

## DELOVNA PROIZVODNOST

# Modernizacija železniškega prometa

V številnih evropskih državah so med obema svetovnjima vojnama in po drugi svetovni vojni podvzemale široke ukrepe za modernizacijo in racionalizacijo železniškega prometa. To so izvajale tako, da so uvajale električne vlake, ki imajo veliko prednost v vsakem pogledu pred parnimi vlakmi. Seveda je to možno samo pod pogojem, da države razpolagajo z zadostno količino električne energije.

Predvsem večje parna lokomotiva vlake s povprečno brzino 25 kilometrov na uro (pri tem upoštevamo tudi postanke), električna lokomotiva pa z brzino 40 kilometrov na uro in še več.

Parni vlak mora voziti s seboj tudi premog za pogon, električni

ni pa dobiva energijo iz električne centrale in ni obremenjen z nobenim podobnim tovorom. Zato je zmogljivost za prevzem tovorov električnega vlaka večja, kakor je zmogljivost parnega vlaka. En električni vlak lahko zato nadomesti približno dva tovarna parna vlaka na delih proge z lahkim tiru in do tri parne vlake na delih proge s težkimi tiru, ker vozi z večjo brzino in ker lahko sprejme večje tovore. Naslednja tabela bo to najbolj jasno pokazala.

Odstotni delež elektrificiranih prog v nekaterih evropskih državah od vseh železniških prog in od skupno prepehanelega tovora v letih 1952 — 1953:

Država	Število elektrificiranih km	Elektrificirane linije v % od skupne mreže železniških linij	Prepeljano tovara z elektrificiranimi vlakovi v % od skupno prepehanelega tovora
Švica	2.700	95	97
Svedska	6.400	42	87
Nizozemska	1.300	42	70
Italija	6.100	37	70
Avstrija	1.500	24	38
Francija (1956)	—	12	29



Specialni vagoni za prevoz železne rude iz Vareša v železarno v Zenici. Vagoni so opremljeni z napravami za natovarjanje in razkladanje

Zanimivo je zabeležiti, da je leta 1956 imela Zahodna Nemčija od vseh železniških prog elektrificiranih 7 odstotkov, Velika Britanija 5 odstotkov, ZDA pa 4 tisoč kilometrov ali 1,1 odstotka. Celo več, v ZDA se elektri-

fikacija železnic ne povečuje, tem več zmanjšuje. Leta 1930 so ZDA na primer imele 663 električnih vlakov, leta 1954 pa 536. Verjetno se to dogaja zato, ker imajo te tri države zelo razvito avtomobilsko industrijo, ki izdeluje cenene avtomobile in tovornjake. V ZSSR je bilo leta 1956 elektrificiranih le okrog 5 odstotkov železniških prog, a v letu 1955 so z električnim vozilom prepeljali le 8,5 odstotka vseh tovorov. Računajo, da leta 1970 v ZSSR s postopno elektrifikacijo in z uvajanjem motornih vlakov ne bodo več uporabljali parnih vlakov, pri čemer bodo električni vlakci prepeljali 55 odstotkov vsega z železnico prepehanelega tovora, 45 odstotkov pa bodo prepeljali motorni vlakci.

Z elektrifikacijo železniškega prometa prihranimo velike količine premoga, ki ga porabijo parne lokomotive. V ZSSR na primer trošijo danes železnice s par-

nimi lokomotivami 25 do 30 odstotkov nikopanega premoga. Mislijo, da se bo potrošnja goriva na železnici v letu 1970, ko računajo, da bo več kakor 50 odstotkov železniških vlakov in linij elektrificiranih, zmanjšala za več kakor dvakrat. Leta 1954 je znašala potrošnja goriva pri električnih vlakih dvakrat manj kakor pri parnih.

