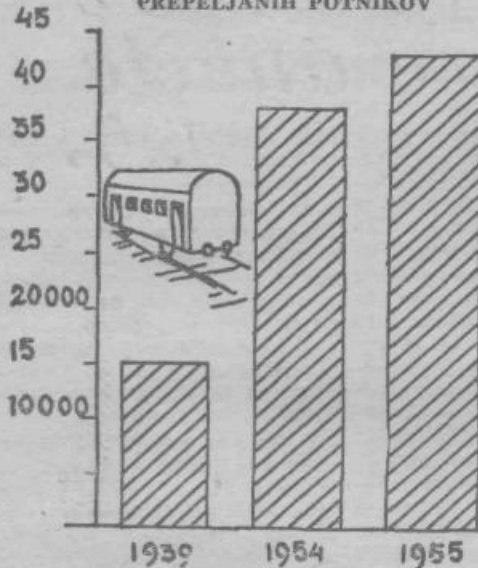
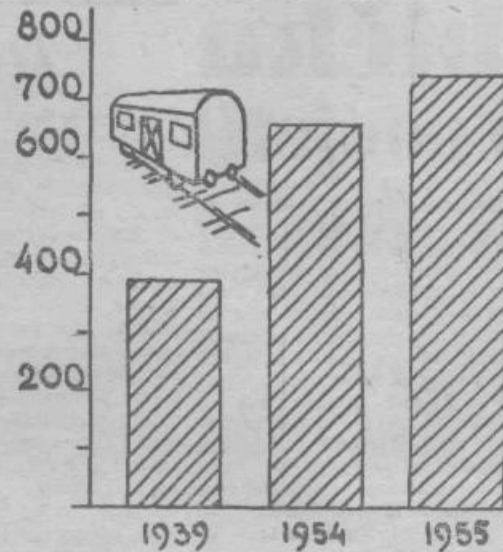


Obremenitev železniških vagonov

DELO 1 POTNIŠKEGA VAGONA PO ŠTEVILU PREPELJANIH POTNIKOV

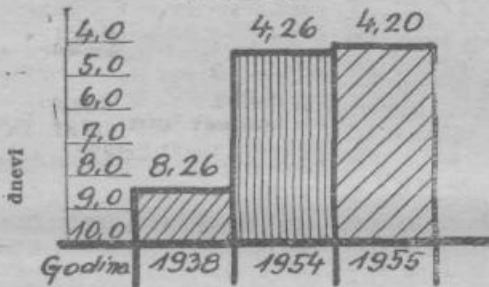


DELO 1 TOVORNEGA VAGONA V TONAH



Grafikoni kažejo, koliko potnikov ali koliko ton blaga prepelje posamezni vagon v letu. Po vojni je pri nas prevažanje blaga in potnikov mnogo bolj poraslo kakor pa število vagonov. Zato je na en vagon odpadla mnogo večja obremenitev potnikov ali blaga. Posamezni tovorni vagon je leta 1939 prepeljal povprečno 385 ton, leta 1954 pa 655 ton. Leta 1955 se bo, po cenitvah, to število povzpelo na 735 ton. Potniški vagoni so pred vojno prepeljali povprečno 15.000 potnikov, leta 1954 pa 33.000, za leto 1955 pa cenijo to število na 43.000 potnikov.

PO DNEVIH



Obrat vagonov po dnevih (Grafikon št. 60)

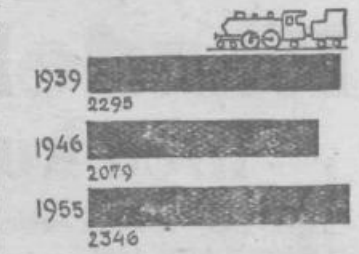
Obrat vagonov pomeni čas od enega nakladanja do drugega. Čim manj časa preteče med dvema nakladanjima, tembolj je vagon izkoriščen, tem večji je njegov obrat. Kakor vidimo, je bil ta obrat skoraj podvojen: leta 1938 je preteklo med dvema nakladanjima povprečno nekaj več kakor 8 dni, sedaj pa mine nekaj več kakor 4 dni. Tu je tudi iskati vzrok, zakaj so železnice zmožne z majhnim povečanjem števila vagonov opraviti mnogo več prevozov kakor pred vojno.

