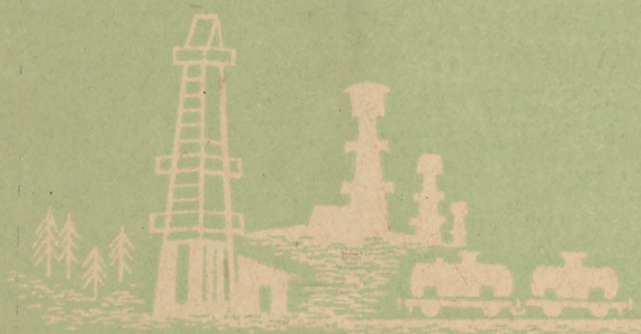




GOSPODARKA



GÓRNICITWA



Nr 10

WARSZAWA

1951



TREŚĆ NUMERU

RYSZARD NIESZPOREK — Minister Górnictwa	
Zasady wewnątrzzakładowego planowania	1
WŁADYSŁAW SALEWICZ	
Zagadnienie przewozów kolejowych w górnictwie	3
BERNARD WYSOCKI	
Rynek opałowy w Polsce	7
WYMIANA DOŚWIADCZEŃ	
Inż. HENRYK GAUZE	
Naprawa wózków kopalnianych	9
KONSULTACJE	
Mgr BRONISŁAW GARLIŃSKI	
Planowanie a normy zużycia węgla	10
Z DOŚWIADCZEŃ ZSRR	
A. M. WALENTINOW	
Dalsze obniżenie kosztów węgla	15
KRONIKA KRAJOWA	21
KRONIKA ZAGRANICZNA	24

SPIS TREŚCI NUMERU POPRZEDNIEGO (WRZESIEŃ 1951)

Zdzisław Dytnerski — U progu nowego roku szkolnego. **Franciszek Sadowski** — Z doświadczeń szkolenia zawodowego w przemyśle węglowym. **Tadeusz Kubiczek** — Współzawodnictwo „Cykl na dobie” w przem. węglowym w I półroczu 1951 r. **Stefan Brincken** — Zagadnienie bezpieczeństwa i higieny pracy w przemyśle naftowym. **Józef Chlebowczyk** — Problemy czeskosłowackiego węgla kamiennego. **Olgierd Brzozowski** — Z zagadnień etatyzacji w Resorcie Górnictwa. **Zygmunt Dzikowski** — Zjednoczenie Chorzowskie obniża koszty własne. **Henryk Gauze** — Konserwacja urządzeń maszynowych. **A. S. Stugariow** — O wzmożeniu kontroli bezpiecznego wykonywania robót w kopalniach węgla. **Kronika krajowa. Kronika zagraniczna.**

GOSPODARKA

GÓRNICTWA

CZASOPISMO GOSPODARCZE MINISTERSTWA GÓRNICTWA
Miesięcznik

NR 10

PAŹDZIERNIK 1951

ROK I

R. NIESZPOREK
Minister Górnictwa

Zasady wewnątrzzakładowego planowania

Poniżej przytaczamy przemówienie Obywatela Ministra Górnictwa wygłoszone na naradzie aktywu gospodarczego Resortu Górnictwa w dniu 13.IX.51 r. Dokładne sprawozdanie z przebiegu narady podamy w numerze następnym.

Redakcja

Dzisiejsza narada aktywu gospodarczego oraz przedstawiciele organizacji partyjnych przemysłu węglowego ma na celu omówienie i przedyskutowanie jednej z podstawowych form kierowania naszymi przedsiębiorstwami; ma bowiem na celu — w przedzień ich zastosowania — przepuścić przez filtr krytyki opracowane i wypróbowane już przez przeciąg niespełna dwóch miesięcy na kopalni Bobrek **zasady wewnątrzzakładowego planowania.**

Jest to metoda nowa, pogłębiona i wynikła z bogatych doświadczeń przodujących przedsiębiorstw Związku Radzieckiego oraz z naszej własnej kilkuletniej praktyki planistycznej — metoda określania i kontroli wykonania zadań gospodarczych stawianych przed poszczególnymi ogniwami organizacyjnymi zakładu pracy, jakimi są oddziały lub wydziały produkcyjne podstawowe i pomocnicze. Jest to również jedynie skuteczny instrument rozszerzenia i pogłębienia świadomości o odpowiedzialności za wykonanie zadań gospodarczych, przeniesienia i ugruntowania tej świadomości w szerokim kręgu naszych kierowników oddziałów produkcyjnych i ważnych stanowisk pracy. Jest to, jak wskazuje przodująca praktyka radziecka, pewny oręż w walce o ujawnienie i wykorzystanie rezerw, jakie tkwią jeszcze w naszej gospodarce, nie mówiąc o tym, że właściwe formy i poprawna praktyka w stosowaniu zasad planowania wewnątrzzakładowego oznaczają bezpośrednio wzmoczenie dyscypliny produkcyjnej i likwidację szturmo-wszczyzny oraz winny zapewnić rytmiczność funkcjonowania dużych organizmów gospodarczych, jakimi są nasze kopalnie, winny zapewnić harmonijność współdziałania poszczególnych składowych części tych organizmów, jakie reprezentowane są przez oddziały i wydziały produkcyjne.

Zastosowanie zasad planowania wewnątrzzakładowego, które będą dziś przedmiotem omówienia, dyskusji i krytyki, służyć ma również pogłębieniu

rozrachunku gospodarczego, zapewnić powinno właściwą platformę do walki o wykonanie nie tylko ilościowych, ale i całego szeregu **jakościowych wskaźników planu gospodarczego**, powinno walczyć przyczynić się do pomyślnej realizacji dużych i odpowiedzialnych **zadań obniżenia kosztów własnych produkcji**, tego najbardziej syntetycznego wskaźnika pracy przedsiębiorstwa.

Jak wynika z programu dzisiejszej narady — dyrektor kopalni Bobrek, inż. Wąsik, w referacie swoim przedstawi Wam szczegóły i podzieli się z Wami doświadczeniami, jakie wyniosła kopalnia z próbnego zastosowania opracowanej przez ekipę fachowców instrukcji o planowaniu wewnątrzzakładowym.

Nie zamierzam wyręczać dyrektora Wąsika, dlatego też w swoim zagajeniu nie będę dotykał problemów organizacji i techniki, funkcjonowania tego systemu ani szczegółów korzyści, jakie jego zastosowanie przyniesie, sądzę jednakże, że nie od rzeczy będzie na wstępie naszej dzisiejszej narady zwrócić Waszą uwagę na kilka podstawowych — moim zdaniem związanych z tą sprawą, zagadnień, przestrzec Was przed możliwymi w praktyce błędami i wypaczeniami, które mogą **zniweczyć wysiłek organizacyjny, włożony w przygotowanie pogłębienia metod planowania w przemyśle węglowym.**

Moje uwagi dotyczyć będą wypełnienia opracowanych przez fachowców form **żywą treścią organizacji i kierownictwa zakładami produkcyjnymi, treścią działania żywych ludzi** i dotyczyć będą dojrzałych do realizacji na obecnym etapie posunięć organizacyjnych, mających na celu usprawnienie kierownictwa, wzmoczenie dyscypliny produkcyjnej oraz pogłębienie poczucia odpowiedzialności za powierzone nam wszystkim przez Rząd i Partię sprawy.

Jak wiadomo, każda instrukcja może być lepiej lub gorzej opracowana. Może zawierać rzeczy dobre, może również posiadać pewne luki i niedociągnięcia. To co Wam dziś zreferują przejdzie przez filtr Waszej krytyki; i z pewnością — życzymy sobie tego niewątpliwie wszyscy, w stosowaniu okaże się praktyczne i pożyteczne. Nie znaczy to jednak, że w późniejszym okresie nie będziemy się starali systemu przez nas obranego ulepszyć, pogłębić, udoskonalić. Lecz jeśli nawet niezbyt szybko

usuniemy wszystkie usterki naszej instrukcji, to będzie to mniejszym złem, aniżeli to — przed czym chciałbym Was ostrzec, że zastosujemy ją formalnie bezdusznie, że podejmiemy do tego czysto „urzędowo” i nie dostrzeżemy celów, jakie nam w istocie rzeczy przy jej wprowadzeniu przyświecały.

Jako cele stawiamy: Po pierwsze: zlikwidować brak odpowiedzialności osobistej i wzmocnić **jednoosobowe kierownictwo wewnątrz przedsiębiorstw;**

Po drugie: podnieść operatywną samodzielność i umiejętność manewrowania wydziałowych kierowniczych pracowników przede wszystkim przy decydowaniu o bieżących produkcyjno-technicznych problemach, lecz nie ograniczając się na tym, należy wzmocnić ich samodzielność i podnieść stopień obeznania się ich przy decydowaniu o sprawach natury gospodarczej;

Po trzecie: uporządkować, uprościć i ulepszyć operatywną ewidencję procesów techniczno-gospodarczych i zapewnić im, z jednej strony prostotę, zaś — z drugiej strony bezwzględną prawdziwość; chcemy stworzyć proste formy operatywnej, finansowej obserwacji i kontroli działalności oddziałów i wydziałów;

Po czwarte: należy zapewnić i stworzyć warunki realnego, operatywnego kalendarzowego planowania zadań na codzień i jednocześnie postawić przed **kierownictwem zakładu produkcyjnego obowiązek organizowania współdziałania i odpowiedzialnego kierowania pracą oddziałów i wydziałów produkcyjnych**, zarówno podstawowych, pomocniczych jak i usługowych;

Po piąte: chcemy wreszcie stworzyć podstawę dla masowej pracy politycznej w kierunku mobilizacji naszych załóg na polepszenie ekonomicznych wskaźników produkcji.

Takie to są główne cele, jakim służyć ma metoda wewnątrzzakładowego planowania, cele jakimi kierowaliśmy się, decydując się na wprowadzenie tej formy pracy w naszych zakładach jeszcze w bieżącym roku. Zdajemy sobie sprawę, że nie osiągniemy tych celów łatwo i tylko administracyjnymi zarządzeniami i instrukcjami. Wiemy, że bez twardej i niewątpliwej walki się tu nie obejdzie. Wiemy, że realizację tych celów może nam zapewnić tylko dobór odpowiednich form i metod oddziaływania, że pomoże nam w tym na odpowiednim poziomie postawiona masowa polityczna praca wśród naszych załóg.

Pośród różnorodności form i metod pracy, która ma zapewnić realizację sprecyzowanych przeze mnie poprzednio celów naszej akcji, pragnę wskazać przykładowo tylko na kilka:

Zlikwidowaniu braku odpowiedzialności osobistej i wzmoczeniu jednoosobowego kierownictwa **wewnątrz przedsiębiorstw**, który to cel postawiliśmy na **pierwszym miejscu** w hierarchii zadań, jakie zamierzamy zrealizować w wyniku wprowadzenia zasad wewnątrzzakładowego planowania — sprzyjać może i powinna **zasada przydziału oddziałowi czy wydziałowi produkcyjnemu trwałych środków produkcji i zlikwidowanie braku odpowiedzialności w korzystaniu z nich w procesie produkcji.**

Tę zasadę należy uważać w ogóle za podstawowy warunek realności wprowadzenia planowania wewnątrzzakładowego i oddziałowego rozrachunku gospodarczego. Trzeba zerwać z błędnym poglądem, że za stan i racjonalne wykorzystanie maszyn i urządzeń odpowiada wyłącznie główny mechanik zakładu, a nie ponosi za to odpowiedzialności kierownik oddziału produkcyjnego. Nie będzie od rzeczy przypilnować, ażeby warsztaty remontowe lub brygady naprawcze posiadały swoje określone zadania i otrzymując zamówienia naprawcze od kierowników wydziałów produkcyjnych, poczuwały się do obowiązku wykonać zamówienie jakościowo i w terminie i ażeby pilnował tego **przede wszystkim** kierownik wydziału produkcyjnego. Trzeba, ażeby za dotrzymanie harmonogramu remontów ponosił odpowiedzialność w pierwszym rzędzie on, w którego władaniu znajdują się maszyny i urządzenia, służące oddziałowi do produkcji.

Nie mniejsze znaczenie od przydziału trwałych środków produkcji oddziałowi ma dla wzmocnienia jednoosobowego kierownictwa sprawa **przydziału oddziałowi środków obrotowych**, a w pierwszym rzędzie — niezbędnych dla produkcji materiałów. Konieczne tu będzie wprowadzenie zasady limitowania wydawnictwa materiałów, pogłębienia istniejących obecnie metod w tym zakresie, aby zapewnić kontrolę zużycia materiałów wg norm i zapobiegać ich marnotrawstwu. Na dalszym etapie konieczne będzie opracowanie normatywów zapasów materiałowych dla każdego oddziału produkcyjnego oraz równoczesne wprowadzenie zasady, że w wypadku przekroczenia norm rozchodu, magazyn może je wydać tylko za specjalnym zezwoleniem kierownictwa zakładu.

Realizacji **drugiego celu**, jaki stawiamy do spełnienia metodzie wewnątrzzakładowego planowania, a mianowicie: podniesienia operatywnej samodzielności naszych oddziałowych kierowników produkcji, podniesienia ich obeznania się ze sprawami gospodarczymi i pogłębienia — tym samym — ich umiejętności podejmowania decyzji we wszystkich obchodzących ich bieżących sprawach — może, dla przykładu, wydatnie pomóc **wstawianie w ich planach odpowiedniego asortymentu wskaźników produkcyjnych**, a przede wszystkim ustalaniu dla nich **harmonogramu wydobywania czy też harmonogramu wypuszczania produkcji, terminów wykonania usług, asortymentu i jakości produkcji, wielkości rozchodów materiałowych itd.**

Podniesie to niewątpliwie odpowiedzialność kierowników oddziałów produkcyjnych, wzmoże ich orientację i umiejętność operatywnego manewrowania środkami, uporządkuje ich czynności i wnie- sie w nie odpowiedni rytm.

Realizacja **trzeciego z kolei celu**, jaki nakreśliliśmy planowaniu wewnątrzzakładowemu, a mianowicie: uporządkowanie, uproszczenie i ulepszenie operatywnej ewidencji procesów techniczno-gospodarczych, zapewnienie im prostoty i prawdziwości, stworzenie prostej w swej formie finansowej kontroli działalności oddziałów i wydziałów, wymagać będzie znacznego, kilkustopniowego wysiłku, potrzebnego dla likwidacji balastu różnorodnych

form dokumentacji. Muszą tu współdziałać ze sobą ściśle organy planowania i księgowości. Pierwszy etap w tym zakresie to bezwzględne zniesienie ewentualnie zdublowanych instrukcją o planowaniu wewnątrzzakładowym form dokumentacji procesów techniczno-produkcyjnych — z jednej strony oraz — z drugiej strony — zapewnienie ścisłości w dokumentowaniu kontroli finansowej takich głównych elementów, zależnych od pracy oddziału, jak robocizna podstawowa i podstawowe materiały, których planowanie wprowadzamy na oddziały produkcyjne już w obecnej instrukcji.

Dalszy etap w tym zakresie, to generalne i dogłębne uporządkowanie dokumentacji wewnątrzzakładowej i ujęcie w system rachunkowości obliczania kosztów oddziałowych w pełnym ich asortymencie.

Realizacja **czwartego celu**, postawionego przez nas systemowi planowania wewnątrzzakładowego, a mianowicie: stworzenia warunków realnego operatywnego, kalendarzowego planowania codziennych zadań oraz **zobowiązanie kierownictwa zakładu** do zorganizowania właściwej i harmonijnej współpracy pomiędzy wszystkimi oddziałami produkcyjnymi wymagać będzie rozszerzenia i pogłębienia normatywnej bazy planowania i doskonalenia jej na podstawie progresywnych norm, nadania trwałości i pewności wewnętrznym harmonogramom produkcyjnym, harmonogramom międzyoddziałowych operacji i współpracy, które powinny powstawać na bazie ogólnozakładowych bilansów rozdziału materiałów, energii elektrycznej, paliwa, pary, gazu, na planowym rozdziale siły roboczej, harmonogramie przewozów wewnętrznych, zaopatrzenia itd., itd. Pogłębienie dyscypliny wewnętrznej współpracy poszczególnych oddziałów (np. podsta-

wowych z pomocniczymi), stworzenie, na dalszym etapie, systemu dokumentowania tej współpracy i ustalenia odpowiedzialności za jej naruszenie — oto są drogi realizacji tego celu.

Realizacja **piątego celu**, a mianowicie: podjęcie masowej pracy politycznej w kierunku mobilizacji załóg pracowniczych na polepszenie ekonomiczne wskaźników produkcji wymagać będzie bezwzględnie **sprawnego funkcjonowania systemu planowania wewnątrzzakładowego**, który stać się musi podstawą działania, zarówno administracji gospodarczej jak i — przede wszystkim — czynnika partyjnego i związkowego.

Chodzi tu o to, że sprawnie funkcjonujący system planowania wewnątrzzakładowego dać nam musi rękojmię **zbliżenia zadań produkcyjnych** nie tylko do kierownika wydziału produkcyjnego, ale do **każdego stanowiska pracy i każdego z osobna pracownika**. Znajomość zadania produkcyjnego, sprzężona ze znajomością środków, które dla jego zrealizowania ma w posiadaniu dany oddział, zmobilizuje niewątpliwie poszczególnych członków i całą masę naszej załogi do wyszukiwania dróg ekonomiczniejszego ich wykorzystania, pobudzi inicjatywę racjonalizatorską i oszczędnościową, polepszy w rezultacie efekty pracy każdego robotnika oraz ekonomiczne efekty działalności podstawowych naszych zespołów produkcyjnych — wydziałów, a tym samym całego zakładu.

Poparcie inicjatywy pracujących, pielęgnowanie jej oraz pomoc przodującym pracownikom, organizacja współzawodnictwa, nadanie mu kierunku i właściwych form — oto czołowe zadania naszego kierownictwa gospodarczego, podstawowych organizacji partyjnych i organizacji związkowych.

SALEWICZ WŁADYSŁAW

Zagadnienie przewozów kolejowych w górnictwie

Olbrzymia dynamika rozwoju naszego życia gospodarczego, wynikająca ze śmiałych, lecz niemniej słusznych założeń Planu 6-letniego, mobilizuje corocznie masy pracujące całego kraju do wykonywania założeń Narodowych Planów Gospodarczych.

Jesteśmy wszyscy świadkami wykonywania tych wielkich zadań, uczestniczymy w nich, zdając sobie sprawę, że z każdym dniem rośnie nasze bogactwo narodowe, zwiększa się tempo rozwoju naszej gospodarki. Nie wolno jednak zapominać, że ambitne założenia Planu 6-letniego wymagają stosowania coraz to nowszych bardziej wydajnych, socjalistycznych metod pracy, które ułatwiają pokonywanie powstających ew. przeszkód, prowadząc nas w rezultacie do zwycięskiego wykonania zadań nałożonych na nas w skali ogólnopństwowej.

Jednym z takich czułych zagadnień naszego życia gospodarczego, to czynnik transportu, któremu trzeba przyznać, za mało poświęcamy uwagi.

Nauki ekonomiczne niewiele zajmowały się dotychczas tym zagadnieniem, uważając je za swojego rodzaju pewnik, nie wymagający bliższej analizy jego ekonomicznego znaczenia. Stąd też brak jest do obecnej pory właściwej definicji transportu i komunikacji, który interpretuje się różnie, a określa w zasadzie jako przemieszczenie osób i towaru w czasie i przestrzeni, przy czym muszę stwierdzić, że słowo „przemieszczenie” nie wydaje się zbyt szczęśliwym określeniem.

Ustrój kapitalistyczny pozostawił po sobie głębokie ślady w szeregu przejawów naszego stylu życia, a między innymi i w transporcie. Pozostawił nam transport, transportowców i korzystających z usług transportu z przestarzałymi poglądami na to zagadnienie, które tkwią jeszcze niejednokrotnie do dziś w naszym postępowym organizmie gospodarczym. Dlatego też zachodzi konieczność głębokiego przeorania tych poglądów i przestawienia się z form przestarzałych na formy postępu, formy socjalistycznej współpracy przewoźnika z pobierającym usługi transportowe przy równoczesnym ustaleniu wspólnej odpowiedzialności za wykonanie nałożonych na obu kontrahentów zadań.