Električni vlakci lahko prevozijo razdalje od 800 do 1000 kilometrov, ne da bi bilo treba med postjo kakor koli oskrbovati. Parni vlakci lahko prevozijo brez oskrbe med postjo največ 120 do 150 kilometrov, pri čemer je treba na vsakih 40 do 50 kilometrov oskrbeti lokomotive z vodo.

V ZSSR so se izdatki železnice pri električnih vlakih zmanjšali za okrog 20 odstotkov.

Ker vozijo električni vlakci z večjo brzino kakor parni, je potrebnih manj lokomotiv, s tem pa tudi manj osebja za njihovo vodenje. Zmanjšanje števila lokomotiv pa zmanjšuje tudi obseg remontnih in opremnih del ter pride tako do zmanjšanja števila delavcev v železniških delavnicah za popravilo lokomotiv. Tako je mogoče vse osebje na elektrificiranih železnicah zmanjšati za 25 do 30 odstotkov. Razen tega so delovni pogoji osebja na električnih lokomotivah mnogo bolj ugodni, ker imajo zaprte kabine za strojevodje in drugo osebje.

V. N.



Delavka za šivalnim strojem

## Delovna produktivnost v obutveni industriji

Do sredine druge polovice 19. stoletja je imela obutvena industrija, kolikor je že sploh imela obelježje industrije, obtni značaj. Šele tedaj so se začele tovarne v Ameriki in Evropi mehanizirati. Prva tovarna te vrste je bila v Jugoslaviji ustanovljena v Trzinu l. 1910 pod imenom »Peko«. Po prvi svetovni vojni so se pojavile številne tovarne po glavnih mestih naše države, toda šele ko je češka tvrdka »Bata« ustanovila kombinat v Borovu, se je obutvena industrija Jugoslavije zaradi konkurence »Bate« naglo mehanizirala in dosegla precej visoko raven. Pred vojno je »Borovo« izdelovalo več kakor vse druge industrije skupaj.

Po vojni se je obutvena industrija reorganizirala in z razpoložljivimi sredstvi izdelovala doičeni asortima tipizirane obutve.

V kratkem razdobju se je v pri-

merjavi s predvojnimi stanjem proizvodnja do leta 1949 podvojila. Leta 1950 se je začel upad proizvodnje; trg je bil že nasičen in tako se je začelo posvečati več pozornosti kakovosti in estetski strani obutve. S tem pa je začela upadati tudi produktivnost. Od leta 1952 je začela bolj prihajati do izraza tudi konkurenca med podjetji glede vrste in asortimaja, pa skoraj nobeno podjetje ni šlo v smeri specializacije proizvodnje, kar je zelo slabo vplivalo na delovno produktivnost. Poseben položaj je bil tudi v industriji obutve Zahodne Nemčije, kjer se je hkrati znašlo na trgu »samo« 46.000 vrst ženskih čevljev. Kljub temu so se našli ljudje, ki so ugotovili, da jim ne ustreza niti en par. Sedaj so razmere v tem pogledu tam že urejene. Danes je položaj v naši državi tak, da večina manjših tovarnih obutve izdeluje preširok asortimaj obutve. V Ameriki, kjer je produktivnost nekaterkrat večja kakor pri nas, so izvedli popolno specializacijo v obutveni industriji. Tako imajo podjetja, ki izdelujejo samo pete, podjetja, ki izdelujejo samo živčno obutve ali samo otroške sandale itd.

V naši državi imata v primerjavi z drugimi podjetji visoko produktivnost kombinata »Borovo« in »Proleter«, ker omogoča velikost teh podjetij nepretrgano proizvodnjo širše izbire, kar ni primer pri manjših podjetjih. Povprečna proizvodnja znaša v naši obutveni industriji okrog 3 pare obutve na dnevno mezdno, pri velikih mehaniziranih podjetjih pa 5 parov na dan. Zaradi velike raznolikosti proizvodnje so proizvodni stroški veliki. Proizvodnja v obutvenih tovarnah velikih industrijskih držav se razvija po istih načelih, je pa bolj specializirana. Z večjo delitvijo dela med podjetji in z boljšo organizacijo bi se naša obutvena industrija lahko približala po produktivnosti nivoju Nemčije in Francije, ki sta največji proizvajalki obutve v Evropi. Naš izvoz obutve iz leta v leto narašča. Izvoz na Poljsko. v ZSSR, ZDA in druge države nudi ugodne priložnosti, da proizvajalci obutve s pomočjo strokovnih združenj koordinirajo in sistematizirajo delo v svojih podjetjih.