ŽELEZNIŠKA SREDSTVA IN IZVRŠENI PREVOZ

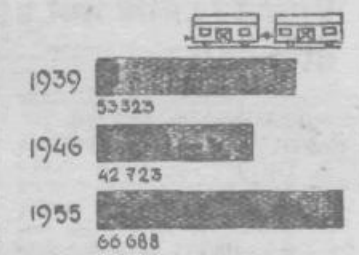
Po grafikonih na desni in spodaj lahko napravimo primerjavo med povečanjem števila lokomotiv in vagonov ter povečanjem prevoza blaga in potnikov v povojnem obdobju. Število vagonov in lokomotiv se v primeri z letom 1939 ni bistveno povečalo. Železniški park je bil med vojno zelo zmanjšan in smo morali po osvoboditvi najprej nadomestiti v vojni uničena sredstva. Šele nato smo se lotili povečanja števila lokomotiv in vagonov (iz grafikona vidimo, da je leta 1946 število prevoznih sredstev bilo manjše kakor pred vojno). Razen tega v minulem obdobju nismo imeli dovolj možnosti, da bi posvetili zadosti pozornosti vzdrževanju, obnavljanju in povečanju železniškega voznega parka.

Kljub majhnemu povečanju števila lokomotiv in vagonov pa smo hkrati dosegli velik porast v prevozu. Železnice so leta 1939 prepeljale 58 milijonov potnikov, leta 1954 že 147 milijonov, v letu 1955 pa bodo, kakor cenimo, prepeljale 187 milijonov. Ali: leta 1939 so prepeljale železnice 21 milijonov ton blaga, leta 1954 44 milijonov, letos pa bo po enaki oceni prepeljano 49 milijonov ton blaga. Torej nad dvakrat več potnikov in skoraj trikrat več blaga.

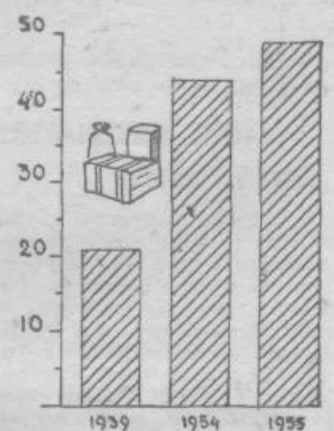
ŠTEVILO LOKOMOTIV



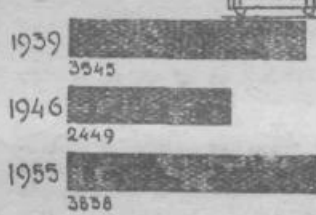
TOVORNI VAGONI



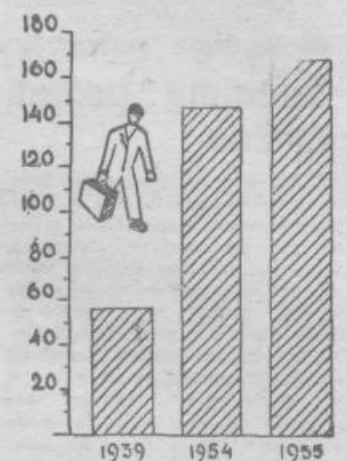
PREVOZ BLAGA V MILIJONIH TON



POTNIŠKI VAGONI



PREVOZ POTNIKOV V MILIJONIH



Blagoje Bogavac

Železniški promet

Nagel povojni razvoj našega gospodarstva je očiten med drugim tudi v velikem porastu prevoza blaga in potnikov po železnici. Predvojno gospodarstvo ni moglo obremeniti železnice z več kakor 20 milijoni ton blaga in 58 milijoni potnikov (leta 1939), v letu 1954 pa je ta obremenitev znašala 34 milijonov ton blaga in 148 milijonov potnikov. Železnice torej prevažajo sedaj dvakrat več blaga in skoraj trikrat več potnikov.

Očitno je, da železnice ne bi mogle s predvojno zmogljivostjo in proizvodnostjo dela doseči tako pomembno povečanje prevoza. Po eni strani smo morali graditi in večati zmogljivost, po drugi strani pa večati proizvod-

nost dela in izkoriščanje sredstev v železniškem prometu.

Skupnost je vložila v železnice znatna sredstva. V zadnjih nekaj letih smo porabili povprečno nad 30 milijard na leto za vzdrževanje prog, vagonov in lokomotiv, za nabavo mnogih prevoznih sredstev in gradnjo novih prog.

Industrializacija države je zahtevala hitro gradnjo novih prog, ker je bila mreža obstoječih prog nerazvita in nepovezana, tako da so bili nekateri kraji brez železnice, ali pa so bile samo ozkotirne in nesposobne opravljati povečani prevoz, ki ga je zahtevalo gospodarstvo. Zato smo gradili proge Brčko—Banovići, Samac—Sarajevo, Doboj—Tuzla, Banja Luka—Breza—Vareš in druge. Zato so bila potrebna velika sredstva. S tem smo zadovoljili najnujnejše in najneobhodnejše potrebe. Ostalo pa je še nekaj problemov, ki jih bo treba rešiti. Potrebe bodo narekovala med drugim gradnjo nekaterih novih prog, razširitev nekaterih vozlišč in spremembo nekaterih ozkotirnih prog v normalnotirne.