Poziom pracy transportu wywiera zasadniczy wpływ na cały system produkcji, zbytu i zaopatrzenia, dystrybucję masy towarowej, szybkość jej obrotu, wysokość kosztów, rentowność przedsiębiorstw i cały szereg innych zjawisk natury, tak gospodarczej jak i politycznej. Transport jest przecież niczym innym jak swego rodzaju klamrą spinającą plany produkcji z planami zbytu i zaopatrzenia, jest systemem krwionośnym organizmu państwowego rozprowadzającym życiodajne soki do poszczególnych jego członów, jest czynnikiem, dzięki któremu zdążamy poprzez upowszechnienie dóbr materialnych do ogólnego dobrobytu.

Musimy sobie jasno zdać sprawę, że w tym układzie stosunków, transport jest ważnym i nieodłącznym odcinkiem naszego życia gospodarczego, bez którego nie ma mowy o planowaniu produkcji, zaopatrzenia i zbytu, że transport nie jest zagadnieniem oderwanym, lecz ściśle związanym z przebiegiem tych procesów oraz z ich założeniami i wynikami.

Dlatego też nie dziełem przypadku, a wynikiem zrozumienia znaczenia transportu, wynikiem głęboko przemyślanej akcji jest wprowadzona w życie Uchwała Nr 415 Prezydium Rządu z dn. 2.6. br. ogłoszona w Biuletynie PKPG Nr 17 z dn. 5.7. br. w sprawie organizacji służb transportowych w urzędach i jednostkach gospodarki uspołecznionej. Myślą przewodnią Uchwały jest uporządkowanie i usprawnienie organizacji transportu i funkcji związanych z transportem **w jednostkach gospodarki uspołecznionej i urzędach nie wykonujących obowiązków przewoźnika publicznego** oraz likwidacja marnotrawstwa i nieuzasadnionych kosztów transportowych. Uchwała ta przyczyni się niewątpliwie do bardziej dokładnego planowania na odcinku transportu w ogóle, a w jednostkach gospodarki uspołecznionej w szczególności oraz spowoduje właściwe wykorzystanie środków i urządzeń transportowych, jak również przyczyni się do obniżenia kosztów transportu.

Po tym krótkim wstępie należy przejść do wyjaśnienia zagadnienia korzystania z usług transportu kolejowego, który w warunkach naszego resortu odgrywa kolosalną rolę, stanowiąc przeszło 50% przewozów masy towarowej w skali ogólnej PKP.

Jakie zadania w tej dziedzinie stawiają przed nami najwyższe czynniki państwowe i co musimy czynić aby je wykonać?

Poprzednia Uchwała Prezydium Rządu Nr 247 z dn. 31 marca 1951 r. w sprawie załadunku i przewozu towarów na Polskich Kolejach Państwowych ustaliła plan załadunku masy towarowej w okresie II, III i IV kwartału br. i zobowiązała do wykonania tych zadań zgodnie z planem, dając jednocześnie możliwość ewentualnego zwiększenia przewozów w przypadkach szczególnie uzasadnionych, w miarę możliwości taborowych i ruchowych PKP.

W wyniku zaleceń tejże Uchwały Przewodniczący Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego wprowadził w życie zarządzenie Nr 153 z dn. 3 maja br., a Minister Górnictwa zarządzenie

Nr 313 z dnia 27 kwietnia br. oraz zarządzenie Nr 400 z dnia 6.VII.1951 w sprawie zasad i trybu opracowywania operatywnych planów przewozu towarów kolejami normalnotorowymi. Myślą przewodnią tych zarządzeń jest zapewnienie wykonania przez PKP zadań postawionych w zakresie racjonalizacji przewozów i poprawy wskaźników techniczno-ekonomicznych oraz **ściślejszego powiązania planów przewozowych z planami produkcji przemysłowej i obrotu towarowego**.

W ten sposób doszliśmy do obecnego stadium planowania przewozów obowiązującego od 1 sierpnia br., nie obejmującego jeszcze całości masy towarowej produkowanej przez zakłady podległe Ministerstwu Górnictwa, gdyż tylko węgiel kamienny i brunatny, brykiety, koks, sól, drewno dla zaopatrzenia kopalń, produkty węglopochodne, produkty przemysłu naftowego oraz gazownictwa i towary wchodzące w zakres działania zakładów produkujących powyższą masę towarową są objęte planowaniem operatywnym. Pozostała część masy towarowej będzie objęta planowaniem w roku 1952.

Instrukcja PKPG stanowiąca załącznik do omawianego powyżej zarządzenia Przewodniczącego PKPG Nr 153 nałożyła na nas nowe obowiązki w operatywnym planowaniu przewozów, nie wpływające z mechanicznego podziału zadań planu rocznego na daną ilość okresów planowania operatywnego, lecz z zastosowania rocznego planu do konkretnych warunków okresu operatywnego. Dała ona możliwość korygowania planu rocznego uwzględniając postęp produkcji czy też obrotu towarowego.

Instrukcja nałożyła na bezpośrednich nadawców masy towarowej obowiązek sporządzania planów kwartalnych, miesięcznych i pięciodniowych w sposób jak najbardziej staranny, dokładny i realny zgodnie z jej założeniami.

Niedługi stosunkowo okres dzielący nas od rozpoczęcia planowania przewozów w myśl nowych zasad dał już pewne wyniki, na podstawie których można stwierdzić, szczególnie w przemyśle węglowym, że o ile tryb oraz sposób sporządzania planów kwartalnych i miesięcznych nie pozostawia wiele do życzenia, o tyle planowanie pięciodniowe posiada wiele usterek. Najważniejszą z nich — to ich nierealność w stosunku do zamówień wagonów, usunięcie czego powinno być naszą największą ambicją tym bardziej, że znajdujemy się w okresie wzmóżonych przewozów jesiennych. Zdajemy sobie wszyscy sprawę z faktu, że każdy z nas robi pierwsze kroki w rozpracowywaniu nowych zasad planowania przewozów, a szczególnie pięciodniówek, że uczymy się i nabieramy doświadczenia, toteż poprzez stałą kontrolę wykonania poszczególnych pięciodniówek winniśmy dążyć do ich urealnienia w stosunku do zamówień wagonów. Bez tej dewizy zmuszać będziemy kolej do pracy po ciemku i siłą faktu do pokonywania przez nią całej gamy trudności następujących się w jej planie eksploatacyjno-technicznym.

Musimy sobie jasno uprzytomnić, że plan kolei jest naszym wspólnym planem i na odwrót. Bez tej zasady mnożyć się mogą trudności z jednej

i drugiej strony, co w konsekwencji doprowadzić może do zahamowania pracy produkcyjnej obu kontrahentów. Dlatego też formowanie pięciodniowych planów przewozowych musi się odbywać na podstawie pięciodniowych planów produkcyjnych, które z kolei winny wyływać z głębokiej analizy zamierzeń na najbliższe 5 dni. Trzeba w tym kierunku dużo pracować, nabierać doświadczenia a odchylenia winny powstawać w najbliższej przyszłości i tylko w przypadkach zaistnienia przeszkód w postaci siły wyższej, nie dającej się przewidzieć.

Zaznaczyć należy, że plany pięciodniowe zastąpią w przyszłości zamówienia wagonów. Jest to jeszcze jeden atut, dla którego sprawy planowania pięciodniowego, tak produkcji jak i przewozów nie możemy zasypiać nigdzie, a zwłaszcza tam, gdzie masa towarowa nie przechodzi przez magazyn, lecz urobioną ręką robotnika płynie wprost do wagonów. Naszym hasłem okresu przewozów jesiennych winno być „realne planowanie pięciodniówek, to harmonijna współpraca z PKP dla prawidłowego wykonania planów naszych zakładów i kolei”.

Ostatnia Uchwała Prezydium Rządu Nr 524 z dnia 1 sierpnia br. w sprawie zapewnienia wykonania planu kolejowych przewozów towarowych w III i IV kwartale br. zwróciła uwagę na trudności przewozowe powstałe w poszczególnych dniach miesiąca maja i czerwca, dochodząc w konkluzji do przedsięwzięcia środków dla zabezpieczenia wykonania kolejowych przewozów jesiennych. W ten sposób nałożono między innymi i na nasz resort znaczne obowiązki, które należy przeanalizować.

Zadaniem naszym w tym okresie jest ścisłe, terminowe i należyte przestrzeganie zasad planowania przewozów kolejowych w myśl wspomnianej już instrukcji, wnikliwe ich analizowanie, szczególnie pod względem należytego, w granicach racjonalności, wykorzystania innych środków transportowych, jak komunikacji wodnej i samochodowej.

Musimy starać się zmienić nasz dotychczasowy stosunek do zagadnień transportu kolejowego, przykładając do niego taką wagę jaka jest mu należna z tytułu jego kolosalnego wpływu na wykonywane przez nas zadania. Musimy zakończyć z dotychczasowym twierdzeniem, że my produkujemy w sposób dla nas najdogodniejszy, a wy (tzn. kolej) musicie nam podstawiać pod załadunek na każde nasze żądanie taką ilość wagonów, abyśmy nie musieli magazynować masy towarowej.

Jest to z gruntu błędne podejście do sprawy świadczące o nieznanomości zagadnienia. Plany nasze i plany Kolei — to jedna całość zamykająca się w ostatecznym efekcie wykonaniem lub niewykonaniem Narodowego Planu Gospodarczego. Dlatego też musimy współpracować z koleją na jak najszerzej platformie wykazywania sobie wspólnie błędów, wprowadzać wzajemne usprawnienia a tą drogą na pewno dojdziemy w końcu do pomyślnych rezultatów i do poważnych oszczędności dla gospodarki narodowej.

Jakie zadania mamy do wykonania w związku ze wspomnianą już Uchwałą?

Należy dokładać wszelkich starań i dążyć z całą stanowczością do równomierności załadunku w poszczególnych dekadach operatywnych miesięcy, przez co unikniemy wszelkiego rodzaju składania dodatkowych zamówień wagonów, które dezorganizują pracę kolei, zmuszają do dodatkowej nieekonomicznej pracy oraz pogarszają jej wskaźniki techniczno-eksploatacyjne. Składane dotychczas dodatkowe zamówienia musimy obniżyć do minimum a raczej zupełnie je wyeliminować. W okresie przewozów jesiennych kolej będzie je respektowała tylko w przypadkach natury wyjątkowej i to tylko wówczas, kiedy pozwolą na to jej możliwości taborowe, czyli innym słowem, gdy kolej będzie posiadała rezerwę wagonową, na co absolutnie nie można liczyć.

Załadunek winien być dokonywany sukcesywnie i w ten sposób, aby odpowiadał on zdolnościom wyładowczym odbiorców a tym samym nie powodował przestojów wagonów pod wyładunkiem czy też w oczekiwaniu na wyładunek. W tym celu należy się posługiwać aktualnymi normami ruchowymi PKP dla dostaw pomiędzy nadawcą a odbiorcą (termin dostawy):

dla przewozu na przestrzeni	do 100 km—3 doby
„ „ „ „	od 100 km—200 km—4 „
„ „ „ „	„ 200 „ —400 „ —5 „
„ „ „ „	„ 400 „ —600 „ —6 „
„ „ „ „	„ 600 „ —900 „ —7 „
„ „ „ „	„ 900 „ —powyżej —8 „

z tym wyjaśnieniem, że do wyżej wspomnianego czasu wliczono również czas potrzebny do czynności podstawienia, załadunku i wyładunku wagonów. Zdajemy sobie sprawę, że kolej niejednokrotnie kumuluje przesyłki i w ten sposób sprawia trudności wyładowawcze odbiorcom, pobierając ponadto opłaty postojowego. Starania nasze, aby usunąć ten niezdrowy stan rzeczy, weszły już dzięki omawianej Uchwale w początkowe stadium realizacji, streszczające się w nałożonym na poszczególne DOKP obowiązku ustalenia komisyjnie z właścicielami (użytkownikami) bocznic maksymalnych norm załadunkowych i wyładowczych dla bocznic ustalonych w okresach czasu między poszczególnymi podstawieniami wagonów.

Ustalono zostały poza tym następujące nowe opłaty za przetrzymywanie wagonów przez nadawców i odbiorców pod załadunkiem lub wyładunkiem ponad termin wolny od postojowego:

- a) od jednej do czterech godz. przetrzymania — po 3 zł;
- b) od pięciu do dwudziestu czterech godz. przetrzymania — po 6 zł;
- c) ponad dwadzieścia cztery godz. przetrzymania — po 12 zł, za każdy wagon i każdą rozpoczętą godzinę przetrzymania, przy czym wagony o pojemności ponad 25 ton zalicza się jako 2 wagony.

Z powyższego jasno wynika, że musimy znacznie podwyższyć dyscyplinę przewozową na naszych zakładach, aby nie powodować przestoju wagonów pod wyładunkiem lub załadunkiem, co znacznie obniża współczynnik obrotu wagonów, tak ważny dla wykonania planu przewozów oraz pogarsza wskaźniki kosztów, o które toczymy wielką bitwę.

Unikać musimy w dalszym ciągu zbędnych przewozów, przewozów krzyżujących się, przewozów na bliższe odległości, których można dokonać innymi środkami lokomocji, jak również reekspedycji wagonów, które to czynniki bardzo pogarszają techniczno-ekonomiczne wskaźniki wydajności pracy kolei.

Dla sprawniejszego obiegu wagonów i regularnego ich podstawiania, oprócz omówionych już elementów, Uchwała zleciła rozkładanie planowanego wydobycia niedzielnego na dwie niedziele w miesiącu z takim obliczeniem, aby załadunek w poszczególnych niedzielach nie przekraczał 50% średniodziennego załadunku. Poza tym należy zorganizować w niedzielę i święta załadunek cegły, żwiru, kamienia, piasku, żużlu i drewna również w ilości 50% średniodziennego załadunku. Zalecenie to ma na względzie utrzymanie ciągłości potoku próżnych wagonów pod załadunek, odpowiedniego ich wykorzystania i zredukowania do minimum nieekonomicznego dla gospodarki narodowej przestoju próżnych wagonów w oczekiwaniu pod załadunek. Nie należy przy tym również zapominać, że obowiązkiem naszym jest wykorzystanie ładowności wagonów do obowiązujących norm, co ma również kolosalny wpływ na wykonanie przewozów w globalnej ich masie.

Prowadzona od dłuższego czasu walka o podstawianie wagonów zanieczyszczonych pod załadunek, znalazła również swoje odzwierciedlenie w Uchwale, która nakłada na odbiorców przesyłek towarowych całowagonowych obowiązek dokładnego oczyszczania wagonów niezwłocznie po dokonaniu wyładunków i zleca stosowanie kar za wykroczenia w tym kierunku w wysokości 30 zł od wagonu niezależnie od opłat przewidzianych w Taryfie Towarowej część IB. Za podstawianie wagonów do załadunku w stanie nienależytej czystości, co winno być stwierdzone protokolarnie między obu stronami, kolej płaci nadawcy 30 zł od wagonu niezależnie od rzeczywistych kosztów oczyszczania wagonów przez nadawcę, które nie mogą przekraczać zł 7,50 od wagonu. Zasady te nie dotyczą wagonów wymagających specjalnego oczyszczania, mycia lub dezynfekcji, które to czynności wykonuje kolej w dalszym ciągu za odpowiednią opłatą.

W ten sposób zakończony został wreszcie okres wielkiej niedorzeczności, jaki panował od dłuższego czasu na skutek podstawiania przez kolej wagonów zanieczyszczonych pod załadunek, co specjalnie odczuwał przemysł węglowy. Znajdowaliśmy się bowiem w sytuacji bez wyjścia. Z jednej strony, w myśl obowiązujących przepisów na PKP, kolej obowiązana była podstawiać pod załadunek wagony w stanie należytej czystości i zdatności a w przypadku przeciwnym mieliśmy prawo zwrócić

wagony i żądać podstawienia innych, a z drugiej strony nie mogliśmy korzystać z tych przywilejów, gdyż kolej z braku taboru nie mogła dokonywać wymiany wagonów na właściwe, zaś urobiony ciężką pracą górnika węgiel płynął z dołu całym potokiem i wymagał natychmiastowego podstawienia wagonów pod sortownię. Zakłady czyściły zatem wagony własnymi środkami, tracąc na te czynności kolosalną ilość nieproduktywnych dniówek roboczych pochłaniających duże fundusze niewłaściwie wydatkowane. Zakłady nie miały przy tym możliwości wyegzekwowania tych kosztów od kolei, która zawsze twierdziła, że mają one prawo wagonów nie przyjmując powołując się na stosowne przepisy. Ten niewłaściwy stosunek kolei do tego zagadnienia oraz w wysokim stopniu gruba niesubordynacja odbiorców, nie zadających sobie trudu dokładnego oczyszczania wagonów po wyładunku, pogarszały jakość naszych produktów (nie zawsze dbano o dokładne oczyszczenie wagonów) szczególnie eksportowych, w wyniku czego zmuszani byliśmy niejednokrotnie w drodze reklamacji odbiorców do udzielania poważnych bonifikat za niewłaściwą jakość paliwa, wynikającą z jego zanieczyszczenia pozostałościami z nieoczyszczonych wagonów. Z uznaniem trzeba stwierdzić, że inicjatywa całego szeregu pracowników przemysłu węglowego, którzy słusznie nie mogli się pogodzić z tym niezdrowym stanem w skali gospodarki ogólnonarodowej spowodowała, że sprawa ta oparła się w końcu o najwyższe czynniki państwowe i znalazła swój epilog w omawianej Uchwale. Jest to jeden z wielu dowodów, że stała, uporczywa, bezwzględna i nieubłagana walka z wszelkimi przejawami niewłaściwego podejścia do różnego rodzaju zagadnień kończy się zawsze zwycięstwem słusznej sprawy. Pomimo jasnego postawienia zagadnienia przez Uchwałę, trzeba stwierdzić, że walka o czystość wagonów jeszcze się nie zakończyła.

Musimy w dalszym ciągu prowadzić ją w kierunku całkowitego wyeliminowania wagonów zanieczyszczonych z obiegu, aby uniknąć zupełnie udziału naszego w oczyszczaniu wagonów podstawianych pod załadunek. Należy zaniechać tym samym wykonywania nieproduktywnych dla nas roboczo-dniówek, co z powodzeniem pozwoli skierować wielu robotników do produktywniej pracy nad zwiększeniem dyscypliny przewozów poprzez szybszy i sprawniejszy wyładunek oraz załadunek wagonów, celem uniknięcia zbędnych ich przestojów i ponoszenia kosztów postojowego. Olbrzymie zadanie do spełnienia ma tutaj kolej przy równoczesnej wybitnej współpracy nadawców, którzy winni nawzajem się informować o odbiorcach i ich komórkach oportunistycznie podchodzących do tego zagadnienia, jak również informować organa kontrolne, które powinny zajmować rygorystyczne stanowisko w stosunku do winnych opłacania kwot z tytułu nieoczyszczonych wagonów.

Wreszcie przejdziemy do jednego z bardzo ważnych etapów naszej pracy, przewidzianych również w Uchwale, a mianowicie do kierunkowo-relacyjnego załadunku, marszrutyzacji pociągów i wyznaczenia pracowników PKP do współpracy z nadaw-

cami w tej dziedzinie. Uchwała zaleca stosować i rozszerzać w jak największym zakresie kierunkowo-relacyjny załadunek oraz współpracować w prawidłowym zestawieniu pociągów i dokonywaniu w szerszym zakresie marszrutyzacji pociągów na kopalniach i stacjach węglowych z pracownikami PKP, których w tym celu wyznaczy Minister Kolei.

Jest to zagadnienie olbrzymiej wagi w skali naszej gospodarki narodowej. Zagadnienie, którego pogłębianie będzie szybciej prowadzić do właściwego wykorzystania obrotu wagonów, szybszego i sprawniejszego obrotu towarów i środków obrotowych a w konsekwencji do przyspieszenia wykonania zadań Narodowego Planu Gospodarczego.

Dla zwiększenia zainteresowań w tym kierunku Uchwała przewiduje zniżki taryfowe dla nadawców przesyłek krajowych zestawiających pociągi zmarszrutyzowane w wysokości 5% zniżki taryfowej od zmarszrutyzowanego pociągu, zaś w wysokości 2% zniżki taryfowej od grup wagonowych obejmujących co najmniej 10 wagonów w każdej grupie. Będzie to niewątpliwie dużym bodźcem do pogłębienia kierunkowo-relacyjnego ładowania wagonów i marszrutyzacji pociągów. Trzeba stwierdzić, że dzięki współpracy przemysłu węglowego z koleją, zagadnienie to nabrało już pewnego zrozumienia, zaś owocem jego jest 2730 pociągów zmarszrutyzowanych uruchomionych na terenie DOKP Katowice tylko w m-cu kwietniu br., co stanowiło olbrzymi procent wszystkich pociągów węglowych. Z powyższego wynika, że realizacja tej

nowej metody daje już wyniki w postaci dalekich potoków ładunków, które bez zbędnych przestojów kierowane są szybciej i sprawniej na dalekie odległości. Dzięki tej metodzie osiągamy wspólnie z koleją doskonałe wyniki techniczno-ekonomiczne i dlatego naszym wspólnym zadaniem jest pogłębiać tę pracę jak najwięcej.