Pri nas se je ukoreninil škodljiv pojav: številna obrtna podjetja so se, namesto da bi popravljal obutve, posvetila izključno izdelovanju obutve, ker na so obremenjena z manjšimi prispevki in amortizacijo, zmoro konkurrirati naprednejim podjetjem in povzročajo smedo v industrijski proizvodnji.

## VIRI DELOVNIH POŠKODB

Po podatkih, ki so jih dobili pri anketi v dveh podjetjih tekstilne industrije beogradskega bazena, so viri delovnih poškodb bili naslednji:

— orodni stroji	841 primerov
— pogonski stroji ali generatorji in sesalci	2 primera
— dvigala za ljudi in tovore v zgradbah na električni, parni, hidravlični in ročni pogon	4 primeri
— dvigalni stroji	3 primeri
— transporterji	8 primerov
— kotli in druga posoda pod pritiskom ter kondenzatorji	57 primerov
— prometna sredstva, na električni, parni in motorni pogon, na živalsko vprego ali na pogon z ročno silo	40 primerov
— živali	1 primer
— strojni delj za prenos energije	16 primerov
— električne naprave	32 primerov
— ročno orodje	272 primerov
— razni drugi materiali	53 primerov
— jedke kemikalije	19 primerov
— organski ali neorganski prah	10 primerov
— žarčenje radioaktivnih snovi	1 primer
— prometna pota in delovni prostori, ki niso navedeni v drugih točkah	13 primerov
— razni drugi viri	125 primerov
— pot do dela ali z dela	40 primerov
— viri nesreč z nezadostno določenim opisom	273 primerov

V naših primerih so viri poškodb razporejeni v skupine po spisku, ki ga uporabljajo v statistiki ljudskega zdravstva. Verjetno ima zaradi določenih pomanjkljivosti tega spiska okrog 22% vseh poškodb nezadostno opisane izvore. Kljub tej pomanjkljivosti pa je slika o izvorih poškodb precej jasna. Od vseh delavcev se jih je 46% poškodovalo pri orodnih strojih, 15% pa pri orodju.

Največ delavcev se je poškodovalo pri strojih, ker je večina delavcev tudi pri njih zaposlena. To je samo potrdilo, da je treba v teh podjetjih še naprej skrbeti za zaščito strojev. Zanimivejšje je morda dejstvo, da je sorazmerno veliko delavcev bilo poškodovanih z orodjem. Morda se na orodje, kot možni vir nesreče manj misli, toda zadostuje samo nekaj statistike, da pridemo do sklepa, da povzroča taka nepozornost veliko število poškodb z vsemi njihovimi posledicami. Vzrok in viri nesreče so zelo pogosto izključno kladiva, skrivljena kladiva itd.

(Nadaljevanje z 12. strani)  
107 okrajev. Potrošnja nad 50.000 din na prebivalca pa ima le 13 odstotkov okrajev.  
Do 10.000 din ima 2 odstotka okrajev;  
do 20.000 din ima 39 odstotkov okrajev;  
do 30.000 din ima 30 odstotkov okrajev;  
do 50.000 din ima 16 odstotkov okrajev;  
do 75.000 din ima 9 odstotkov okrajev in  
nad 75.000 din ima 4 odstotke okrajev.  
Gornji kartogram, ki kaže promet v trgovini na drobno na enega prebivalca, nam lepo ilustrira te podatke.