Kljub pomembnim investicijam pa nismo mogli zadostno vzdrževati obstoječe proge, vagonov in lokomotive. Proge so v slabem stanju, mnogo progov je gnilih, mnogi objekti so samo privizorni, vlaki vozijo počasi, ker proge niso sposobne za večjo hitrost in večje težine. Manjka

nam dosti potniških vagonov, prav tako nam primanjkuje precej tovornih vagonov za prevoz določenih vrst blaga (cistern, vagonov za sveže meso in podobno). Razen tega imamo še nad 15.000 neuporabnih vagonov, ki že nekaj let čakajo na popravilo.

Po vojni smo zgradili in močno povečali industrijo za vzdrževanje in gradnjo novih prevoznih sredstev, toda njena zmogljivost še ni tolikšna, da bi omogočila hitro popravilo celotnega voznega parka jugoslovanskih železnice.

Po drugi strani tudi železnice nimajo dovolj sredstev, da bi enakomerno in v celoti angažirale vse tovarne vagonov in železniške delavnice za vzdrževanje prevoznih sredstev in za izdelavo novih.

Gre predvsem za zagotovitev sredstev za zamenjavo, za vzdrževanje in nabavo novih vozil. Boljše vzdrževanje in menjava bi se lahko zagotovili s ponovno ocenitvijo vrednosti osnovnih sredstev, ker so se od leta 1952, ko je bila izvršena zadnja cenitev, cene dvignile. Nadaljnja izgraditev in širša rekonstrukcija pa bo odvisna od razpoložljivih sredstev, ki jih bo skupnost lahko porabila za investicije.

Dejstvo je, da v zadnjih dveh, treh letih železnice vidno zaostajajo za razvojem gospodarstva

in potrebami države. Deloma že ne zadoščajo več gospodarstvu, pa tudi prevozu potnikov nudijs doka slabe usluže. Ponovna ocenitev osnovnih sredstev in tarife za prevoz po železnici, ki bi bile izdelane na tej podlagi, bi precej pripomogle, da bi se proge in pokvarjena prevozna sredstva popravila, izdelali novi potniški in tovorni vagoni ter lokomotive, skratka, da bi se železnice rekonstruirale in modernizirale.

Povpraševanje po radijskih aparatih

Osvoboditvi nismo imeli naprav za proizvodnjo radijskih aparatov. Predvojne naprave, ki so bile majhne po obsegu, po lačnu proizvodnje pa obrtniške, so bile med vojno popolnoma demontirane. Po vojni je prvi aparat napravila tovarna »Nikola Tesla« v Beogradu. Prvi njeni proizvodi pa so se pojavili na tržišču šele v letu 1948.

Radijske aparate so postopoma začeli pošiljati na tržišče poleg tovarne »Nikola Tesla« in »Telekomunikacije« iz Ljubljane, »Radio-elektra« iz Kragujevca, »Radio-industrija« iz Zagreba in kasneje RR-zavodi iz Niša.

Celotna povojna proizvodnja, ki znaša blizu 237.000 radijskih

aparatur, ni mogla biti približno z vodilni povpraševanja, čeprav je znatno izboljšala obkrobovanje s sprejemniki. Dočim je leta 1948 imel k. m. vsak stotil pr. železniški aparat, je leta 1954 prišel 1 aparat že na vsakih 34 prebivalcev. Če bo naša radijska industrija obdržala sedanji tempo razvoja, kar je zelo verjetno, bo imel leta 1960 vsak 12 prebivalec Jugoslavije svoj radijski aparat. To predstavlja povprečno število v 22 evropskih držav.

Naša radijska industrija je razen tega že danes sposobna, da začne poleg širokega asortimenta radijskih aparatov proizvajati tudi televizijske sprejemnike.

Nov tekstilni stroj

Neka ameriška poslovna skupina je ponudila milijardo lir za odkup patenta novega tekstilnega stroja v Italiji, ki so ga razstavili v tovarni »Ripa Monti« v Orsenigu. Ta novi stroj je pravzaprav najnovejša vrsta stavev, s katerim se proizvodni postopek poenostavlja in omogoča zmanjšanje proizvodnih stroškov za okrog 60 do 70% v primerjavi z najmodernejšimi stavami. Izdelali so okrog 20 prototipov tega stroja, ki so ga razstavili tudi na mednarodnem sejmu tekstila v mestu Busto Arsizio.