Jak już wspomniano na wstępie, transportem za mało się dotychczas interesowano, a z tego pobieżnego tylko przeglądu niektórych zjawisk w transporcie kolejowym jasno wynika, że jest to zagadnienie, w którym mamy jeszcze bardzo wiele do odrobienia i dlatego z tym większą energią musimy wszyscy pracować, aby transport postawić na poziomie, jaki mu przypada z tytułu jego olbrzymiego znaczenia dla rozwoju gospodarki narodowej. Musi nastąpić zmiana przestarzałego w tym względzie prawa przewozowego i przepisów, zwiększenie dyscypliny przewozów, włączenie szerokiego ogółu transportowców i kolejarzy do planowania przewozów, co jest najpilniejszym zadaniem, usprawnienia procesów naładunkowych i wyładunkowych przez stosowanie mechanizacji, a często da się to uczynić bardzo prostymi i niekosztownymi sposobami, poza tym organizowanie szkolenia transportowców itp. Ścisłe przestrzeganie Uchwał Rządu i obowiązujących zarządzeń Ministra Górnictwa zapewni owoce naszych wysiłków, wynagrodzi trudy, prowadząc do zwycięstwa, któremu na imię Plan 6-letni i dobrobyt mas pracujących Polski Ludowej.

BERNARD WYSOCKI

Rynek opałowy w Polsce

Potrzeby opałowe gospodarstw domowych zaspokaja szeroki wachlarz artykułów: drewno, torf, węgiel brunatny oraz kamienny, brykiety z torfu, węgla brunatnego czy kamiennego, koks hutniczy, półkoks oraz koks pogazowy, gaz ziemny, gaz kok-sowniczy czy miejski, energia elektryczna itp. Szereg warunków technicznych i ekonomicznych wywiera wpływ na charakter i intensywność wykorzystywania poszczególnych środków opałowych. Należy jednak podkreślić, że każde z tych paliw jest dobrem gospodarczym, które winno być zużyte najbardziej racjonalnie i oszczędnie.

Fakt, że w Planie 6-letnim podstawowy przemysł, który jest największym konsumentem węgla, wzrasta o 200 — 300% w stosunku do 1949 roku, wówczas gdy wydobycie węgla wzrasta jedynie o ok. 40%, powoduje, iż oszczędność węgla w gospodarce narodowej staje się nakazem najwyższego rzędu.

Uchwała Prezydium Rządu z dnia 8.11.1950 r. w sprawie oszczędności węgla w gospodarce narodowej podkreśla, że dotychczasowe rezultaty gospodarki węglem dowodzą, iż zużycie węgla w szeregu przemysłów na jednostkę produkcji jest u nas po wojnie wyższe niż w innych krajach, a niekiedy wyższe niż przed wojną, co świadczy o niewykorzystanym jeszcze marnotrawstwie wę-

gla. Ogłaszane w prasie liczne przykłady uzyskanych oszczędności węgla w PKP czy w poszczególnych przemysłach potwierdzają prawdziwość faktu istnienia nadmiernego zużycia węgla. Równocześnie świadczą o znacznych możliwościach uzyskania dalszych oszczędności.

Konsumpcja węgla przez gospodarstwa domowe a przede wszystkim wiejskie wzrosła w porównaniu do 1939 r. prawie 2,5-krotnie. Przyczyny natury ogólnej, jak zmiany charakteru gospodarczego naszych ziem wywołane przesunięciem granic, jak wyższy po wojnie stan dobrobytu wsi polskiej, korzystne ustawienie cen węgla do cen innych paliw, wysokie koszty robocizny i transportu przy eksploatacji niektórych innych paliw — wytworzyły warunki demobilizacji w wykorzystywaniu pozawęglowych środków opałowych, przede wszystkim torfu i drewna nieużytkowego.

Przedstawione na wstępie założenia 6-letniego Planu, zakładające wysoki wzrost zapotrzebowania węgla na cele produkcji, sprzeciwiają się niewłaściwej tendencji rynku opałowego — zaspokajania potrzeb prawie wyłącznie węglem. Potrzeby opałowe posiadają charakter wybitnie sezonowy, równocześnie zaś paliwo jest artykułem masowego użytku. Stwarza to dodatkowe trudności na odcinku transportu w okresie wzmożonych przewozów jesiennych.

Ostatnio wydany został szereg zarządzeń, które w sposób istotny zmieniły układ rzeczy na rynku opałowym.

Zarządzeniem b. Min. Przemysłu i Handlu z 1945 roku została powołana Centrala Zbytu Węgla do wyłącznej sprzedaży paliw stałych. Zaopatrzenie opałowe odbywało się w ramach kontyngentów węgla wolnorynkowego i administracyjnego; pracownicy zakładów przemysłowych otrzymywali na podstawie umów zbiorowych deputaty węglowe.

Następujący dystrybutorzy rozprowadzali dotychczas paliwo poprzez swoje oddziały wojewódzkie i składy opałowe: Centrala Zbytu Węgla, Centrala Rolnicza Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”, Związek Spółdzielni Spożywców oraz Miejski Handel Detaliczny; ponadto na terenie niekiedy węglowej kopalnie przemysłu węglowego w tzw. sprzedaży drobniczej.

Utworzenie Ministerstwa Handlu Wewnętrznego, odpowiedzialnego za właściwe zaopatrzenie ludności i podporządkowanie w tym zakresie Centrali Zbytu Węgla temuż Ministerstwu, spowodowało włączenie dystrybucji węgla do ogólnych ram polityki handlowej Min. Handlu Wewnętrznego. Paliwo na cele opałowe, czyli tzw. fundusz rynkowy i administracyjny (opał gmachów) podlega wytycznym MHW i Wydziałów wzgl. Referatów Handlu Prezydów Rad Narodowych odnośnie podziału na województwa, powiaty, gminy i gromady oraz na dystrybutorów.

Roczne i kwartalne plany obrotu towarowego oraz miesięczne rozdzielniki towarowe winny ujmować całą masę opałową pod względem wartości, tonażu i asortymentu, dzieląc je na poszczególne terenowe jednostki administracyjne oraz na aparat dystrybucji.

Nowy rozdział na tle zarysowanych powyżej stosunków otwierają trzy zarządzenia, regulujące wspólne zagadnienie zwiększenia eksploatacji lokalnych środków opałowych, zastępczych dla węgla i koksu.

Zarządzenie MHW z dnia 15.6.1950 r. powołało pełnomocników wojewódzkich do spraw gospodarki opałowej. Zadaniem ich było zabezpieczenie należytego zaopatrzenia ludności w opał i scentralizowanie dyspozycji w zakresie prowadzenia racjonalnej gospodarki wszystkimi środkami opałowymi w przekroju regionalnym.

Pełnomocnicy winni prowadzić gospodarkę opałową w ramach poszczególnych województw w oparciu o zasadę, iż paliwa rozdzielane centralnie (węgiel, koks hutniczy) mają służyć tylko do pokrywania takich deficytów opałowych, jakich nie można pokryć z zasobów lokalnych. Tak wytyczony kierunek polityki opałowej wywołał potrzebę ujęcia w formie wojewódzkich bilansów opałowych wszystkich lokalnych paliw, spotęgowania ich eksploatacji i racjonalnego wykorzystania. Przyniosło to w efekcie pełniejsze zaopatrzenia rynku.

Praktyczne uzupełnienie tej akcji stanowią: 1) uchwała Prezydium Rządu z dnia 27.11.1950 r. w sprawie usprawnienia zaopatrzenia ludności w opał oraz dodatkowego pozyskania w lasach państwowych drewna opałowego oraz 2) uchwała Pre-

zydium Rządu w sprawie zwiększenia planu eksploatacji torfu w 1951 r. do 600 tys. t. a więc przeszło 4-krotnie. Pierwsza uchwała zobowiązuje Min. Leśnictwa i Handlu Wewn. do maksymalnej aktywizacji sprzedaży drewna opałowego (drobnicy i karpiny) dla konsumentów loko las. Konsekwentnym rozwinięciem powyższego jest przepis upoważniający Prez. WRN do wstrzymania na wnioszek pełnomocnika opałowego dostaw węgla kam. do gmin lub grup gmin, posiadających na swym terenie zapasy niewęglowych środków opałowych (drewno, węgiel brun., torf) w ilościach wystarczających na pokrycie potrzeb opałowych ludności. Podobne upoważnienie otrzymał Min. HW w odniesieniu do powiatów lub grup powiatów. Upoważnienia powyższe zostały już zastosowanie na terenie poszczególnych województw. Zarządzenia dotychczasowe, mimo że w znacznym stopniu zwiększyły pulę towarową racjonalnej dystrybowaną i zwięźały rozmiary żywiowości kształtowania się sytuacji na rynku opałowym, nie dawały warunków ukrócenia spekulacji i uniknięcia zaburzeń w zaopatrzeniu.

Niekontrolowana sprzedaż podstawowego artykułu spożycia masowego dawała możliwość elementom, dysponującym zasobem gotówki, wykupić w okresie wiosenno-letnim znaczne ilości węgla i koksu. I choć węgla na cele rynkowe szło dużo, dochodziło do piwnic konsumentów bardzo nierównomiernie. Brakło w okresie jesienno-zimowego natężenia sprzedaży jakiegokolwiek poglądu, jaki procent ludności został już zaopatrzony.

Uchwała Prezydium Rządu z dnia 26.5.1951 r. w przedmiocie zaopatrzenia ludności nie pobierającej deputatów w opał kładzie kres powyższym niedomaganiom, wytyczając nowe formy organizacyjne rynku opałowego w Polsce. Uchwała ta dąży do zagwarantowania sprawnej dystrybucji opału w miastach i na wsi, uniknięcia przerw w zaopatrzeniu, likwidacji zatorów powstających na skutek równoczesnego zgłaszania się po zakup nadmiernych ilości konsumentów, zaoszczędzenia szerokim masom pracującym niepotrzebnej straty czasu i przeciwdziałania śrubowaniu przez elementy spekulacyjne cen transportowych oraz cen węgla.

Kraj podzielony został na dwie strefy zaopatrzenia: miejską, obejmującą ludność miast powyżej 10 tys. mieszkańców i wszystkich miast powiatowych oraz wiejską, w której skład wchodzi cała ludność wiejska i ludność pozostałych miasteczek.

Miasta strefy miejskiej podzielone zostały na dzielnice opałowe. Sprzedaż węgla w tej strefie prowadzi się: 1) detalicznie, sposobem ciągłym przez cały rok, przy pomocy silnie zagęszczonej sieci składów detalicznych. Ilości jednorazowej sprzedaży detalicznej określa Min. Handlu Wewnętrznego; 2) hurtowo tzn. na zamówienia większe od detalicznych ilości poprzez składy hurtowe. Sprzedaż taka odbywa się dwa razy w roku, w okresach od 15.6. do 15.10. i od grudnia do lutego. W tym celu Dzielnicowe Biura Opałowe (DBO) przyjmują zamówienia na węgiel i koks od konsumentów z funduszu rynkowego i prowadzą ewidencję kartotekową przyjętych i zrealizowanych zamówień. Zamówienia przyjęte przez DBO realizowane są przez składy hurtowe zasadniczo franko

siedziba (podwórze) odbiorcy środkiem przewozu, zorganizowanym przez DBO. Przyjęcie zamówienia przez DBO uzależnione jest od przedstawienia przez nabywcę zaświadczenia Komitetu Blokowego, podającego dane mieszkaniowe, które pozwalają na określenie minimalnego rocznego zapotrzebowania. DBO ustala wielkość zapotrzebowania lokalu mieszkalnego wg przyjętych norm.

Przydział węgla dla potrzeb ludności strefy wiejskiej wynieść winien w 1951 r. 52,5% ogólnej przewidzianej planem na fundusz rynkowy ilości węgla; ponadto analogiczny przydział drewna opałowego wynieść winien 83% oraz całość wydobytego torfu opałowego. Zorganizowanie prawidłowego zaopatrzenia w węgiel miejscowości strefy wiejskiej zlecono Centrali Rolniczej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”, dystrybucja zaś jest wykonywana wyłącznie przez gminne spółdzielnie (GS).

Tymczasem wprowadzony został podział dystrybutorów na strefy: w miejskiej — Centrala Zbytu Węgla, Miejski Handel Detaliczny i Związek Spółdzielni Spożywców, w wiejskiej zaś — Gminne Spółdzielnie.

Jednostką zaopatrzenia na wsi jest zagroda a w miasteczku lokal mieszkalny. Sprzedaż odbywa się pod nadzorem Komitetów Członkowskich. Zasada jest, że rozporządzalna ilość węgla wzgl. dowieziono do GS drewna dzielona jest w kolejności uprawnionych po 100 do 200 kg. Po zaspokojeniu w ten sposób potrzeb wszystkich powtarza się rozdział tyle razy, ile na to pozwala rozporządzalna ilość węgla wzgl. drewna. Sprzedaż torfu nie podlega ograniczeniu.

Celem zabezpieczenia potrzeb ludności strefy wiejskiej i umożliwienia zaopatrzenia w wypadkach nagłych i uzasadnionych, GS mają obowiązek posiadania stale na składzie rezerw w wysokości 5% przydziału miesięcznego węgla. Rezerwę tą można gospodarować za wiedzą Komitetu Członkowskiego w ilości do 50 kg na rodzinę jednorazowo. To samo dotyczy drewna.

Wyżej przedstawione formy zaopatrzenia ludności w opał przynoszą dla świata pracy dwie cenne zdobycze: gwarantowane dla wszystkich wystarczające zaopatrzenie oraz dostawę loko podwórze. Będzie sprawą niesłychanie doniosłą dla

aparatu handlu uchwycenie jak najbardziej realne zapotrzebowania ludności na środki opałowe do wykonania czego dysponować się będzie obecnie obszernym materiałem.

Następnym etapem będzie zaktywizowanie maksymalnej eksploatacji lokalnych środków opałowych dla możliwie pełnego zaspokojenia potrzeb. Trzecim zagadnieniem jest najbardziej racjonalne rozrowadzenie do każdej miejscowości i konsumenta masy towarowej, stojącej do dyspozycji dla strefy miejskiej i wiejskiej.

Zadaniu temu patronować ma powołana cyt. uchwałą Prezydium Rządu instytucja pod nazwą „Centrala Opałowa”, której zakres działania ma obejmować:

- 1) sporządzanie ogólnokrajowych bilansów opałow,ych,
- 2) nadzór nad sporządzaniem bilansów wojewódzkich i powiatowych,
- 3) planowanie i zaopatrzenie w opał konsumentów funduszu rynkowego, administracyjnego oraz deputatów,
- 4) koordynowanie zaopatrzenia w poszczególne rodzaje opału pod kątem maksymalnego wykorzystania torfu i drewna,
- 5) kierowanie działalnością własnej sieci hurtowej i nadzór nad siecią innych dystrybutorów,
- 6) organizacja racjonalnego systemu spedycji węgla na zasadzie centralnego „Dispaczu” przy współudziale PKP. Centrala ma posiadać strukturę i uprawnienia Centralnego Zarządu. Jej siedzibą będzie Warszawa.

Nieco odrębnej sprawy, choć również wiążącej się z organizacją rynku opałowego, dotyczą dwa dalsze zarządzenia Przewodniczącego PKPG: 1) z dn. 22.2.1951 r. w sprawie obliczenia zużycia paliwa do ogrzewania oraz 2) z dn. 8.6.1951 r. w sprawie trybu zaopatrzenia w węgiel kam., brykiety z węgla kam. i brunatnego oraz koks odbiorców z kontyngentu „opał gmachów” (fundusz administracyjny). Obydwa zarządzenia regulują ważny odcinek zaopatrzenia w opał budynków konsumentów zbiorowych. Ewolucja ram organizacyjnych rynku opałowego wydaje się być w zasadniczych zrzębach ustalona.

Wymiana doświadczeń

Inż. mech. HENRYK GAUZE

Naprawa wózków kopalnianych

Każda z kopalń posiada w ewidencji pewną ilość wózków służących do przewozu urobku. Ilość ta na poszczególnych zakładach waha się od paru set do paru tysięcy sztuk. Ciężkie warunki pracy w górnictwie i obsługa nie zawsze o pełnych kwalifikacjach są przyczynami dlaczego najczęściej stan ewidencyjny wózków nie pokrywa się ze stanem wózków w ruchu. Pewna ilość wózków zostaje wskutek uszkodzenia wycofana z obiegu i poddawana naprawie. Naturalnie, aby wydobyć nie cierpiało na miejsce wycofanych należy do obiegu wydobywczego wprowadzić nowe wózki.

Do zadań ruchu maszynowego zakładu należy więc należyta konserwacja wózków, analiza przyczyn uszkodzeń wraz z usunięciem tychże oraz sprawne i szybkie przeprowadzenie napraw.

Zrozumiałe jest, że wszystkie wózki celem należytej ewidencji winny być ponumerowane. Oznaczanie numerami jest przeprowadzane albo przy pomocy specjalnych tabliczek, albo też przez napawanie elektryczne cyfr bezpośrednio na blachy boczne bądź czołowe wózka. Sposób drugi z uwagi na prostotę wykonania i trwałość oznaczenia jest sposobem godnym polecenia. Ponumerowanie ułatwia właściwe gospodarowanie wózkami, umożliwia jed-

noznaczne skreślenie z ewidencji oraz prawidłowe prowadzenie napraw i konserwacji.

Pod pojęciem konserwacji wózka należy przede wszystkim rozumieć smarowanie oraz te drobne naprawy, które nie wymagają transportu wózka do warsztatu i mogą być wykonane na nadszymbiu wzgl. podszybiu. Do przeprowadzania konserwacji używamy przeważnie drużyn naprawczych złożonych z 2 lub 3 ludzi (kował z pomocnikami) wyposażonych w najprostsze narzędzia ręczne. Do obowiązków drużyny naprawczej tego typu należy:

- 1) smarowanie wszystkich wózków znajdujących się w obiegu,
- 2) kwalifikowanie wózków do naprawy,
- 3) drobne naprawy mające charakter robót konserwacyjnych, prostowanie, zakładanie łańcuchów, zaczepów itp.

Wózki z poważniejszymi uszkodzeniami, zakwalifikowane już do naprawy, należy przetransportować do warsztatu. Warsztat winien posiadać na ten cel specjalne pomieszczenie z doprowadzoną energią elektryczną oraz powietrzem sprężonym.

Z uwagi na duże ilości wózków naprawianych, pomieszczenie to niekoniecznie winno być pomieszczeniem zamkniętym. Do tego celu nadaje się, na przykład bardzo dobrze szopa otwarta z jednej strony z dachem.

Jako podstawową drużynę naprawczą przyjmuje się zespół pięciu ludzi w składzie: jednego kowala, dwu pomocników kowalskich, jednego spawacza autogenicznego i jednego spawacza elektrycznego z wyposażeniem: 1 spawarka elektryczna, 1 aparat autogeniczny, 1 młotek powietrzny, 1 kuźnia polowa oraz komplet narzędzi ręcznych (młotki, przebijaki itp.).

Celem należytego wykorzystania sprzętu, jeśli zezwalają na to warunki lokalne, stosuje się na tym sprzęcie pracę na dwie zmiany.

Drużyna taka składająca się z przeciętnie uzdolnionych pracowników winna wyreperować miesięcznie (200 godzin roboczych) od 150 do 300 sztuk wózków.

