNIE

NAWET szerokie koła przemysłu zachodniego Berlina żądają kontroli nad działalnością kantorów wymiany pieniędzy, których właściciele zgarniają olbrzymie zyski na spekulacji marką niemiecką.

Czarnorynkowy kurs marki niemieckiej, wydawanej przez Niemiecki Bank Emisyjny i będącej w obiegu w Niemieckiej Republice Demokratycznej, ustalony jest dowolnie przez „gremium bankierów“, składające się z trzech do pięciu osób, którzy kształtują go w celu osiągnięcia maksymalnych zysków na spekulacji pieniądzem.

Około 60.000 mieszkańców zachodniego Berlina pracuje w demokratycznej strefie i zarabia miesięcznie wiele milionów marek w banknotach Niemieckiego Banku Emisyjnego. Przy wymianie banknotów w kantorach wymiany płaci się im możliwie najniższą cenę. Przed pewnym czasem spekulanci zachodnio - niemieccy wymieniali te banknoty po kursie 1.000 marek zachodnich za 6.000 marek wschodnich. Obecnie, gdy handel uspołeczniony NRD wydatnie obniżył ceny na produkty, daje się zauważyć większy popyt na markę wschodnią, gdyż mieszkańcy zachodniego Berlina — mimo szykan ze strony władz okupacyjnych i wypadków konfiskowania przynoszonych produktów — gromadnie udają się do strefy NRD po zakupy artykułów pierwszej potrzeby. Spekulanci natychmiast podnieśli cenę marki wschodniej, żądając za 1 markę wschodnią 0.25 marki zachodniej. Oznacza to zwwyżkę kursu o 50%, w wyniku czego te same banknoty, które sprzedane zostały „bankierom“ przez robotników, zatrudnionych w strefie demokratycznej zostają im z powrotem sprzedane po znacznie wyższym kursie. W ten sposób ro-

botnicy zachodniego Berlina zostają okradzeni na dziesiątki milionów marek przez spekulantów walutowych.



Pisma zachodnio - niemieckie donoszą o przerażającym wzroście liczby bezrobotnych. Oficjalna statystyka zarejestrowała na dzień 15-go stycznia ponad 1,9 miliona bezrobotnych w Niemczech Zachodnich. Zgodnie z badaniami prowadzonymi przez Instytut Gospodarczy Kiel należy sądzić, że liczba ta jest sztucznie zmniejszona i że prawdziwa liczba bezrobotnych sięga 4,5 miliona ludzi. Od czasu ostatniej informacji o stanie bezrobocia, kiedy głoszono triumfalnie, że liczba bezrobotnych spadła do 1,3 miliona, obecne dane stwierdzają wzrost bezrobocia o dalszych 600 tysięcy osób.

Zdawałoby się, że w związku z prowadzonymi przez anglo - saskich okupantów przygotowaniem wojennymi i wzrostem produkcji zbrojeniowej, liczba bezrobotnych powinna się zmniejszyć, co zresztą miało poprzednio miejsce począwszy od wybuchu wojny koreańskiej. Tymczasem sprawa ma się zupełnie inaczej i należy to tłumaczyć w ten sposób, że została poważnie zmniejszona produkcja przemysłu, nie przedstawiającego większego znaczenia dla sprawy wzmocnienia potencjału wojennego. Dla szeregu gałęzi przemysłowych zostały ograniczone dostawy surowcowe, co spowodowało oczywiście konieczność zwolnienia znacznej liczby robotników. Przemysł wojenny nie może wchłonąć całej olbrzymiej masy zwolnionych z innych przemysłów robotników i to jest właśnie przyczyną tak nagłego skoku liczby bezrobotnych.

(f)

WIELKA BRYTANIA

PRZEMYSŁ brytyjski znajduje się obecnie w ciężkim kryzysie produkcyjnym, którego skutków nie można jeszcze chwilowo przewidzieć.

Gorączkowe zbrojenia Stanów Zjednoczonych spowodowały zahamowanie zaopatrzenia państw marszałkowskich w surowce i materiały. Do czasu przestawienia się przemysłu angielskiego na gospodarkę wojenną powstał w Anglii prawdziwy chaos gospodarczy.

Skutki amerykańskiej polityki wojennej odczuł najwięcej angielski przemysł metalowy. Tysiące robotników musiało być zwolnionych ze względu na kończące się zapasy surowcowe. Produkcja mosiądzu jest zagrożona wskutek braku cynku, a zaopatrzenie w miedź staje się coraz bardziej katastrofalne. Przemysł elektrotechniczny nigdy jeszcze nie był tak źle zaopatrywany w metale jak obecnie. Również przemysł samochodowy, którego eksport przynosił w ubiegłym roku gospodarce narodowej poważne kwoty dolarowe, cierpi na brak surowców. I tak, zapotrzebowanie tego przemysłu na blachę karoseryjną może być w pierwszym kwartale zaspokojone tylko w 60%. Nawet produkcja puszek konserwowych, która odgrywa poważną rolę w żywnościowym zaopatrywaniu ludności, stale się zmniejsza, gdyż dostawy blachy z białego metalu są systematycznie redukowane. Nie można się przestawić na blachę aluminiową, gdyż również tego surowca zastępczego stale brakuje. Nawet Kanada nie może dostarczyć aluminium, gdyż jej przemysł jest całkowicie uzależniony od monopolu amerykańskich i kieruje swoje dostawy wyłącznie do amerykańskiego przemysłu zbrojeniowego.