Stosowana często przy tych naprawach norma akordowa wyrażana w ilości sztuk, jest niewłaściwa i nie powinna być stosowana, gdyż wywiera ona demoralizujący wpływ na pracownika. Robotnik bowiem, zawsze będzie dążył do reperacji lekkich omijając bardziej uszkodzone wózki. Jak wykazało

doświadczenie, nawet najlepszy dozór nie jest w stanie temu zapobiec, stwarzając przy tym dla siebie ciągłe źródło nieporozumień. Natomiast godny polecenia jest akord czasowy na każdą operację naprawczą. Poniżej podaję przykładowo obliczony czas naprawy wózka według doświadczeń jednej z kopalń w rejonie Bytomia:

a) transport wózka, czas wyznaczony w min.	15'
b) oczyszczenie wózka	15'
c) prostowanie blach bocznych	30'
d) drobna naprawa zestawu kołowego razem ze smarowaniem	60'
e) wymiana jednej tulei w zestawie kołowym	120'
f) wymiana blachy bocznej	150'
g) wymiana blachy czołowej	120'
h) „ kątownika na krawędzi	60'
i) „ żelaza ceowego przy podwoziu	150'
j) wykonanie zderzaka	60'
k) naprawa starych blach	60'
l) założenie łąty dużej (większa niż 100 x 100 mm)	60'
ł) założenie łąty małej (mniejsza niż 100 x 100 mm)	30'
m) naprawa zderzaka	30'
n) wymiana $\frac{3}{4}$ ramy	30'
o) „ blachy dołowej	60'
p) przyspawanie numeru	10'
r) wykonanie i przyspawanie rączek	20'
s) naprawa i założenie sprzęgła	20'

Z uwagi na różne typy wózków i różny stopień zużycia, każda z kopalń wymaga innego opracowania akordu wraz z jego zatwierdzeniem. Dodać należy, że nawet raz opracowana norma dla jednej kopalni wymaga co pewien okres czasu korygowania.

Przed naprawą w warsztacie, kalkulator musi zapisać numer wózka oraz charakter uszkodzenia, odbierając wózek sprawdzić czy robota została wykonana prawidłowo i w wymaganym zakresie.

Przy codziennym odbiorze wózków można notować tylko numer wózka i numery kolejne poszczególnych wykonanych przy nim operacji. Na końcu miesiąca sumuje się wtedy czas wyznaczony i przez porównanie z czasem rzeczywiście przepracowanym oblicza się zarobek robotnika. — Zastosowanie tego systemu zwiększyło przeszło dwukrotnie ilość naprawionych wozów z równoczesnym zwiększeniem zarobków pracowników.

Konsultacje

Mgr BRONISŁAW GARLIŃSKI

Planowanie a normy zużycia węgla

Planowanie obejmuje coraz to nowe elementy działalności przedsiębiorstw przemysłowych, nieustannie opracowywane są coraz to dokładniejsze instrukcje o sposobie sporządzania planów. Radykalne zmiany w dziedzinie metodologii planowania przynoszą lata 1949 i 1950, gdy zostają wydane instrukcje PKPG Nr 2 i Nr 28 w sprawie opracowania planu techniczno-przemysłowo-financego. Od tego czasu poszczególne zakłady prze-

mysłowe opracowują szczegółowo plany swej działalności, dążąc do tego, aby nie tylko podnieść wielkość produkcji, ale, aby jednocześnie produkować taniej i lepiej. W walce o obniżenie kosztów dążą zakłady coraz to konsekwentniej, z jednej strony do podniesienia wydajności pracy, a z drugiej strony do obniżenia nakładów materiałowych.

O ile w pierwszych latach po wojnie przemysł używał surowce, materiały pomocnicze i energię w ilościach mniej lub więcej dowolnych, o tyle w miarę rozwijającego się poczucia konieczności pro-

wadzenia oszczędnej i gospodarnej polityki poszczególne zakłady i ich władze nadrzędne rozpoczynają analizowanie ilości zużywanych materiałów. Analizowanie tego rodzaju sytuacji doprowadza do wniosków, że zużycie materiałów w poszczególnych zakładach należy ująć w jakieś jednolite ramy i unormować. W wyniku tych wniosków władze nadrzędne danego przemysłu wprowadzają pierwszą fazę normowania, ustalając dla zakładów normy statystyczne zużycia surowców, artykułów pomocniczych, paliwa i energii.

OSZCZĘDZANIE PALIWA

Radykalne rozwiązanie gospodarki paliwem w skali ogólnopaństwowej przyniosła uchwała Prezydium Rządu z 8 listopada 1950 r. w sprawie oszczędności węgla w gospodarce narodowej. Uchwała ta ustala całokształt prac, jakie mają być wykonane w tej dziedzinie. Podstawowe zadania według omawianej uchwały są następujące:

- 1 opracowanie możliwie najbardziej doskonałej klasyfikacji węgla polskiego według klas i sortymentów, klasyfikacji, która umożliwiłaby należyty dobór węgla dla każdego odbiorcy,
- 2 ustalanie planów dystrybucji paliwa w formie bilansów, w której zarówno wielkość rozporządzalnej masy towarowej, jak i plan jej dystrybucji oparte byłyby na wspomnianej klasyfikacji,
- 3 instalowanie urządzeń wpływających na oszczędnościowe zużycie paliw w kotłowniach i zaprowadzanie pomiarowej aparatury w kotłowniach i innych urządzeniach cieplnych zużywających węgiel,
- 4 opracowanie wytycznych co do stosowania różnych klas węgla w zależności od typu paleniska,
- 5 szkolenie instruktorów i kontrolerów gospodarki cieplnej, stworzenie stanowisk energetyków cieplnych na zakładach produkcyjnych, szkolenie i instruowanie palaczy kotłowych.

W ten sposób zostanie, w zakresie zużycia węgla, zrealizowane podstawowe założenie socjalistycznej gospodarki planowej, a mianowicie racjonalne wykorzystanie zasobów materialnych dla realizowania długofalowych planów i zadań generalnych, jakie postawiło sobie Państwo do wykonania.

Jedną z najważniejszych zasad socjalistycznej gospodarki jest przestrzeganie systemu oszczędności, usuwanie objawów wszelkiego rodzaju rozrzutności i niegospodarności, racjonalne wykorzystanie wszystkich środków produkcji. Gospodarka socjalistyczna dąży do zmniejszenia jednostkowego zużycia surowców, materiałów, paliwa i energetyki elektrycznej, aby z jednej strony zmniejszyć podstawową część kosztów własnych przemysłu i aby z drugiej strony zaoszczędzonymi zasobami surowców, materiałów pomocniczych, paliwa i energii móc stworzyć dodatkową produkcję. Walka o oszczędne i racjonalne zużycie surowców materiałów i paliwa jest więc zadaniem posiadającym wielkie znaczenie dla całości gospodarki narodowej.

Akcja oszczędnego spalania węgla ogarnia szerokie masy pracowników zakładów przemysłowych. Palacze elektrowni „Szombierki” rzucają hasło współzawodnictwa międzyzakładowego w dziedzinie oszczędności węgla i akcja ta rozszerza się na

coraz to nowe załogi i zakłady przemysłowe. O oszczędną gospodarkę węglem walczą od dłuższego czasu Polskie Koleje Państwowe; załogi poszczególnych parowozów osiągają tu coraz większe oszczędności zużycia paliwa na brutto-tono-kilometr dokonanych przewozów.

Jednocześnie ukazuje się cały szereg prac i artykułów omawiających zagadnienie oszczędnej gospodarki paliwem i analizujących dynamikę wskaźników zużycia węgla w poszczególnych przemysłach na jednostkę produkcji wykonanej przez te przemysły.

WSKAŹNIKI

Wskaźniki zużycia paliwa na jednostkę produkcji są to uchwycone statystycznie ilości paliwa, jakie przedsiębiorstwo zużyło na wykonanie jednostki produkcji. Analiza dynamiki tych wskaźników da nam obraz, jak się przedstawia w dłuższym okresie czasu wysokość zużycia paliwa na jednostkę produkcji, scharakteryzuje nam ogólną tendencję zachodzącą w zużyciu paliwa w poszczególnych zakładach oraz wykaże czy badany zakład produkcyjny przeprowadza u siebie oszczędności w zużywanym paliwie, czy też kierownictwo i załoga zaniedbały w ogóle tę sprawę i wskaźniki zużycia w konsekwencji utrzymują się na niezmiennym poziomie względnie nawet podnoszą się.

Analiza wskaźników zużycia nie da nam jednak rzeczy najważniejszej, nie da nam krytycznej oceny, czy badany zakład prowadzi racjonalną i oszczędną gospodarkę paliwem. Stwierdzimy na podstawie omawianych badań, że zakład zużywa stale zmniejszające się ilości, lecz badane wskaźniki nie dadzą nam odpowiedzi na pytanie, czy ilości te nie są pomimo to jeszcze np. dwukrotnie większe od faktycznie niezbędnych. Analiza wymaga oceny porównawczej dwóch kategorii liczb względnie dwóch kategorii wielkości. Jeżeli badamy jakieś zjawisko w danym zakładzie, zjawisko wyrażone w wielkościach (cyfrach) bezwzględnych, jakie podają nam sprawozdawczość względnie ewidencja badanego przedsiębiorstwa, to musimy porównać stwierdzone cyfry stanu faktycznego z wielkością wzorcową, która ustali nam, w granicy jakich cyfr badane zjawisko powinno się wyrazić. Ta wielkość wzorcowa musi być ustalona w zakładzie przemysłowym w sposób naukowy, w sposób techniczny. Tymi wielkościami wzorcowymi na zakładach przemysłowych są normy techniczne.

Właściwą ocenę gospodarki cieplnej zakładu możemy przeprowadzić jedynie wtedy, jeżeli porównamy wskaźniki faktycznego zużycia z technicznymi normami zużycia paliwa.

Zastanówmy się obecnie nad tym, co to jest norma techniczna zużycia paliwa, jak ona powstaje i w jakich jednostkach winna być wyrażona.

NORMY

Statystyczna norma zużycia materiału jest to ilość materiału, jaka winna być zużywana na jednostkę produkcji, ustalona na podstawie analizy danych statystycznych dotyczących zużycia w analizowanym okresie czasu. Dane dotyczące zużycia

materiału w poszczególnych zakładach przemysłowych na jednostkę produktu są to, jak już uprzednio mówiliśmy, wskaźniki zużycia materiału obrazujące, że na wytworzenie 1 kilograma cementu cementownia zużyła 0,4 kg węgla. Analiza wskaźników zużycia kilku cementowni doprowadza do ustalenia statystycznej normy zużycia paliwa na 1 kg cementu. Norma ta opiera się o analizę wskaźników statystycznych zużycia. Jeżeli więc np. cztery cementownie zużywają 0,35 kg węgla na wyprodukowanie 1 kg cementu, a dwie inne zużywają w tym samym czasie w takich samych piecach obrotowych 0,5 kg węgla na 1 kg wyprodukowanego cementu, to wówczas analizujący te wskaźniki zużycia może dojść do wniosku, że przeciętna norma statystyczna wynosić powinna np. 0,37 kg. O ile bowiem założymy, że wielkość produkcji każdej z sześciu cementowni jest jednaka, to wówczas średni wskaźnik zużycia (średnia ważona zużycia) dla sześciu cementowni wynosi 0,40 kg.

Analitik badając cyfry statystyczne zużycia dochodzi do wniosku, że jeżeli pierwsze cztery cementownie zużywały 0,35 kg węgla, to pozostałe dwie cementownie, pracujące na identycznych urządzeniach technicznych, powinny również obniżyć zużycie, dążąc do osiągnięcia poziomu czterech pierwszych zakładów. Analitik bada szczegółowo zużycie tych dwóch cementowni w poszczególnych miesiącach i widzi, że cyfry zużycia są bardzo różne i wynoszą np. od 0,42 do 0,58. Analitik na podstawie tych badań dochodzi do wniosku, że jeżeli te dwie cementownie osiągają w niektórych miesiącach wskaźnik zużycia 0,42, to wówczas przy pewnym wysiłku i przy zastosowaniu własnych i cudzych doświadczeń, cementownie te powinny stale zużywać najwyżej 0,42 kg węgla, do czasu dokąd nie potrafią zrównać swego poziomu zużycia z czterema pozostałymi cementowniami. Dlatego ustala indywidualne normy statystyczne dla tych cementowni na 0,42 kg węgla, co łącznie z pozostałymi cementowniami da grupową statystyczną normę zużycia (średnią ważoną) w wysokości 0,37 kg.

Normy statystyczne posiadają pewien mobilizujący charakter, gdyż zmuszają te zakłady przemysłowe, które mają najmniej oszczędną gospodarkę materiałową, do wysiłku w obniżeniu swego zużycia i do korzystania z doświadczeń przedsiębiorstw, które już ograniczyły zużycie materiałowe. Norma statystyczna nie jest jednak normą opartą o podstawy naukowe i w ustroju socjalistycznym może mieć ona zastosowanie w przemyśle jedynie w początkach normowania zużycia, do czasu, gdy nie zostaną opracowane właściwe normy, a mianowicie techniczne normy zużycia materiału. Zasadniczym mankamentem normy statystycznej jest fakt, że przy analizowaniu wskaźników zużycia w poszczególnych zakładach brak nam oceny porównawczej w oparciu o cyfry wzorcowe, które powiedziałyby nam, jakie ilości zużycia materiału są **technicznie** niezbędne przy produkcji prowadzonej w określonych warunkach technicznych. Takim wzorcem porównawczym jest techniczna norma zużycia materiału.

Techniczna norma zużycia materiału jest to ilość materiałów (surowców podstawowych, materiałów pomocniczych, paliwa i energii) brutto, która w określonych warunkach pracy (naturalnych, gospodarczych i technicznych) powinna być zużyta do wykonania jednostki produkcji. Norma ta może być ustalana bądź na podstawie pomiarów i obliczeń, bądź na podstawach technologicznych z uwzględnieniem wszystkich zmian technicznych warunków zużycia. A więc, jest to ilość materiału, jaka w danych warunkach technicznych, przy istniejących urządzeniach technicznych, powinna być zużyta na wykonanie jednostki produktu. Ilość ta ustalona jest metodą techniczną, drogą naukowo uzasadnionych wyliczeń, pomiarów bądź też na podstawie receptury, przepisów, szkiców itp.

Jeżeli chodzi o bezwzględną wielkość normy technicznej, to nie jest ona wielkością stałą. Znajduje się ona pomiędzy dwiema następującymi wielkościami, a mianowicie pomiędzy: a) wskaźnikiem statystycznym zużycia, jaki istniał przed wprowadzeniem normowania technicznego i pomiędzy b) teoretyczną ilością jednostkowego zużycia materiału, określoną wyłącznie w sposób naukowy, a więc np. ustaloną w instytucjach naukowych w sposób laboratoryjny i nie przewidującą tych strat zużycia, jakie powstają przy produkcji fabrycznej.

Punkt a) jest więc punktem wyjściowym ilustrującym ilości zużywanych materiałów w momencie przed wprowadzeniem norm technicznych. Punkt b) jest teoretyczną wielkością optymalną, ustalającą najniższy poziom zużycia materiału na jednostkę produkcji. Jest to poziom, do którego winna dążyć norma techniczna, ale którego nie jest w stanie osiągnąć ze względu na niedoskonałość urządzeń produkcyjnych, powodujących straty w zużyciu materiałowym większe niż przy doświadczeniach wykonywanych metodą laboratoryjną. Normę techniczną zużycia konkretnego materiału w określonych warunkach technicznych można ustalić zupełnie dokładnie. Wiemy bowiem, w jakich warunkach technicznych, a więc w jakich urządzeniach technicznych i na jakich maszynach odbywa się produkcja, znamy właściwości danych maszyn, znamy straty materiałowe, jakie na nich powstają, możemy więc ustalić w sposób techniczny, ile powinna wynosić techniczna norma zużycia materiału dla danego urządzenia na jednostkę wykonanej produkcji.

Plan techniczny stanowi wyjściową część planu techniczno-przemysłowo-finansowego zakładu przemysłowego. „Plan techniczny jest to program prac organizacyjno-technicznych i naukowo-badawczych, realizacja których powinna zapewnić szybszą, lepszą i tańszą produkcję” (Instrukcja PKPG Nr 28, w sprawie opracowania planu techniczno-przemysłowo-finansowego na r. 1951).

ANALIZA

Zwężając obecnie zagadnienie do omawianego tematu właściwego zużycia paliwa w zakładzie przemysłowym, plan techniczny takiego zakładu poda nam, w jaki sposób i przy użyciu jakich metod i procesów będzie można dotychczasowy wskaźnik zużycia paliwa obniżyć do poziomu ustalonego

go przez normę techniczną zużycia na jednostkę. Opracowanie takiego planu metod musi nastąpić na podstawie szczegółowej analizy pracy przedsiębiorstwa. Po ustaleniu przyczyn, które powodowały zużycie paliwa ponad normę techniczną, przystępuje się do badań, jakie usprawnienia natury technicznej i organizacyjnej należy przeprowadzić, aby przedsiębiorstwo osiągnęło zużycie przewidziane normą techniczną. Należy więc np. ustalić plan zabiegów i prac, jakie muszą być zrealizowane, aby zakład mógł w istniejącym urządzeniu energetyczno-cieplnym poprawić współczynnik sprawności spalania paliwa, ograniczyć **straty** ciepłe powstające w urządzeniu, ograniczyć „jałowy” bieg maszyn powodujący nadmierne zużycie paliwa na jednostkę produkcji. Na podstawie badań przeprowadzonych przez inżynierów i techników ciepłych należy ustalić czy zakład otrzymuje właściwy sortyment i właściwy gatunek paliwa, dostosowany do urządzeń ciepłych przedsiębiorstwa. W wyniku takich badań należy ustalić, jaki sortyment i gatunek paliwa najbardziej jest odpowiedni dla rusztów i palenisk znajdujących się w zakładzie. Badania tego rodzaju powinny być połączone poza tym z projektowaniem takich usprawnień i przebudowy istniejących urządzeń ciepłych, które pozwoliłyby kosztem opłacałnych nakładów materiałowych na zużywanie mniejszych ilości paliwa względnie na zastosowanie mniej wartościowych gatunków i sortymentów paliwa, oczywiście z tym założeniem, że nie wyrze to ujemnego wpływu na ilość i jakość produkcji.

KADRY

Przy analizowaniu gospodarki cieplnej na zakładzie, należy zbadać czy personel obsługujący poszczególne urządzenia ciepłe posiada potrzebne kwalifikacje, poważna bowiem część zakładów przemysłowych nie posiada techników ciepłych ani właściwie wyszkolonych palaczy. Nieracjonalna gospodarka paliwem, wskutek nieumiejętnej obsługi urządzeń ciepłych, marnuje nieraz nie zdając sobie z tego sprawy najlepsze gatunki i sortymenty paliwa, nie uzyskując należytego efektu ciepłego. Należałoby dlatego odpowiednio przeszkolić obsługę tych urządzeń, opracowując jednocześnie instrukcje, jak należy spalać otrzymywane gatunki i sortymenty w poszczególnych urządzeniach ciepłych, aby utrzymać możliwie najbardziej korzystny współczynnik sprawności spalania oraz dzięki temu — oszczędności w ilościach zużywanego paliwa.

Do przeprowadzenia omawianych zadań i prac na terenie poszczególnych zakładów przemysłowych niezbędny jest fachowy personel techniczno-ciepły. Kwestię tę rozwiązuje zarządzenie PKPG z dnia 10 listopada 1950 roku w sprawie energetyków ciepłych i instruktorów opałowców w przedsiębiorstwach. Zarządzenie powyższe przewiduje konieczność utworzenia stanowisk inżynierów ciepłych względnie techników ciepłych w zakładach, zużywających poważniejsze ilości paliwa. Natomiast kontrolę gospodarki cieplnej w zakładach zużywających mniejsze ilości paliwa (poniżej 50 t

na dobę), nie posiadających energetyków ciepłych wykonywać będą jednostki sprawujące nadzór nad powyższymi przedsiębiorstwami. Dla celów tej kontroli zostały utworzone w jednostkach nadzorujących stanowiska instruktorów opałowców, których zadaniem jest doraźne instruowanie obsługi kotłów parowych i innych urządzeń ciepłych w zakresie racjonalnego zużywania paliwa. Ponieważ energetyków ciepłych o kwalifikacjach niezbędnych do tego rodzaju prac jest w Polsce niewielu, przystąpiono energicznie do doraźnego przeszkolenia kadr techników ciepłych na kursach zorganizowanych przez Centralę Zbytu Węgla. Jednocześnie politechniki, szkoły zawodowe, techniczne i Centralny Urząd Szkolenia Zawodowego rozpoczynają planowe szkolenie kadr inżynierów i techników ciepłych. W tych warunkach należy się spodziewać, że w niedługim czasie zostanie całkowicie rozwiązane zagadnienie kadr energetyków ciepłych, niezbędnych tak dla istniejących, jak i dla powstających w ramach Planu Sześcioletniego zakładów przemysłowych.

Powracając obecnie do zasadniczego tematu niniejszego artykułu możemy stwierdzić co następuje: Energetycy ciepłi i instruktorzy opałowcy przeprowadzają omawiane powyżej badania dotychczasowego zużycia paliwa w poszczególnych urządzeniach ciepłych zakładu. Na podstawie tych badań ustalają oni metody prac i zabiegów, przy pomocy których można dotychczasowe zużycie paliwa obniżyć do poziomu ustalonego przez normę. Program tych zmian i prac, jakie powinny być przeprowadzone, ze wskazaniem terminów ich wprowadzenia, z podaniem spodziewanych efektów oraz z wyszczególnieniem nakładów związanych z powyższymi usprawnieniami, wchodzi do planu usprawnień organizacyjno-technicznych, jaki zakład opracowuje w ramach planu technicznego. Plan usprawnień organizacyjno-technicznych podaje podstawowe dane o planowych usprawnieniach, efekt techniczny i efekt ekonomiczny, jakie powinno przynieść każde z usprawnień. Usprawnienia organizacyjno-techniczne muszą być oczywiście uzasadnione z punktu widzenia bezpośredniej opłacalności ekonomicznej danego przedsiębiorstwa i muszą jako efekt dawać obniżenie kosztów własnych.

PROGRESYWNOŚĆ NORM

Normy techniczne w socjalistycznej gospodarce planowej nie są jednak wielkościami stałymi, przeciwnie, posiadają one charakter dynamiczny, który przejawia się w dążeniu do nieustannego poprawiania i udoskonalania tych norm. Charakterystyczną cechą socjalistycznego systemu gospodarczego jest potężny rozwój socjalistycznego współzawodnictwa o przekroczenie norm, o osiągnięcie nowych, progresywnych norm zużycia surowców i materiałów. Ruch stachanowski obala przestarzałe normy hamujące dalszy rozwój gospodarki radzieckiej i żąda ustalenia nowych, przodujących norm.

Plan omawianych uprzednio usprawnień organizacyjno-technicznych powiązany jest z planem niezbędnych prac naukowo-badawczych i doświadczalnych. Prace te dążą do znalezienia metod tech-

nicznych, przy użyciu których dało by się wydatnie obniżyć normy zużycia materiałowego. W zależności od inicjatywy, wynalazczości i twórczej inwencji robotników, inżynierów oraz instytucji naukowo-badawczych osiągamy postęp techniczny i podniesienie technicznego poziomu produkcji, połączone równocześnie z wprowadzeniem oszczędniejszego zużywania surowców i materiałów.

Obydwa powyżej omówione czynniki — a mianowicie wyniki socjalistycznego współzawodnictwa o przekroczenie norm i prace naukowo-badawcze dążące do podniesienia technicznego poziomu zakładów przemysłowych — działają równolegle i powodują coraz to nowe wyniki w dziedzinie obniżenia zużycia surowców, materiałów i paliwa. Techniczna norma zużycia paliwa ulega w tych warunkach stałej obniżce i zbliża się coraz bardziej do teoretycznej ilości zużycia materiałów, którą określiliśmy w poprzednich rozważaniach jako teoretyczną wielkość optymalną i oznaczyliśmy ją punktem b).

Jak już powyżej mówiliśmy, jedną z najważniejszych zasad normowania zużycia materiałowego jest zasada progresywności norm zużycia, która stwierdza co następuje: Indywidualne osiągnięcia stachanowców i przodowników pracy nie mogą stanowić podstawy dla ustalenia norm technicznych dla całego kolektywu. Nie wszyscy pracownicy są jednakowo uzdolnieni pod względem fizycznym i dlatego nie są oni w stanie dojść do tych wyników, jakie zostały uzyskane w ramach wybitnych indywidualnych osiągnięć. Norma techniczna musi mieć jednak charakter bodźca, mobilizującego zakład do przekroczenia planu i musi ona podnosić cały kolektyw do poziomu przodujących robotników. Dlatego więc nie może być ona ustalana na poziomie przeciętnych wyników osiągniętych przez zespół produkcyjny, lecz musi leżeć gdzieś pośrodku między średnią uzyskaną przez kolektyw, a wynikami osiągniętymi przez przodujących pracowników. Przenosząc powyższe rozważania na płaszczyznę norm zużycia materiałów, możemy stwierdzić, że norma powinna ustalić się gdzieś pośrodku pomiędzy ilościami, jakie były zużywane przeciętnie przez daną gałąź przemysłu a normami osiągniętymi przez przodujące zespoły. Jeżeli więc średnie zużycie paliwa w cementowniach posiadających piece obrotowe wynosiło 400 kg paliwa na tonę wyprodukowanego cementu, a przodująca cementownia pracująca w tych samych warunkach technicznych osiągnęła normę zużycia 350 kg, to wówczas średnioprogresywna norma powinna się znaleźć gdzieś pomiędzy tymi dwoma wielkościami. Jest oczywiste, że norma taka nie może być obliczana w sposób matematyczny, a więc np. drogą ustalenia średniej arytmetycznej względnie średniej ważonej dla obydwu tych cyfr. Norma obliczona w ten sposób straciłaby charakter normy technicznej, ustalonej w sposób naukowy. „Po to, żeby znaleźć właściwą średnioprogresywną normę, należy głęboko przeanalizować warunki w jakich zostały osiągnięte najlepsze wyniki, rozważyć możliwości rozpowszechnienia tych wyników na inne podane przedsiębiorstwa, przestudiować doświadczenia przodujących stacha-

nowców i dopiero na tej podstawie ustalić średnioprogresywne normy”. (E. Łokszyn „Gospodarka Górnictwa” Nr 4/51).

JEDNOSTKI NORM

Omówiwszy w ten sposób zasady, na podstawie jakich budowane są normy techniczne zużycia paliwa, pozostaje nam jeszcze do omówienia sprawa jednostek w jakich wyrażane są normy zużycia paliwa. W wypadku, gdy chodzi o zużycie surowca lub materiału pomocniczego, które mają ujednolicone, standaryzowane gatunki, normy zużycia wyrażane są w tych jednostkach naturalnych, którymi mierzy się dany artykuł — a więc np. w kilogramach, metrach, sztukach itp. Zupełnie inaczej natomiast przedstawia się sprawa z paliwami stałymi, które są produktami naturalnymi. Produkt wytworzony przez naturę nie może być standaryzowanym, znormalizowanym artykułem o pewnych ściśle wyodrębnionych cechach w określonych grupach gatunkowych. Przyroda, która wytworzyła węgiel nie lubi wyraźnych granic i nagłych przeskoków gatunkowych, tworzy natomiast w gatunkach i rodzajach ogromne ilości form przejściowych. Dla określenia wielkości norm zużycia paliwa nie mogą wystarczyć jednostki naturalne, gdyż wartość opałowa całego szeregu węgli pomiędzy węglem brunatnym a antracytem jest zupełnie różna, dlatego też normy techniczne zużycia paliwa muszą być wyrażane w kilogramach paliwa umownego. Paliwo umowne jest wzorcem teoretycznym, posiadającym ściśle określone cechy, a więc za paliwo umowne możemy przyjąć węgiel, którego kaloryczność wynosi 7.000 kalorii. Znając obecnie cechy poszczególnych gatunków węgli, ustalone i usystematyzowane w polskiej klasyfikacji węgla kamiennego, możemy każde paliwo przeliczyć na węgiel umowny. Ustalamy odpowiedni współczynnik przeliczeniowy i obliczamy na jego podstawie, że 1 kg węgla umownego równa się X kilogramom węgla z określonej kopalni.

Na podstawie dotychczasowych rozważań dochodzimy do wniosku, że techniczna norma zużycia paliwa jest jedynym właściwym miernikiem, na podstawie którego możemy w sposób obiektywny i dokładny ustalić czy konkretny zakład, czy też gałąź przemysłu prowadzi racjonalną i oszczędną gospodarkę paliwem. Znaczenie norm zużycia materiałów i paliwa polega również i na tym, że umożliwiają one prawidłowe ustalenie potrzeb materiałowych poszczególnych zakładów i gałęzi przemysłu. Przedsiębiorstwo opracowuje swój plan zaopatrzenia, będący częścią składową Planu Techniczno-Przemysłowo-Finansowego wg wytycznych instrukcji PKPG Nr 28 (Zaopatrzenie). Ilość surowców, materiałów i paliwa, niezbędne do wykonania zadań planowych ustalone są na podstawie norm, jakie powinno zużyć przedsiębiorstwo do wykonania jednostki produkcji. Plan zaopatrzenia przemysłu, ujęty jako całość w gospodarczych planach narodowych, stanowi podstawę do rozdziału poszczególnych artykułów, a więc surowców, materiałów pomocniczych i paliwa. Tak więc, normy zużycia stanowią z jednej strony podstawę dla ustalenia rozmiarów zapotrzebowania materiałowego poszczególnych zakładów przemysłowych, a z

drugiej strony w oparciu o te normy opracowywane są narodowe bilanse towarowe i plany dystrybucji poszczególnych artykułów.

Zwężając to rozumowanie do omawianego zagadnienia paliwa musimy stwierdzić, że podstawą do opracowania planów dystrybucji paliwa na cele przemysłowe jest zapotrzebowanie tego prze-

mystu, oparte o techniczne normy zużycia paliwa ustalone dla tego przemysłu. Tylko ten plan dystrybucyjny paliwa, który będzie bazowany na normach technicznych zużycia, będzie planem właściwie opracowanym i będzie realizował socjalistyczną zasadę oszczędnej gospodarki tak cennym surowcem energetycznym jakim jest węgiel.

Z doświadczeń ZSRR

A. M. WALENTINOW

Wiceminister Przemysłu Węglowego ZSRR

Dalsze obniżenie kosztów węgla

Jednym z bezsprzecznych praw rozwoju socjalistycznej ekonomiki jest systematyczne obniżanie kosztów własnych produkcji.

Ta prawidłowość urzeczywistnia się przede wszystkim na podstawie szerokiego stosowania nowej techniki oraz, co z tego wynika, ciągłego wzrostu wydajności pracy. Dzięki codziennemu kierownictwu Partii i Rządu oraz udzieleniu ogromnej pomocy przemysł węglowy Związku Radzieckiego w ostatnich latach dosłownie przeobraził się. Obecnie nie mówi się już o poziomie mechanizacji takich procesów produkcyjnych, jak wrebienie węgla, odstawa węgla na ścianach, transport dołowy, załadunek węgla do wagonów kolejowych. Mechanizację tych procesów produkcji można uważać za skończoną.

Z roku na rok w szybkim tempie wzrasta mechanizacja takich procesów, jak załadunek węgla i kamienia przy pędzeniu wyrobisk przygotowawczych, ładowanie węgla na ścianach, dostawa drzewa do przodków itd.

Skala przebrojenia przemysłu węglowego jest w istocie potężna; jest ona dostępna tylko dla socjalistycznego państwa. Nie można pominąć faktu, iż w latach powojennych państwo dało przemysłowi węglowemu olbrzymie środki na inwestycje. Oddano do ruchu wielkie, wyposażone w najnowszą technikę kopalnie. Równocześnie z uruchamianiem nowych zakładów produkcyjnych dużo uwagi poświęca się polepszeniu mieszkaniowo-bytowych warunków życia górników. Rokrocznie oddaje się do użytku około 2 milionów m² powierzchni mieszkalnej. Zbudowano — i dalej budują się domy kultury, sale gimnastyczne, szpitale, kluby, szkoły, łaźnie, konsumy i inne obiekty.

Równocześnie z przebrojeniem eksploatowanych kopalń, stworzeniem nowego potencjału w przemyśle węglowym wyrosły wspaniałe kadry robotników, techników, inżynierów oraz działaczy gospodarczych, które potrafiły nie tylko opanować technikę, ale swoją twórczą pracą stworzyły nowe bardzo wydajne metody organizacji pracy i produkcji.

Wysoki poziom techniki i organizacji produkcji pozwolił w 1950 r. na wielu kopalniach Donieckiego Zagłębia przejść na cykliczną pracę, a w 1951 r. rozpowszechnić tę progresywną metodę organizacji produkcji na wielu kopalniach innych zagłębi węglowych.

Dzięki wymienionym przedsięwzięciom wprowadzonym w ostatnich latach zmieniła się również w sposób zasadniczy ekonomika przemysłu węglowego.

Wydajność pracy zwiększyła się w ciągu tylko 1950 r. o 10,3%. Takiego wzrostu wydajności pracy w ciągu jednego roku przemysł węglowy jeszcze nie znał. Przedwojenny poziom wydajności pracy robotników został znacznie przekroczony.

Wzrost wydajności pracy nie jest wynikiem intensyfikacji pracy robotników, lecz jest wynikiem mechanizacji procesów produkcyjnych. Poglądowo udowadnia się to znacznym zniżeniem nakładów w elemencie płac, które w 1950 r. obniżyły się o 5,2% w porównaniu z rokiem 1949. Wiadomo przy tym, iż istniejący system zarobków w przemyśle węglowym nie zmieniał się ani w zakresie stawek taryfowych, ani w zakresie skali progresywnej opłaty pracy.

Średni zarobek robotników, inżynierów i technicznego personelu, sztygarów i dozorców wzrósł w porównaniu z 1949 r. Średni zarobek robotników „na węglu” w stosunku do 1949 r. wyniósł 104,7%. Jeśli przy tym uwzględnić zniżkę cen towarów, jaka miała miejsce w 1950 r., to realny wzrost zarobków był jeszcze większy.

W odróżnieniu od krajów kapitalistycznych w naszym państwie osiągnięcia techniki wykorzystuje się nie na stworzenie dodatkowych zysków idących do kieszeni kapitalisty, kosztem dalszego zubożenia klasy robotniczej, lecz na rozszerzenie socjalistycznej produkcji, na zwiększenie dobrobytu ludu. Takie jest prawo socjalistycznego państwa budującego społeczeństwo komunistyczne.

W 1950 r. osiągnięto dalszy wzrost postępu frontu wydobywczego, który przekroczył poziom przedwojenny i wzrósł w stosunku do 1949 r. o 7,6%. Zwiększyło się również wydobywanie węgla z jednego przodka w stosunku do 1949 r. o 14%.

Kierownictwo kopalń, zjednoczeń i kombinatów wykonało wielką pracę w zakresie oszczędnej prowadzenia gospodarki górniczej, co wyraziło się przede wszystkim w redukcji robót przygotowawczych na 1000 ton wydobywania. W porównaniu z 1949 r. pędzenie wyrobisk przygotowawczych obniżyło się o 10,6% na każde 1000 t wydobywania. Tylko na tym elemencie zaoszczędzono 240 milionów rubli w porównaniu z 1949 r.

W 1950 r. prowadzono na kopalniach prace mające na celu dalsze obniżenie zawartości popiołu w węglu. Ustalony dla zawartości popiołu plan jest

nie tylko wykonywany, ale i przekraczany. Obniżenie zawartości popiołu w węglu w stosunku do ustalonego planu jest sprawą niezmiernie ważną dla wszystkich przedsiębiorstw zużywających węgiel, a równocześnie w sposób istotny wpływa na ekonomikę kopalń, które w roku 1950 uzyskały znaczne premie za polepszenie jakości węgla.

Dzięki wzrostowi techniki, polepszeniu organizacji produkcji i pracy, wzmocnieniu gospodarczego kierownictwa kopalń, fabryk, zakładów mechanicznej przeróbki węgla i innych przedsiębiorstw, przemysł węglowy obniżył koszt produkcji w stosunku do 1949 roku o 2,2 miliarda rubli, nie bacząc na wzrastające nakłady z tytułu wypłaty robotnikom i personelowi inżynieryjno-technicznemu za wysługę lat. W ciągu 1950 r. pracownicy przemysłu węglowego otrzymali od państwa około miliarda rubli za wysługę lat.

Można pokazać jeszcze cały szereg pozytywnych elementów w pracy przemysłu węglowego. Wyniki działalności tego przemysłu w zakresie wykonania powojennej pięcioletki świadczą o potęgę socjalistycznego systemu gospodarczego, o wykazaniu olbrzymiego twórczego entuzjazmu przez robotników, pracowników inżynieryjno-technicznych oraz urzędników w wykonaniu zadań postawionych przed przemysłem węglowym przez Wodza Narodów Tow. Stalina.

Komunistyczna partia oraz Tow. Stalin uczą nas nie zadowalać się sukcesami, ujawniać braki w pracy i poddawać je krytyce, ujawniać rezerwy i codziennie polepszać pracę we wszystkich dziedzinach naszej działalności.

Nie bacząc na osiągnięte sukcesy, w pracy naszych przedsiębiorstw jest jeszcze wiele i dosyć istotnych niedociągnięć, zlikwidowanie których odkrywa wielkie możliwości dalszego obniżenia kosztu tony węgla.

Wykonanie zadań, postawionych przez Rząd przed przemysłem węglowym w 1951 r. wymaga dalszego wyłączenia wszystkich sił.

Jesteśmy zobowiązani zapewnić w 1951 roku:

1. Wzrost globalnej produkcji o 9%,
2. Dalszy wzrost wydajności pracy robotników produkcyjnych o 10,2%,
3. Obniżenie kosztu własnego całej produkcji towarowej o 5%,
4. Zwiększenie postępu frontu wydobywczego o 11,6% w stosunku do 1950 r.,
5. Dalszy wzrost poziomu mechanizacji podstawowych procesów produkcyjnych: ładowanie węgla na ścianach o 75% w porównaniu z 1950 r. oraz ładowanie kamienia i węgla przy pędzeniu wyrobisk przygotowawczych o 66% w stosunku do 1950 roku.

W roku 1951 działalność Ministerstwa winna zamknąć się dochodem 2,6 miliarda rubli, która to suma jest przewidziana w bilansie dochodów i rozchodów.

Równocześnie ze wspomnianymi zadaniami w dziedzinie dalszego polepszania wszystkich techniczno-ekonomicznych wskaźników, Ministerstwo jest zobowiązane przyspieszyć rotację środków obrotowych, wykonać dużą pracę celem dalszego porządkowania gospodarki finansowej, zapewniając maksymalną mobilizację wszystkich środków,

skierowując je na potrzeby bezawaryjnej pracy przedsiębiorstw i budów.

Osiągnięcie finansowo-ekonomicznych wyników przewidzianych w planie na 1951 rok jest możliwe tylko pod warunkiem dalszego wzmocnienia wszystkich ogniw naszego gospodarstwa i zlikwidowania w szeregu kombinatów, zjednoczeń i kopalń poważnych niedociągnięć, jakie miały miejsce w 1950 roku.

Przede wszystkim główną uwagę należy zwrócić na górnictwo (dołową) gospodarkę. Ona to jest podstawą działania. W gospodarce górniczej są jeszcze olbrzymie rezerwy dla dalszego podwyższenia wydajności pracy i obniżenia kosztu tony węgla. I właśnie tutaj są jeszcze u nas niedociągnięcia pociągające za sobą nieproduktywne rozchody.

Szczególnie należy podkreślić niedostateczną dyscyplinę przy wykonywaniu planów robót górniczych, co doprowadza do zbędnego wydatkowania poważnych sum.

Wykonanie planu wydobywania węgla nie gwarantuje automatycznego wykonania planu kosztów własnych. W tym celu winny być wykonane wszystkie wskaźniki planu dotyczące prowadzenia i rozwoju robót górniczych na kopalniach. A tymczasem nie wszyscy kierownicy uznają to za prawidło.

Duże znaczenie posiada prawidłowy stosunek wydobywania węgla z przodków eksploatacyjnych i przygotowawczych. W 1950 roku plan przewidywał, że z robót przygotowawczych wydobydzie się 11,1% ogólnego wydobywania, faktycznie zaś wydobyto 13,1%. Jeśli uwzględnić, że każda tona węgla wydobywanego z robót przygotowawczych jest średnio o 25 rubli droższa aniżeli węgiel z przodków eksploatacyjnych, to nie trudno wyobrazić sobie, że spowodowało to stratę dziesiątków milionów rubli.

W 1950 roku ustalono w planie, iż dla stworzenia niezbędnego frontu wydobywczego należy przejść 5740 km wyrobisk górniczych. Faktycznie przeszło się 6350 km, czyli 110,8% a przy tym plan oddania do ruchu frontu wydobywczego okazał się niewypełniony, gdyż nie wykonano właśnie przewidzianych w planie podstawowych wyrobisk. Nie trudno zrozumieć, iż każdy wykonany poza planem metr bieżący wyrobisk przygotowawczych, kosztujący do 3000 rub. stanowi nieproduktywną stratę środków. Taką bezplanowością wyróżniły się szczególnie kombinaty: „Artiemugol”, „Woroszyłowgradugol”, „Donbasantracyt”, „Mołotowugol”, „Gruzugol”.