Kryzys produkcyjny objął również produkcję kwasu siarczanego i nawozów fosfatowych, ponieważ USA, które są jedynym źródłem dla dostaw naturalnej siarki, stanowiącej bazę dla 60% angielskiej produkcji kwasu, w praktyce anulowały całkowicie umowy na dostawy do Anglii. Charakterystyczne jest, że w roku bieżącym amerykańskie dostawy siarki do 18 państw marszałkowskich łącznie nie wynoszą tyle, ile sama Anglia jej potrzebuje dla obecnej produkcji kwasu siarczanego.

Zaopatrzenie angielskiego przemysłu w nikiel, chrom i miedź również przeżywa poważny kryzys, czego dowodzi np. fakt, że całkowite wydobycie niklu kanadyjskiego musi być dostarczone do Stanów Zjednoczonych.

Również przemysł bawełniany zmuszony został do zwolnienia robotników i zmniejszenia produkcji ze względu na brak bawełny. Przeróbka bawełny amerykańskiej zostanie w roku bieżącym o przeszło połowę zmniejszona, gdyż rząd amerykański z 3,5 milionów bel bawełny, przeznaczonych na eksport, zezwolił wywieźć dla producentów brytyjskich tylko 235 tysięcy bel.

Rząd angielski wprowadził reglamentację cynku, którego jest tak mało, że wielu producentów naruszyło już te zapasy, które miały być dopiero w marcu zużyte. Cena cynku wynosi obecnie w wolnym handlu 240 funtów szterl. za tonę, podczas gdy rząd sprzedaje drobne ilości z posiadanych zapasów po 151 funtów szterlingów.

Cały ten stan świadczy o tym, że jeśli Anglia pójdzie na drogę dyktowanej przez USA gospodarki wojennej,

która obok kryzysu surowcowego musi również przynieść kryzys paliwa, niewątpliwie popadnie w kryzys gospodarczy.

Począwszy od 15 lutego 1951 roku przemysł hutniczy w Anglii przeszedł pod kontrolę rządu. Prezesem zarządu tego „znacjonalizowanego” przemysłu został mianowany znany milioner angielski — Steven Hardy. Byli właściciele przedsiębiorstw „znacjonalizowanych” otrzymują odszkodowanie w wysokości przeszło 230 mln funtów szterlingów.

Z oświadczenia złożonego przez Hardy’ego wynika, że „nacionalizacja przemysłu hutniczego w Anglii została dokonana w celu ułatwienia wprowadzenia w życie programu zbrojeń rządu angielskiego”. W kołach gospodarczych podkreśla się, że „nacionalizacja” ta została przeprowadzona również w celu skutecznej walki konkurencyjnej z francusko - niemieckim kartelem stalowym, tworzonym w ramach tzw. planu Schumana.

Jest rzeczą oczywistą, że jakkolwiek poplecznicy kapitalizmu będą uzasadniali labourzystowską metodę „nacionalizacji” przemysłu hutniczego, akt ten niewątpliwie wykorzystany będzie dla dalszego wzmożenia wyzysku klasy robotniczej. Tymczasem ofensywa przeciwko prawom robotników w Anglii rozwijana jest przy poparciu rządu labourzystowskiego na coraz szerszym froncie.

Angielskie koncerny przemysłowe, ośmielone prowadzoną przez rząd polityką represji wobec strajkujących, sprzeciwiają się w sposób prowokacyjny żądaniom zwiększenia płac i poprawy warunków pracy, wysuwany przez robotników. Jedną z licznych decyzji sądu arbitrażowego, który z reguły odmawia zgody na podwyższenie płac, jak np. w przemyśle budowy maszyn, wywołała masowy ruch protestu wśród robotników tego przemysłu. W szeregu wielkich fabryk budowy maszyn robotnicy odmawiają wykonywania pracy akordowej, ponieważ właściciele tych fabryk nie zgadzają się na podwyżkę płac. Dyrekcja zakładów samochodowych „Rolls Royce” koło Glasgow wymówiła pracę dwóm majstrom za zorganizowanie wiecu podczas przerwy obiadowej. W odpowiedzi na to 4.500 robotników rozpoczęło strajk. Wezwana przez dyrekcję policja usiłowała usunąć zwolnionych majstrów z terenu fabryki, zostali oni jednak odbici przez robotników. Jak podkreśla dziennik „Daily Worker”, właściwym powodem podobnych zatargów w przemyśle angielskim jest polityka właścicieli fabryk, którzy dążą do obniżenia płacy i usiłują rozbić związki zawodowe.

Równocześnie monopole angielskie nie zamierzają ani na moment zrezygnować ze wzrastających bez przerwy zysków. Pracujący na metodach statystyki burżuazyjnej „Instytut Statystyki Uniwersytetu w Oxfordzie”, w swym styczniowym biuletynie opublikował dane, z których wynika, że zyski monopolu angielskich wzrosły w 1950 roku o 575 mln funtów szterlingów, t.j. o 20% w porównaniu z 1949 rokiem. Biuletyn zapewnia, że i w 1951 roku należy oczekiwać dalszego jeszcze większego wzrostu zysków monopolu angielskich.

(fs)