Ale straty z powodu robót pozaplanowych nie są wyczerpane przez nakłady dokonane na nie bezpośrednio. Roboty pozaplanowe pociągają za sobą bardziej poważne następstwa, ujemnie oddziałujące na wszystkie ekonomiczne wskaźniki pracy przedsiębiorstw.

Stwierdźmy wpływ wskazanych elementów na wykonanie planu wydajności pracy i kosztów własnych na przykładzie pracy kombinatu „Artiemugol”, który w r. 1950 wykonał plan wydobywania węgla w 101%, ale nie wykonał ani jednego z jakościowych wskaźników. Plan wydajności pracy został wykonany tylko w 98%; kombinat nie zmieścił się w ramach założonych kosztów własnych.

Jak mogło się zdarzyć, że dobrze wydobywający węgiel kombinat nie wykonuje podstawowych gospodarczych wskaźników i zamyka swoją działalność z dużymi stratami zamiast uzyskiwać ponadplanową akumulację?

Analiza pracy tego kombinatu wykazuje, iż z powodu naruszenia zatwierdzonego przez Ministerstwo planu robót górniczych, kombinat stracił powyżej 40 milionów rubli.

Na zlecenie Ministerstwa grupa pracowników przeprowadziła specjalne badania działalności kombinatu „Artiemugol”. Kontrola odkryła poważne niedociągnięcia w gospodarce górniczej, co zawierało się przede wszystkim w tym, iż kombinat nie liczył się z planami zatwierdzonymi przez Ministerstwo, pozwalając sobie zmieniać je samowolnie, niestety, na gorsze.

W szeregu kopalń tworzy się nieplanowane oddziały, dające znaczne ilości węgla kosztem dezorganizacji pracy planowanych oddziałów (odciążenie robotników, maszyn, transportu, dozoru itp.). W następstwie wiele planowanych oddziałów nie wykonuje swego zadania produkcyjnego, a kopalnia plan wykonuje, lecz na rachunek nieplanowanych oddziałów. Przy tym, jeśli wydajność pracy robotników w oddziałach planowych wynosi 40 t i więcej, to w oddziałach pozaplanowych wynosi ona tylko 18 t. Jakże może być przy takiej dezorganizacji zapewnione wykonanie planu wydajności pracy, a w następstwie plan kosztów własnych?

Właśnie te przyczyny doprowadziły do takiego stanu, że kombinat „Artiemugol” przekroczył zakres robót przygotowawczych w odniesieniu do 1000 t o 10% w stosunku do planu. Rozciągłość wyrobisk górniczych na 1000 t wydobywania wzrasta w kombinacie z roku na rok: w 1948 r. — 15,1 m, w 1949 r. — 15,7 m, w 1950 r. — 16,1 m.

Ustalony w planie postęp frontu wydobywczego nie jest wykonywany. W rezultacie — jeden z lepszych kombinatów, z punktu widzenia wykonywania planu wydobywania węgla, stał się jednym z gorszych w wykonywaniu wskaźników jakościowych. Taki jest wpływ niewykonywania planu robót górniczych na wyniki gospodarczej działalności.

Niedawno zakończono przeprowadzone przez Ministerstwo, badanie kombinatu „Woroszyłowgradugol”, gdzie również stwierdzono poważne niedociągnięcia w prowadzeniu robót górniczych.

Roboty górnicze w poszczególnych kopalniach tego kombinatu prowadzono w 1950 roku oraz w I kwartale 1951 r. ze znacznym odchyleniem od zatwierdzonego programu. Nie pędzi się wyrobisk przewidzianych w planie, natomiast wykonuje się wiele niezaplanowanych wyrobisk. Na nowych poziomach eksploatuje się ściany krótsze, aniżeli zatwierdzono w planie.

W 1950 roku w kombinacie wykonano 476 pozaplanowych podstawowych wyrobisk, co stanowi 32,2% w stosunku do ogólnej ilości wykonywanych podstawowych wyrobisk. Taka praktyka prowadzenia robót górniczych prowadzi do ich dekoncentracji.

Ilość pokładów na kopalni z jedną ścianą stale rośnie w obrębie kombinatu „Woroszyłowgradugol”. W dniu 1.I.1950 r. było ich 69, w dniu 1.I.1951 r. — 88, zaś w dniu 1.IV.1951 r. — 91.

Tak, na przykład, kopalnia „im. Mielnikowa” pracuje w 5 pokładach i w każdym pokładzie posiada jedną czynną ścianę.

Nie przypadkowo kombinat „Woroszyłowgradugol” w 1950 r. przekroczył plan robót przygotowawczych o 39,2%, wydając na ten cel ok. 50 milionów rubli, nie zapewniając przy tym normalnego rozwoju szeregu większych kopalń.

Dlatego jednym z ważniejszych zadań, wykonanie którego w znacznej mierze decyduje o osiągnięciu planowanych kosztów własnych tony węgla, jest technicznie prawidłowe prowadzenie robót górniczych, co jest możliwe tylko pod warunkiem surowej dyscypliny przy wykonywaniu zatwierdzonego przez Ministerstwo planu rozwoju robót górniczych na każdej kopalni. Każdy kierownik kopalni winien sobie zupełnie jasno zdawać sprawę z tego, iż obniżenie rozciągłości wyrobisk górniczych na 1000 ton wydobywania, zwiększenie tempa wykonywania wyrobisk przygotowawczych przewidzianych w planie, niedopuszczenie do pędzenia wyrobisk nieplanowanych, zwiększenie wydobywania z przodka, zwiększenie postępu frontu wydobywczego stanowią podstawowe warunki dla dalszego obniżenia kosztów własnych tony węgla.

Tylko dzięki zwiększeniu postępu frontu wydobywczego przemysł węglowy winien obniżyć w 1951 r. koszty o 600 milionów rubli i zwiększyć wydajność pracy o ponad 5%.

Pomimo zakończenia mechanizacji szeregu procesów wydobywania węgla nie możemy zapominać, że takie pracochłonne procesy, jak ładowanie węgla na ścianach oraz węgla i kamienia przy pędzeniu wyrobisk przygotowawczych nie są w pełni zmechanizowane. Należy zaznaczyć, że w tej dziedzinie mają miejsce istotne niedociągnięcia w pracy wielu kombinatów, zjednoczeń i kopalń.

W 1950 r. zmechanizowany ładunek węgla i kamienia był zastosowany przy przechodzeniu 540 km wyrobisk przygotowawczych. Świadczy to o znacznej pracy wykonanej celem wprowadzenia i wykorzystania ładowarek, jednak stan ilościowy maszyn pozwalał na wykonanie jeszcze większej ilości wyrobisk z ładunkiem mechanicznym. Wykorzystanie więc posiadanych maszyn było jeszcze zupełnie niedostateczne. Bardzo niezadowolająco wyglądały sprawy w kombinacie „Stalinugol”, który wykonał plan pędzenia wyrobisk z zmechanizowanym ładunkiem tylko w 49,4%, „Woroszyłowgradugol” w 44,7%, „Wostsibugol” w 33,2%, „Gruzugol” w 25%.

Plan 1951 roku przewiduje wykonanie 900 km wyrobisk przygotowawczych z zmechanizowanym ładunkiem. Dzięki temu można zapewnić wzrost wydajności pracy o 0,75% i obniżenie kosztów o ponad 70 milionów rubli.

Wynika z tego, iż dla obniżenia kosztów i podwyższenia wydajności pracy robotnika, wzrost mechanizacji robót przygotowawczych jest jednym z główniejszych zadań.

W 1951 r. założono dalszy wzrost mechanizacji ładowania węgla o ponad 75% w stosunku do stanu osiągniętego w 1950 r. Nie mówiąc już o olbrzymim znaczeniu tego przedsięwzięcia z punktu

widzenia zlikwidowania najbardziej pracochłonnej roboty w kopalni — ładowania, wprowadzenie tego w życie zawiera w sobie znaczne rezerwy dla zwiększenia wydajności prac i obniżenia kosztów własnych. Dzięki wzrostowi mechanizacji ładowania węgla w 1951 r. można zwiększyć wydajność pracy o 0,9% i obniżyć koszty o ponad 80 milionów rubli.

Wynika z tego, iż rozwiązanie tego wielkiego technicznego zadania stanowi równocześnie ważny moment przy wykonaniu planu wydajności pracy i kosztów własnych.

Jednym z pracochłonnych procesów w kopalni jest dostawa drzewa do przodków. W ciągu ostatnich dwóch lat została wykonana duża praca w dziedzinie mechanizacji dostawy drzewa do przodków. W 1950 roku zmechanizowana dostawa drzewa obejmowała ponad 50% wszystkich przodków.

Lecz my nie mamy prawa pogodzić się z takim stanem, kiedy posiadając wszelkie możliwości dla pełnego zmechanizowania tego procesu, wciąż jeszcze zatrudniamy znaczną ilość robotników przy ręcznej pracy. Dlatego należy uważać maksymalne podwyższenie w 1951 r. stopnia mechanizacji dostawy drzewa do przodków za bezwzględne zadanie zjednoczeń i kombinatów, gdyż oswobodzi to wiele tysięcy robotników i tym samym zapewni zwiększenie wydajności pracy i obniżenie kosztów własnych.

Należy też zatrzymać się przy takim ważnym odcinku gospodarki jak transport dołowy, który stanowi jedno z najwęższych miejsc w wydobywaniu kopalń i w którym w wielu kopalniach ma jeszcze miejsce marnotrawstwo w wydatkowaniu państwowych pieniędzy. W niektórych kombinatach podwyższenie poziomu mechanizacji transportu dołowego doprowadziło nie do obniżenia ilości robotników na tym odcinku, lecz do ich wzrostu. Tak, na przykład, w kombinacie „Karagandaugol” ilość robotników zatrudnionych przy zmechanizowanej odstawie, w odniesieniu do 1000 ton wydobywania, w porównaniu z ilością robotników zatrudnionych poprzednio przy ręcznej i konnej odstawie, wzrasta o 24 osoby.

Wynika z tego, iż zaprowadzenie porządku w transporcie dołowym, ponowny przegląd ilości czynnych elektrowozów i obsługi, większe obciążenie elektrowozów, zwiększenie krężności wózków kopalnianych — wszystko to jest rezerwą dla obniżenia kosztów własnych i zwiększenia wydajności pracy.

Wykonanie planu mechanizacji jak również planu zastosowania nowej techniki, jest nierozłączne związane z wykonaniem zadań postawionych przed przemysłem węglowym w dziedzinie jakościowych wskaźników. Dlatego dla wykonania planu wydajności pracy i kosztów należy zaprowadzić stałą i surową kontrolę stosowania nowych maszyn oraz pracy posiadanych.

W warunkach pracy przemysłu węglowego specjalne znaczenie posiada zaprowadzenie porządku w organizacji pracy, w rozstawieniu siły roboczej, gdyż ponad 60% wszystkich nakładów przypada na fundusz płac. W tej dziedzinie są jeszcze niedociągnięcia, a więc w konsekwencji i rezerwy.

Największym obowiązkiem kierowników kopalń, trestów i kombinatów jest wykonanie w 1951

r. trudnej pracy celem najbardziej racjonalnego rozstawienia robotników. Do tego zobowiązuje podwyższenie, w porównaniu z okresem przedwojennym, poziom mechanizacji. Przedsięwzięcie to stanowi jedno z głównych źródeł, pozwalających znacznie zwiększyć wydajność pracy i obniżyć koszty własne o setki milionów rubli.

Ogromną i nie w pełni wykorzystaną rezerwę w dziedzinie obniżenia kosztów stanowi zapewnienie pracy według harmonogramu cykliczności na wszystkich ścianach, wytypowanych do takiej pracy w planie 1951 r.

Nie ma potrzeby zatrzymywać się na szczegółach tego zagadnienia, gdyż były one naświetlane niejednokrotnie w prasie *) i były przytaczane dane o wynikach gospodarczych uzyskanych na cyklicznych ścianach.

Należy tylko zaznaczyć, iż kontrola przeprowadzona w Donieckim Zagłębiu oraz sprawozdania kierowników kombinatów, zjednoczeń i kopalń na Kolegium wykazały, iż wykonanie tego ważnego przedsięwzięcia nie jest wolne od wielu niedociągnięć. Pomimo wykonania dużej pracy, wiele ścian przedstawionych na pracę cykliczną nie wykonuje ustalonej normy.

Jeśli uwzględnimy, iż na cyklicznych ścianach wzrost wydajności pracy robotników osiąga ponad 30% (co pociąga za sobą nieuchronne polepszenie wszystkich wskaźników), to staje się jasna ogromna rola tego środka przy obniżeniu kosztu tony węgla. Dokładne wykonanie planu przestawienia ścian na pracę cykliczną i osiągnięcie wykonywania harmonogramu cykliczności stanowią zagadnienie o dużym państwowym znaczeniu.

Prócz wskazanych rezerw dla obniżenia kosztów przez uporządkowanie gospodarki górniczej, dalszą mechanizację procesów produkcji i lepsze wykorzystanie maszyn, zaprowadzenie porządku w transporcie dołowym i bezwarunkowe wykonanie planu cyklicznej pracy ścian, istnieją jeszcze rezerwy na innych odcinkach gospodarki. Jeden z ważniejszych odcinków gospodarki stanowi gospodarka mieszkaniowo-komunalna przemysłu węglowego. Wystarczy powiedzieć, że na jej utrzymanie wydaje przemysł węglowy ponad 1263 miliony rubli rocznie.

W 1950 r. przedsiębiorstwa wykonały dużą pracę celem obniżenia kosztów utrzymania gospodarki mieszkaniowo-komunalnej. W odróżnieniu od lat ubiegłych zlikwidowano ponadplanowe straty w eksploatacji mieszkań zajmowanych przez pracowników przemysłu węglowego. Lecz rezerwy nie są jeszcze wyczerpane.

Wiele kombinatów nadal jeszcze wydatkuje zbyt duże sumy na utrzymanie domów noclegowych. Przy planowanym koszcie jednego łóżko-miejsca 106 rubli, faktycznie wydatkowano w 1950 roku 124 rub. Tylko z tego powodu stracono ponad 11 milionów rubli państwowych pieniędzy. Na remont bieżący 1 m³ zamiast przewidywanych w planie 5 rubli wydatkuje się 7 do 8 rubli i więcej.

W utrzymaniu domów noclegowych obserwuje się jeszcze wiele przejawów braku gospodarności.

*) Gospodarka Górnictwa Nr 8, Nr 9.

Źle przechowuje się i przedterminowo amortyzuje się inwentarz. Obsługa nie dba o porządek w domach noclegowych, co doprowadza do zbędnych remontów.

Wynika z tego, iż przed kierownictwem kopalń, zjednoczeń oraz kombinatów stoi zadanie obniżenia rozchodów na utrzymanie domów noclegowych i całego funduszu mieszkaniowego, nie pogarszając równocześnie jego stanu.

Znaczne nieproduktywne straty ponosi przemysł węglowy w gospodarce energetycznej z powodu małego cos fi. Z tego powodu opłaca się rocznie do 40 milionów rubli kar. Równocześnie posiadamy wszelkie możliwości zlikwidowania tych strat. Jakie rezultaty można osiągnąć przez zaprowadzenie porządku w gospodarce energetycznej, o tym bardzo przekonywająco świadczą wyniki pracy kombinatu „Stalinugol”.

Kopalnie kombinatu „Stalinugol” rokrocznie opłacały znaczne sumy kar. Energetycy kopalń, zjednoczeń, kombinatu wykonali dużą pracę, aby prawidłowo rozmieścić urządzenia elektryczne według ich mocy, aby wykorzystać wszystkie środki zwiększające cos fi. W rezultacie tej akcji w pierwszym kwartale 1951 r. opłata kar została w zupełności zlikwidowana. Zaoszczędzono miliony pieniędzy państwowych.

Środki takie dostępne są wszystkim kombinatom, zjednoczeniom i kopalniom; zastosowanie ich jest kolejnym ważnym zadaniem.

Wiele jeszcze faktów świadczących o rozrzutności w wydatkowaniu pieniędzy spotykamy w gospodarce kolejowej i załadowczo-rozładowczej. Tylko w ciągu 1950 r. opłacano dziesiątki milionów rubli różnego rodzaju kar za operacje załadowczo-rozładowcze. Tutaj mieszczą się kary za przestoje wagonów, za niewykonanie planu załadunku, za niewykorzystanie objętości wagonów, za zmianę kierunków, za nieterminowe dostarczenie dokumentów odprawy itd.

W warunkach, kiedy przekracza się plany wydobycia węgla i plany załadunku węgla, opłatę takich kar można wytłumaczyć tylko niedbalstwem poszczególnych kierowników.

Kierownictwo kombinatów, zjednoczeń i kopalń winno wzmożnić nadzór nad tym ważnym odcinkiem gospodarki i w zupełności zlikwidować nieproduktywne straty środków. Duży ciężar właściwy w naszej gospodarce stanowi transport samochodowy. Wydatki na utrzymanie transportu samochodowego wynoszą w całym resorcie ponad milion rubli.

A tymczasem transport samochodowy w całym szeregu przedsiębiorstw jest jeszcze wykorzystywany zupełnie niezadowolająco.

Z ogólnego parku samochodów ciężarowych praktycznie w pracy znajdowało się tylko 51,4%. Ogólny przebieg z ładunkiem wyniósł tylko 49,8%. Ponad połowę całego przebiegu maszyny dokonują nie będąc wykorzystane. Przekroczenia norm paliwa są jeszcze duże. Nie wymaga żadnych dowodów twierdzenie, iż istnieje zupełna możliwość chociażby o 10% polepszyć pracę transportu samochodowego i obniżyć koszt tona-kilometra. To pozwoliłoby zaoszczędzić ponad 100 milionów rubli.

Kierownictwo wszystkich organizacji przemysłu węglowego winno udzielić wiele uwagi tej dziedzinie gospodarki i wykorzystać wszystkie rezerwy celem uzyskania maksymalnej oszczędności nakładów pieniężnych na utrzymanie transportu samochodowego.

Znaczny ciężar właściwy w kosztach węgla stanowią materiały ruchowe (16,8% ogólnego kosztu). W 1951 r. Ministerstwo winno obniżyć nakłady na materiały o 215 milionów rubli w stosunku do 1950 r. Wykonanie takiego zadania wymaga zastosowania szeregu środków celem zaprowadzenia porządku w gospodarce materiałowej. Należy zaznaczyć, że i tutaj istnieją duże rezerwy. Do chwili obecnej nie zorganizowano w należytej mierze dokładnego planowania zaopatrzenia na poszczególnych kopalniach, w zjednoczeniach i kombinatach. Stan taki stwierdzono w kombinatach: „Mołotowugol”, „Woroszyłowgradugol”, „Artiemugol” i innych. Taki stan zapowiada przekroczenie elementu „Materiały”. Rodzi się nieodpowiedzialny stosunek do dostaw materiałowych dla kopalń. Zamiast przemysłanego planu zaopatrzenia wynikającego z istotnych potrzeb, niektóre kopalnie sporządzają „zapotrzebowania”, korzystając ze średnich norm Ministerstwa względnie kombinatu.

Duży aparat zaopatrzenia wielu trestów i kombinatów nie włączył się do walki o obniżenie kosztów własnych. Pracownicy zaopatrzenia zbyt często ograniczają swoją działalność tylko do tego, aby uzyskać więcej materiałów. Aparat finansowy kombinatów i zjednoczeń źle kontroluje działalność komórek zaopatrzeniowych i nie limituje dostaw materiałowych w stosunku właściwym do finansowych możliwości.

Na kopalniach wiele osób rozporządza się materiałami. Źle jest zorganizowana wstępna codzienna kontrola wydawania materiałów na oddziały dokładnie według ustalonych limitów.

Szczególnie niezadowolająco przedstawia się w niektórych kopalniach sprawa wydawania drzewa. W kombinacie „Artiemugol” kontrola ujawniła, iż na wielu kopalniach ma miejsce zły odbiór drzewa, duże straty przy jego obróbce, brak kontroli przy wydawaniu drzewa na oddziały kopalniane.

Celem obniżenia nakładów na materiały należy surowo limitować rozchód dla każdego oddziału kopalń i prowadzić codzienną kontrolę wydawania materiałów dokładnie w granicach ustalonych limitów. Zasobami materiałowymi na kopalni winien rozporządzać tylko dyrektor kopalni, względnie główny inżynier. Konieczne jest, aby plan zaopatrzenia kopalni, zjednoczenia, kombinatu był ściśle powiązany z finansowymi możliwościami. Trzeba, aby pracownicy zaopatrzenia uznali za podstawowe dla siebie prawo, iż wydawanie materiałów może być dokonywane tylko w granicach przeznaczonych na ten cel funduszy. Czas już, aby za przekroczenie zużycia materiałowego ponosili odpowiedzialność również kierownicy zaopatrzenia zjednoczeń i kombinatów.

Olbrzymie znaczenie dla obniżenia zużycia materiałowego ma właściwe przechowywanie go w magazynie, troskliwe wykorzystanie w ruchu inwentarza małowalnego, powtórne wykorzystanie

materialów, a przede wszystkim dokładna ewidencja. Małocenny inwentarz, szyny kopalniane, liny, taśma transporterowa, rynny, kable i inne materiały często zużywają się przedterminowo lub przy przejściu z jednego miejsca pracy na drugie nie są demontowane i nie wykorzystuje się ich powtórnie. Na wielu kopalniach bardzo niezadowolająco wykorzystuje się powtórnie drzewo.

Temu bardzo ważnemu zagadnieniu winno się poświęcić specjalnie uwagę. Na kopalni należy zaprowadzić taki porządek, przy którym wydanie taśmy transporterowej, szyny, kabla, rynny, liny, itd. może nastąpić tylko pod warunkiem zwrotu do magazynu zużytych materiałów (z wyjątkiem wydania materiałów związanych z wydłużeniem wyrobisk górniczych lub wyposażeniem dodatkowego frontu). W zagadnieniach ostrożnego rozchodowania materiałów istnieje jeszcze wiele niewykorzystanych rezerw. Wspólnym wysiłkiem kierownictwa kopalń, zjednoczeń, kombinatów, pracowników zaopatrzenia, księgowych i finansistów, mechaników należy rezerwy te uruchomić w 1951 r. i zapewnić znaczne zmniejszenie nakładów produkcyjnych dzięki oszczędności materiałów.

Duże znaczenie w obniżeniu kosztu tony węgla posiada zlikwidowanie wszelkiego rodzaju nakładów pozaplanowych, do których dopuszczają jeszcze niektórzy kierownicy kopalń. Kontrola wykryła na kopalniach wypadki wykonywania pozaplanowych inwestycji, przy czym wydatki zaliczane były na rachunek kosztów własnych, a równocześnie nie wykonywano planu inwestycyjnego.

Tak, na przykład, kopalnia „im. Mielnikowa”, zjednoczenia „Lisiczańskugol” wykonała roboty inwestycyjne na sumę 503 tys. rub. i zaliczyła ten wydatek na koszt węgla. Kopalnia „No 6—6 bis” zjednoczenia „Kadiuwugol” wydatkowała 146,6 tys. rubli na wykonanie pozaplanowych wyrobisk górniczych i zaliczyła te nakłady na koszt ruchu. Takie fakty stwierdzono również w kombinatach „Artiemugol”, „Kuzbasugol” i innych. Z takiego rodzaju przekroczeniami kierownictwo winno prowadzić bezlitosną walkę.

Każdy kierownik kopalni winien rozumieć, iż jego zadanie państwowe polega na tym, aby zapewnić wydatkowanie pieniędzy dokładnie według planu.

Twardy reżim oszczędnościowy w naszym państwie zawsze był prawem dla wszystkich działaczy gospodarczych. Wprowadzając w życie to prawo, likwidując wszelkie pozaplanowe nakłady, przemysł węglowy zaoszczędzi dodatkowo miliony rubli.

Ważną częścią składową kosztów własnych są odpisy amortyzacyjne. Z reguły na ten składnik kosztów nie zwraca się wiele uwagi, gdyż uważa się je za niezależne od kierownictwa przedsiębiorstwa. W takim pojęciu kryje się gruby błąd i należy wskazać, iż dla obniżenia nakładów amortyzacyjnych my posiadamy jeszcze duże możliwości. Jednym z decydujących czynników jest szybsze osiągnięcie projektowych zdolności produkcyjnych oddawanych do ruchu kopalń i innych zakładów, gdyż amortyzację urządzeń kopalnianych, zarówno powierzchniowych jak i dołowych obli-

cza się niezwłocznie od chwili oddania ich do ruchu, a rozwój wydobywania węgla na wielu kopalniach jest powolny.

Tak, na przykład, kopalnia „im. Iljicza” (kombinat „Woroszyłowgradugol” z olbrzymimi zapasami osiągnęła tylko 50% zdolności projektowanej, kopalnia „No 3-3bis”—36,7%, kop. „No 4-2bis”—33,6% itd. Zupełnie zrozumiałe, że ciężar właściwy odpisów amortyzacyjnych na takich kopalniach jest niewspółmiernie duży i ciąży na kosztach. Dlatego wykonanie planu rozwoju kopalni do ustalonej wielkości wydobywania bezpośrednio wpływa na obniżenie nakładów amortyzacyjnych na tonę produkcji; a więc wynika z tego, iż nakłady te w pełni zależą od kierownika kopalni. Drugim źródłem obniżenia nakładów amortyzacyjnych jest lepsze wykorzystanie maszyn i urządzeń.

Wielu kierowników kopalń, zjednoczeń a nawet kombinatów zamawiając urządzenia nie liczy się z tymi nakładami, które oni ponoszą w formie odpisów amortyzacyjnych. W następstwie tego na wielu kopalniach istnieje stan przesycenia maszynami, co doprowadza do złego ich wykorzystania. Analiza poszczególnych danych oraz materiały kontroli wykazują, iż wykorzystanie maszyn można w 1951 r. zwiększyć o 10-15%, a to oznacza, że można zredukować ich stan liczebny na dane wydobywanie, a co za tym idzie, obniżyć nakłady amortyzacyjne na tonę wydobywania.

Spotyka się też wiele wypadków nieterminowego spisywania majątku trwałego (przede wszystkim wyrobisk górniczych), co także doprowadza do zbędnych odpisów amortyzacyjnych. Wynika z tego, iż zagadnienie obniżenia nakładów amortyzacyjnych w zupełności zależy od kierownictwa kopalń oraz przedsiębiorstw, a zadaniem na 1951 r. jest szczegółowa analiza majątku trwałego figurującego w bilansie kopalni, aby wytyczyć drogi dla najlepszego jego wykorzystania i w konsekwencji uzyskać obniżenie nakładów amortyzacyjnych.

I na koniec, znacznymi rezerwami dysponujemy w dziedzinie możliwości obniżenia nakładów administracyjno-gospodarczych oraz oddziałów pomocniczych. Nakłady te są jeszcze bardzo duże. Tylko w części „wydatki administracyjno-gospodarcze” przedsiębiorstw przemysłowych zachoduje się rocznie pod 1,5 miliarda rubli. Zaoszczędzając chociażby 10% tych wydatków obniżamy koszt produkcji o 150 mil. rubli.

Posiadamy jeszcze wiele małych organizacji, które należałoby komasować a niektóre w ogóle zlikwidować. Bardzo duże są wydatki na delegacje służbowe, wyjazdy, telegramy. Należy starannie przeglądać skład wszystkich organizacji oraz ich budżety i maksymalnie redukować ich wydatki.

My bezwarunkowo posiadamy cały szereg dodatkowych źródeł obniżki kosztów produkcji, nie wymienionych w tym artykule, którego celem jest zwrócenie uwagi na zasadnicze rezerwy, którymi dysponują przedsiębiorstwa przemysłu węglowego.

Jest rzeczą oczywistą, iż wykorzystanie wskazanych rezerw celem obniżenia kosztu tony węgla, jest do pomyślenia tylko jako rezultat olbrzymiej pracy, którą należy wykonać i w którą winny się włączyć wszystkie ogniwa naszego aparatu kopalni.

Aby prawidłowo kierować gospodarką i na czas wpływać na przebieg działań, należy przede wszystkim zapewnić dobre planowanie i sprawozdawczość.

Dlatego należy się zatrzymać przy tym ważnym zagadnieniu, iż nie wszędzie sprawy te idą pomyślnie.

Planowanie w zjednoczeniach winno mieć konkretny charakter, albowiem zjednoczenie planuje wskaźniki każdej konkretnej kopalni. W tym celu winny być rozpatrzone i określone wszystkie warunki pracy każdej kopalni w planowanym okresie.

Kontrola wykazała, iż niektóre zjednoczenia nie dokonują szczegółowej analizy warunków pracy każdej kopalni i doprowadzają do grubych pomyłek w planowaniu. W rezultacie tego, jednym kopalniom stwarza się warunki ulgowe, podczas gdy inne kopalnie okazują się niekiedy w bardzo ciężkich warunkach.

Analogiczny stan stwierdzono na szeregu kopalń przy planowaniu pracy oddziałów.

Kombinat „Woroszyłowgradugol” zaplanował dla kopalni „No 100” zjednoczenia „Pierwomajskugol” obniżkę wydobywania w I kwartale 1951 r. w stosunku do wydobywania w IV kwartale 1950 r., a tymczasem kopalnia miała wszelkie możliwości nie tylko nie obniżyć, lecz zwiększyć wydobywanie w stosunku do IV kwartału, co też zostało osiągnięte. W rezultacie plan ulgowy był znacznie przekroczony. Taki sam stan jest na kopalni „No 1” tegoż zjednoczenia i innych kopalniach.

W tym samym czasie przewidziano zwiększenie wydobywania w I kwartale 1951 r. — o ponad 50% w stosunku do IV kwartału 1950 r. na kopalni „N2 Północna” Zjednoczenia „Krasnodonugol”, nie licząc się ze stanem kopalni. W rezultacie plan I kwartału został wykonany tylko w 76,6%. Na kopalni „No 3-5” w tym samym kombinacie, oddziały No 2, 3, 4 kopalni „No 5” systematycznie nie wykonują planu, a na kopalni „No 3” wszystkie oddziały wykonują plan w 130%. Zupełnie

jasne, iż dopuszczano tutaj do grubych błędów w planowaniu.

Jeszcze bardziej rażących pomyłek dokonano w planowaniu kosztów własnych. Tak na przykład, dla Leninowskiego Zjednoczenia przewidziano na I kwartał br. obniżenie kosztów własnych w stosunku do IV kwartału o około 5 rubli na tonę, faktycznie zaś koszt własny wzrósł o około 6 rubli na tonę.

Dla kopalni „No 25” przewidziano w I kwartale zwiększenie kosztu własnego o 2 ruble 23 kop. w stosunku do IV kwartału, faktycznie zaś kopalnia nie tylko nie zwiększyła kosztu, lecz nawet nieco go obniżyła.

Jest to wynikiem nieznajomości stanu kopalni i taki plan nie jest czynnikiem organizującym pracę przedsiębiorstwa. Na szeregu kopalń ujawniono duże błędy w organizacji księgowości kosztów. Na niektórych kopalniach koszt własny „robią” księgowi. W rezultacie księgowość nie zawsze przedstawia prawdziwy stan rozchodów, zaciera je.

Niektórzy kierownicy kopalń nie zasmakowali jeszcze w pracy analitycznej, mało zaglądają do sprawozdawczości księgowej i dlatego niedostatecznie znają ekonomikę swego przedsiębiorstwa. Wzmocnienie planowej i sprawozdawczej pracy aparatu jest ważnym zadaniem dla kierownictwa kopalń, zjednoczeń i kombinatów, gdyż bez dalszego pogłębienia planowania i sprawozdawczości nie można rozwiązać tych ogromnych zadań w dziedzinie obniżenia kosztów, jakie stoją przed przemysłem węglowym.

Nie ma wątpliwości, iż na podstawie szeroko rozwiniętego socjalistycznego współzawodnictwa, przy pomocy krytyki błędów, kierując się pragnieniem wykorzystania wszystkich posiadanych rezerw w każdej kopalni, w każdym oddziale, pracownicy przemysłu węglowego nie tylko wykonają państwowy plan akumulacji, lecz przekroczą go, wnosząc tym samym swój wkład w wielkie budowle komunizmu.

(Ugol No 6/51)

Kronika krajowa

OSTATNIE ZARZĄDZENIA MINISTRA GÓRNICTWA

Redakcja zwraca uwagę Czytelników na następujące zarządzenia Ministra Górnictwa wydane w czasie od 16 czerwca 1951 r. do połowy sierpnia 1951 r., które posiadają szczególne znaczenie dla ogółu jednostek resortu Górnictwa:

Zarządzenie Nr 375 z dn. 16.6.51 r. w sprawie racjonalnej gospodarki wodą pitną i przemysłową nakazuje szczegółową analizę przez wszystkie zakłady i przedsiębiorstwa ich gospodarki wodnej pod kątem oszczędności w zużyciu wody, szczególnie pitnej, własnej i zakupowanej przez kontrolę obiegów wodnych, usunięcie marnotrawstwa wody i uruchomienie urządzeń dla zwiększenia własnej produkcji wody pitnej. Wodę pitną należy zastąpić dla celów

przemysłowych wodą dołową, względnie powierzchniową niezdatną do picia. Produkcja wody pitnej winna być zwiększona, nieczynne jej źródła należy uruchomić. Dla ochrony rzek przed szkodliwymi zanieczyszczeniami należy skontrolować i naprawić urządzenia ściekowe i oczyszczające oraz przyspieszyć budowę i zaprojektować nowe urządzenia. Do dnia 20 miesiąca poprzedzającego dany kwartał należy przedkładać przez Centralny Zarząd lub Zjednoczenie do Departamentu Energo-Mechanicznego kwartalne plany zapotrzebowania wody pitnej i przemysłowej według załączonego do zarządzenia wzoru.

Zarządzenie nr 378 z dnia 22.6.1951 r. w sprawie przyspieszenia i

uproszczenia postępowania przy odbiorze dostaw, robót i usług reguluje odbiór standardowych maszyn i urządzeń o wartości do 30.000 zł oraz zwykłych robót budowlanych o wartości do 300.000 zł — jednoosobowo przez fachowego pracownika odbierającego. Przepis ten nie dotyczy odbioru dokumentacji technicznej, dokonywanej przez KOPI naczelnego inwestora, wypadków powstania nowej jednostki inwestycyjnej, zespołu produkcyjnego lub całkowicie nowej budowli oraz wypadków dostawy nie stosowanych dotychczas maszyn lub specjalnych robót. Przepisy zarządzenia nie dotyczą również dostaw z importu.

Zarządzenie Nr 381 z 25.6.1951 r. w sprawie regulaminu i odznaki „Ratownik Górniczy” wprowadza honorową odznakę dla osób, które ukończyły kurs ratownictwa na właściwej Okręgowej Stacji Ratownictwa Górniczego, odbywają ćwiczenia i biorą udział w akcjach ratowniczych oraz wyka-

zując należytą postawę społeczną. Odznakę nadaje Minister Górnictwa na wniosek Stacji Ratownictwa w Bytomiu.

Zarządzenie Nr 386 z 27.6.1951 r. w sprawie tabel zaszerzowania i regulaminu premiowania pracowników umysłowych w przemyśle węglowym, podaje w załącznikach: tabelę dodatków funkcyjnych wraz z zaszerzowaniem pracowników technicznych, administracyjnych i finansowo-księgowych, pracowników dołowych i powierzchniowych itd., jak również zmienione załączniki do regulaminów premiowania. Zastosowanie nowych przepisów nie może w żadnym przypadku usprawiedliwić przekroczenia limitów płacowych, zaś przekroczenie nowych przepisów w zakresie zaszerzowania lub premiowania stanowić będzie przekroczenie dyscypliny płac.

Zarządzenie Nr 391 z 30.6.1951 r. w sprawie usprawnienia robót strzelniczych i gospodarki materiałami wybuchowymi ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa w żeluz. Normy zużycia materiałów wybuchowych muszą być przestrzegane zarówno przez strażników, jak i przez personel kontrolujący robotę i obliczający zarobki strażników. Oszczędność w materiałach wybuchowych należy nagradzać, a koszty zużycia ponad normę potrącać z zarobku. Zarządzenie reguluje sposób zatrudniania techników strzelniczych na zakładach oraz sposób sprawowania kontroli przez st. referentów technicznych (strzelniczych) w Zjednoczeniach. „Przepisy bezpieczeństwa” i „Instrukcja o gospodarce materiałami wybuchowymi” winny być ściśle stosowane.

Zarządzenie Nr 392 z 30.6.1951 r. w sprawie organizacji i systemu finansowego jednostek, podległych Ministerstwu Górnictwa dotyczy szczegółowo wymienionych jednostek przemysłów resortu górnictwa, z wyjątkiem jednostek wykonawstwa inwestycyjnego. Zarządzenie ustala strukturę organizacyjno-finansową wymienionych jednostek, odbiorców ich produkcji, zasady ustalania ceny, organizację prac rozrachunkowo-manipulacyjnych przy wystawianiu faktur i inkasie należności. Zarządzenie wprowadza system wyrównawczy kosztów transportu oraz ustala dla poszczególnych przemysłów, których jednostki dla dołowej sieci kopalnianej, głównym i bezpośrednim.

Zarządzenie Nr 402 z dnia 10.7.51 r. w sprawie terminu i zakresu okresowych sprawozdań z wykonania Narodowych Planów Gospodarczych wprowadza pewne zmiany i uzupełnienia wykazów oraz dodatkową sprawozdawczość w zakresie wykonania planu produkcji przemysłowej, wykonania norm pracy, stanu ruchu współzawodnictwa, wykonania zadań w zakresie obniżki cen oraz uruchomienia nowej produkcji. Do zarządzenia załączono wzoru arkuszy sprawozdawczych. Zarządzenie obowiązuje począwszy od II kwartału br.

Zarządzenie Nr 403 z 10.7.51 r. w sprawie gospodarki odpadkami drewna w zakładach górniczych podległych

Ministrowi Górnictwa wprowadza szczegółową instrukcję, która określa pojęcie i klasyfikację odpadków (użyteczne, nieużyteczne i zagrzybione), określa sposób kwalifikowania i sortowania odpadków oraz wprowadza zakaz wynoszenia drewna przez załogę z zakładu.

Zarządzenie Nr 412 z 16.7.51 r. w sprawie organizacji ochrony i bezpieczeństwa pracy w kopalniach węgla wydane zostało w wykonaniu Uchwały Prezydium Rządu z 24.3.1951 r. o wzmożeniu środków ochrony pracy górników. Zarządzenie powołuje do życia Inspekcję Nadzoru Górniczego, która przejmie m. in. dotychczasowy zakres działania Wydziału Bezpieczeństwa i Ratownictwa w M G — Główną Inspekcję sprawować będzie Wyższy Urząd Górniczy, a Rejonową — Okręgowe Urzędy Górnicze, które przejmą część pracowników inspektoratów bez-

pieczeństwa i ratownictwa w Zjednoczeniach PW.

Zarządzenie Nr 497 w sprawie centralizacji napraw głównych maszyn górniczych rozszerza zasady zarządzenia z 21.4.50 r. określającego dokładnie, które Warsztaty Naprawcze naprawiać będą wymienione w zarządzeniu maszyny oraz na czym rzecz i z jakich środków materiałowych i finansowych.

Zarządzenie Nr 428 z 3.8.51 r. w sprawie szkolenia młodocianych na zakładach pracy wprowadza obowiązek przeszkalanania w produkcji, począwszy od 1.9.51 r. pracowników w wieku od 16 do 18 lat. Specjalne brygady młodzieżowe szkolone będą w ścisłych specjalnościach (rębacz, wrębiarz, cieśli, elektromonter, mechanik itp.) celem umożliwienia kandydatom złożenia egzaminu kwalifikacyjnego po 2-letnim okresie nauki.

LAUREACI NAGRÓD PAŃSTWOWYCH W GÓRNICTWIE

Za osiągnięcia w dziedzinie nauki, postępu technicznego, literatury i sztuki nagrody otrzymali:

Nagroda I stopnia.

1. **Dr Jan CZARNOCKI** — za dorobek naukowy na polu geologii o wielkim znaczeniu dla gospodarki narodowej w Polsce Ludowej — **zł 25.000.**

2. **Prof. dr inż. Witold BUDRYK** — za osiągnięcia naukowe w dziedzinie przewietrzania kopalń i podszkody płynnej — **zł 25.000.**

3. **Prof. dr inż. Błażej ROGA** — za prace naukowe w dziedzinie koksochemii — **zł 20.000.**

Nagroda III stopnia.

1. **Prof. dr inż. Antoni SAŁUSTOWICZ** — za prace naukowe w dziedzinie zwalczania tpań i ciśnień w górnictwie — **zł 10.000.**

Nagroda II stopnia.

Nagroda zespołowa: (25.000,—) **mgr inż. Władysław GLUZIŃSKI** — zł 15.000,— **inż. Józef PASTERNY** — zł 10.000,— za opracowanie metody zdolnego sterowania przenośników oraz zunifikowanych pól rozdzielczych wysokiego napięcia dla dołowej sieci kopalnianej.

Nagroda III stopnia.

1. Nagroda zespołowa: **Paweł FILAK**, rębacz przodowy — zł 5.000,—, **Józef KOWALIK**, górnik przodowy — zł 5.000,—, **Józef SZULC**, górnik przodowy zł 5.000,— (razem zł 15.000,—) za opracowanie i zrealizowanie szybkościowych metod przekładek pancernych przenośników zgrzebłowych.

2. Nagroda zespołowa: **Jan TYLEC** górnik strażowy — zł 5.000,—, **Idzi TRZOSKA**, nadsztygar zł 5.000,— (razem zł 10.000) za opracowanie i zrealizowanie metody „dwóch cykli na dobę” na ścianach.

3. Nagroda zespołowa: **mgr Władysław CHAJEC** — zł 10.000, **Mieczysław SOLECKI**, laborant — zł 5.000,—, **Zofia BARUD**, laborantka — zł 5.000,— (razem zł 20.000,—) za opracowanie metody przemysłowego otrzymywania bromu i jodu z solanek.

4. Nagroda zespołowa: **Prof. dr inż. Ludgar Miroslaw SZKLARSKI** — zł 5.000,—, **Mgr inż. Władysław DUDEK** — zł 5.000,—, **Mgr inż. Zygmunt KAWECKI** — zł 5.000,— (razem zł 15.000,—) za opracowanie zdolnego sterowania i sygnalizacji w przewozie głównym dołowym.

WYNIKI SĄDU KONKURSOWEGO

Prezydium Rządu RP powzięło w dniu 24 marca br. Uchwałę Nr 239 dotyczącą wzmożenia środków ochrony pracy górników ze szczególnym uwzględnieniem walki z niebezpieczeństwem wybuchu pyłu węglowego w kopalniach węgla.

Uchwała ta w par. 4 pkt. b zobowiązała Ministra Górnictwa do wydania drukiem popularnej publikacji na temat niebezpieczeństwa wybuchu pyłu węglowego oraz sposobu zwalczania tego niebezpieczeństwa oraz zaopatrzenia w tę publikację wszystkich świetlic i bibliotek kopalnianych.

Wykonując Uchwałę, Departament Techniki Górniczej Ministerstwa Górnictwa ogłosił konkurs otwarty na opra-

cowanie popularnej broszury, w wyniku którego Sąd Konkursowy po rozpatrzeniu nadesłanych prac, przyznał następujące nagrody:

Nagrodę I — otrzymała praca godło „Bolesław-Kazimierz”, której autorami są doc. dr inż. Wacław Cybulski i inż. Jan Tarnowski.

Nagrodę II — godło „As” przyznano inż. Andrzejowi Smolarskiemu i Franciszkowi Surdelowi (Bytom).

Nagrodę III (po połowie) przyznano pracy godło „Wit”, której autorem jest inż. Łukasz Głuszcak oraz pracy godło „Stary Górnik” — autor Eug. Firley, Mikulczyce.

PRODUKCJA NOWYCH MASZYN GÓRNICZYCH

Krajowe fabryki maszyn górniczych w ciągle większym stopniu uniezależniają przemysł górniczy od dostaw zagranicznych. Sortyment produkowanych przez te fabryki maszyn wcięż się rozszerza i przyspiesza realizację mechanizacji ładowania i transportu węgla w kopalniach.

W br. fabryki maszyn uruchomiły produkcję następujących ważniejszych nowych maszyn:

- 1) przenośnik lekki zgrzebłowy ścienny
- 2) przenośnik lekki zgrzebłowy komorowy

3) ładowarka do węgla „Kaczy Dziób” z mocnym napędem.

Obecnie uruchamiana jest produkcja pierwszych kombajnów dla urabiania ładowania węgla. Załoga Fabryki Maszyn dla uczczenia święta 22 lipca przyspieszyła wykonanie prototypu tej maszyny i oddała go w dniu Święta Narodowego górnikom.

W ostatnim czasie wypuszczono również pierwszą większą serię usprawnionych urządzeń dla wierceń geologiczno-poszukiwawczych.

USPRAWNIENIA NORM PRACY W GÓRNICTWIE

Stały wzrost wydajności zależy od dwóch czynników: właściwej organizacji robót i związanego z nią stosowania technicznych, naukowo uzasadnionych norm pracy.

Normy pracy powinny być stale utrzymywane w stanie aktualności, to znaczy, w miarę wprowadzania zmian i ulepszeń technicznych na odcinku technologicznym i organizacyjnym, które wpływają trwale na tok procesu produkcyjnego, zwiększając jego wydajność. Ministerstwo Górnictwa przeprowadziło akcję usprawnienia norm pracy w następujących gałęziach podległych resortowi:

1. W przemyśle węglowym. W rezultacie dokonanego przeglądu norm przodkowych przemysł węglowy otrzymał jako pierwszy, bo już od 1.X.1950 r. normy średnioprogresywne, obiektywne i słuszne, które wyrównały różnicę napięcia norm pracy w poszczególnych kategoriach robót przodkowych i uwzględniły postępy na odcinku organizacji robót i mechanizacji, dokonany na przestrzeni dwóch lat ubiegłych. Przepracowano po gruntownej analizie wszystkie normy przodkowe, które w obecnym swym układzie nie dopuszczają nieprawidłowego ich stosowania. Ponadto opracowano dla wszystkich stanowisk pozaprzodkowych, na których nie pracuje się w systemie akordowym, normy obsady. Odnosnie robót na powierzchni i w zakładach przeróbczych usprawniono normy pracy: a) dla warsztatów naprawczych kopalń w odniesieniu do napraw występujących najczęściej, b) dla robót na składach drewna, które obejmują wyładowanie drewna z wagonów, układanie drewna w stosy i ładowanie drewna ze stosów na ładowarkę.

Z uwagi na niemożność zakordowania wszystkich stanowisk pracy na kopalniach, opracowane zostały normy obsady stanowisk roboczych.

Założeniem tych norm jest uchwycenie rezerw osobowych, istniejących jeszcze na poszczególnych stanowiskach pracy i sprowadzenie obecnej obsady do niezbędnego minimum.

W robotach wykonawstwa budowlanego, których nie obejmuje katalog norm i cen jednostkowych budownictwa, usprawnieniu uległy normy opracowane przez Komisję Norm Pracy Przemysłu Węglowego, dotyczące robót montażowych dla urządzeń górniczych i dla

Zakładu Kotłowego oraz normy elektromontażowe i normy dla konserwacji konstrukcji stalowej.

W tartakach należących do przemysłu węglowego wprowadzono usprawnione normy od dnia 1.I.br., ponadto z tym samym terminem wprowadzono nowe opracowane normy pracy dla wszystkich robót dotychczas nie normowanych, wskutek czego procent zakordowania robót w tartakach dochodzi obecnie do 70%.

W ramach ogólnopństwowej akcji usprawnienia norm w zakładach **przemysłu metalowego** dokonano dokładnego przeglądu norm zakładowych. Korekta tych norm nie została dokonana w sposób mechaniczny, lecz z uwzględnieniem warunków istniejących na zakładach w oparciu o szczegółową analizę procesów produkcyjnych, zmian technicznych i organizacyjnych, zachodzących w tych procesach.

W biurach projektowych wprowadzono nowe ogólnopństwowe normy pracy oraz poddano rewizji normy branżowe i normy szczegółowe. Biura konstrukcyjne maszyn i urządzeń górniczych wykazują od samego początku wprowadzenia norm (styczeń 1949 r.) zdrowsze założenia w porównaniu do norm biur konstrukcyjnych innych przemysłów, wobec czego nie zachodziła potrzeba generalnej rewizji tych norm.

2. W przemyśle naftowym za ubiegły rok zastępują na podkreślenie bardzo poważne osiągnięcia na odcinku normowania, z których najważniejsze są: normy wiertnicze obejmujące wszystkie typy wierceń udarowych, normy na wiercenia obrotowe: a) urządzeniami typu lekkiego dla wierceń do 500 m, b) urządzeniami typu średniego dla wierceń do 1.500 m i c) urządzeniami typu ciężkiego dla wierceń do głębokości 3.000 m. Całość problemu norm wiertniczych zamykają normy opracowane dla montażu i demontażu urządzeń wiertniczych. Normy dla ro-

bót eksploatacyjnych obejmują obróbkę odwiertów wszystkimi typami wiertniczymi w tej chwili do dyspozycji przemysłu naftowego. W robotach rafineryjnych opracowano ze względu na różnorodną budowę urządzeń normy szczegółowe w poszczególnych rafineriach: dla destylacji ropy, olejów i minus filtratu dla destylacji koksowej, dla rafinacji benzyny, nafty, olejów i rafinacji rozpuszczalnikowej, dla fabrykacji smarów, asfaltu i parafiny, dla stabilizacji i produkcji gazoliny, dla transportu specjalnego wewnętrznego, dla budowy i montażu urządzeń rafineryjnych oraz normy dla prac badawczych i laboratoryjnych.

3. W chwili przejmowania przez Ministerstwo Górnictwa w ubiegłym roku przedsiębiorstw **przemysłu solnego**, w przemyśle tym stosowano statystyczne normy pracy dla robót w kopalniach i warzelniach soli oraz normy pracy dla różnych robót pomocniczych, związanych z eksploatacją i przeróbką soli. Normy te poddane zostały pod koniec 1950 roku przeglądowi i analizie w oparciu o materiały chronometrażowe. Po przepracowaniu tych norm obowiązują jako normy usprawnione od dnia 1 lutego br. W bieżącym roku ukończono opracowanie norm obsady dla wszystkich stanowisk pracy.

4. W przemyśle torfowym na przestrzeni ubiegłego roku posługując się materiałami uzyskanymi z chronometraży przepracowano dotychczasowe normy dla robót na torfowisku, dla transportu surowca, dla robót w fabryce ściółki torfowej oraz dla robót przy ekspedycji ściółki. W roku bieżącym opracowane zostały normatywy obsady dla wszystkich stanowisk pracy.

5. W przemyśle koksochemicznym zostały, w ramach ogólnopństwowej akcji usprawnienia norm, poddane przeglądowi następujące normy pracy: koksoownie, które mają ustaloną normę wsadu oraz ustaloną obsadę dla obsługi ręcznej, częściowo zmechanizowanej i całkowicie zmechanizowanej, dla fabrykacji produktów ubocznych koksoowni, dla ładowania koksu i paku oraz dla zakładów przetwórczych benzolu, smoły i oleju.

Usprawnienia dokonane na odcinku normowania pracy przez poszczególne przemysły wchodzące w resort Ministerstwa Górnictwa zostały dokonane sprawnie dzięki właściwemu przedmiotowi Ministerstwa Górnictwa w wysiłkuie zorganizowania służby normowania we wszystkich mu podległych branżach.

Sprawność występująca na odcinku opracowywania norm pracy, zwłaszcza w przemyśle węglowym i naftowym, powinna pobudzić i inne przemysły do przejścia na te same metody pracy. Założona w Planie 6-letnim podwyżka wydajności będzie wtenczas osiągnięta i przekroczona.

KOP. „SILESIA” WYKONAŁA ROCZNY PLAN WYSYŁKI ZŁOMU

Kopalnia „Silesia”, podległa Jaw.-Mik. ZPW wykonała plan dostaw złomu za II kwartał 51 r. w 304% — co w wyniku spowodowało również wykonanie ustalonego planu rocznego w wysokości 101,2%. Obywatel Minister Gór-

nictwa, w uznaniu wysiłków oraz właściwej postawy i zrozumienia akcji zbiórki złomu, przyznał grupie pracowników Kop. „Silesia” specjalną nagrodę pieniężną.

Plan dostaw złomu stalowego i żeliwnego ustalony został na 1951 r. uchwałą Prezydium Rządu z dnia 14.X.1950 r.; udział przemysłów podległych Ministerstwu Górnictwa w ogólnokrajowym planie wynosi:

7,4% w złomie stalowym i
5,5% w złomie żeliwnym.

Ze względu na konieczność uchronienia przed zniszczeniem posiadanego złomu oraz doceniając ważność tego surowca dla hutnictwa i przemysłu metalowego w zakresie realizacji Planu 6-letniego, jak również dla zabezpieczenia wykonania nałożonego na Resort Górnictwa planu dostaw, Minister Górnictwa, zarządzeniem z dnia 31 stycznia 1951 r. wprowadził w życie na wszystkich podległych sobie zakładach „Instrukcję gospodarki żelastwem i druzgiem żeliwnym”.

Jednocześnie Departament Zaopatrzenia M. Gór. rozłożył roczny plan dostaw na poszczególne przemysły Resortu Górnictwa, który w rozbięciu na poszczególne kwartały wynosił:

I kwartał 51 r.	20,9%	planu	rocznego złomu stalowego	-	20,5%	złomu żeliwn.
II „	51.	35,1%	„	„	34,5%	„
III „	51.	31,6%	„	„	25,9%	„
IV „	51.	12,4%	„	„	19,1%	„
		100,0%			100,0%	

Dostawy złomu za I półrocze 1951 r. obrazuje poniższe zestawienie:

W stosunku do planu dostaw za okres	% % p l a n u			
	w skali Resortu Górnictwa		w tym PW wraz z CZB Maszyn	
	stalowy	żeliwny	stalowy	żeliwny
I kwartału	81,3	64,6	76,4	57,7
II kwartału	75,8	81,9	71,8	114,2
I półrocza	78,1	85,4	73,6	90,1
całego 1951 roku	43,8	41,5	41,1	48,6

Z powyższego zestawienia wynika, że wykonanie planu dostaw złomu jest w Resorcie Górnictwa poważnie zagrożone.

Właściwa postawa i rzetelne podejście do zagadnienia przez pracowników

kop. „Silesia” będzie niewątpliwie dobrym przykładem i bodźcem do przedterminowego wykonania planu dostaw złomu dla zainteresowanych pracowników pozostałych zakładów.

Kronika zagraniczna

Europa Zachodnia

KRYZYS WĘGLOWY W EUROPIE ZACHODNIEJ

Wzmoczenie militaryzacji krajów kapitalistycznych oraz wyścig zbrojeń doprowadziły w drugim półroczu 1951 roku do zmiany sytuacji na rynku węglowym. Wzrost produkcji hutnictwa żelaza, zwiększenie produkcji dla celów wojennych w całym szeregu gałęzi przemysłowych, wzrost transportów kolejowych — wszystko to spowodowało wzrost zapotrzebowania na węgiel. Tak np. w Anglii w roku 1950 zapotrzebowanie na węgiel wynosiło 205,2 mil. ton wobec 198 mil. ton z roku 1949, czyli w roku 1950 zapotrzebowanie zwiększyło się o 7 m. l. ton.

Na skutek odbudowy przemysłu Niemiec Zachodnich pracującego na po-

trzeby wojenne zaznaczył się w tym kraju gwałtowny wzrost zapotrzebowania na węgiel. W innych kapitalistycznych krajach europejskich również daje się zauważyć wzrost zapotrzebowania na węgiel.

Od dłuższego już czasu przemysł węglowy krajów kapitalistycznych przeżywa kryzys nie nadążając w zaspokojeniu zwiększonego zapotrzebowania na węgiel. Ze szczególną dotkliwością dało się odczuć nienadążanie pracy przemysłu węglowego w Anglii, Belgii i Francji, w których to krajach wydobycie węgla od szeregu lat nie doznało poprawy.

W roku 1950 wydobycie w Anglii w znacznej mierze nie dorównywało poziomowi przedwojnemu (219,8 mil. ton wobec 244 mil. ton w r. 1937). W porównaniu z rokiem 1949 zwiększyło się ono jedynie o 0,5%. Rząd labourystów przeprowadził upaństwowienie przemysłu węglowego, który już znajdował się w stanie podupadania. Mimo to wspomniany rząd starał się o zachowanie dochodów dla dawnych przemysłowców węglowych, z wielkim trudem utrzymując obniżający się w okresie powojennym roczny poziom wydobycia. Lecz nawet ten niewysoki poziom wydobycia — w roku 1950 zapewniony został kosztem wprowadzenia dodatkowej pracy w dniu sobotnie, tj. przez przedłużenie tygodnia pracy i dalsze zwiększenie eksploatacji górników. Należy zaznaczyć, że wzrost wydobycia w roku poprzednim nastąpił jedynie na skutek zwiększenia wydobycia w I półroczu 1950 roku. W IV kwartale ubiegłego roku wydobycie węgla w porównaniu z tym samym okresem roku 1949 zmniejszyło się o 840 tys. ton.

Sytuacja na europejskim rynku węglowym przy końcu roku 1950 w znacznym stopniu uwarunkowana była nadciągającym kryzysem w przemyśle węglowym. Przystarzałe urządzenia, niski poziom mechanizacji pracochłonnych procesów, wadliwa wentylacja, częste obsunięcia się, pożary i wybuchy na kopalniach wytwarzają nader uciążliwe warunki pracy angielskich górników, których zarobki są ponadto bardzo niskie. Górnicy korzystają z każdej nasuwającej się okazji, aby odejść z przemysłu węglowego. Ilość robotników zatrudnionych w Anglii w tej gałęzi przemysłu spadła w roku 1950 z 709 tys. do 686 tys.

Wydobycie Niemiec Zachodnich w roku 1950 przekroczyło wydobycie roku 1949 o 7,5 mil. ton, czyli o 7,3%.

Wydobycie węgla w krajach kapitalistycznych (w tys. ton):

	1949 r.	1950 r.
Razem w świecie kapitalistycznym	986 047	1 071 782
W tym I. Europa Zachodnia	427 906	437 001
W tym zaś:		
Anglia	218 541	219 793
Belgia	27 850	27 283
Holandia	11 703	12 238
Włochy	1 104	1 029
Niemcy Zachodnie	103 236	110 750
Francja	51 204	50 818
Zagłębie Saary	14 268	15 090
II. Ameryka Północna	442 743	514 630
W tym:		
Stany Zjednoczone	427 105	499 284
Kanada	15 638	15 346
III. Daleki Wschód oraz Oceania	84 386	87 779
W tym:		
Japonia	38 099	38 531
Indie	32 011	32 472
Australia	14 276	16 776
IV. Afryka	26 829	28 012
W tym:		
Związek Południowo-Afrykański	24 909	25 884
Rodezja Południowa	1 920	2 128
V. Bliski Wschód		
Turcja	4 183	4 360

Ponadto w sposób nieznaczny zwiększyło się wydobycie Holandii i Zagłębia Saary. Wydobycie zaś węgla Francji i Belgii w roku 1950 nie osiągnęło nawet niskiego poziomu roku 1949.

Spadek wydobycia we Francji w III i IV kw. 1950 roku tłumaczy się unieruchomieniem szeregu kopalń w południowej części kraju, a to rzekomo z powodu nierentowności. Powoływanie się na nierentowność kopalń w okresie wzrostu zapotrzebowania i wzrostu cen węglowych jest bezpodstawne. Można raczej wnioskować, że unieruchomienie niewielkich kopalń francuskich wiąże się z „planem Schumana”. Należy zaznaczyć, że przy pertraktacjach związanych z wyżej wymienionym „planem” powstałe niebezpieczeństwo unieruchomienia belgijskich kopalń na skutek ich „nierentowności”.

Według informacji czasopisma „Iron and Coal Trade Review” z dnia 2 lutego 1951 r. Belgia, gdzie koszt własny wydobycia 1 tony węgla wynosi przeciętnie 690 belg. franków — w porównaniu do 440 belg. franków w Niemczech Zachodnich, zażądała na pertraktacjach prowadzonych w ramach „planu Schumana” gwarancji, że jej kopalnie nie zostaną unieruchomione jako nierentowne. Według informacji tegoż czasopisma, Belgii obiecano zamiast żądanych gwarancji — jedynie subsydia na modernizację jej przemysłu węglowego, z tym, że w ciągu najbliższych 5 lat koszt własny wydobycia węgla belgijskiego zostanie obniżony a cena na węgiel wewnątrz kraju doprowadzona będzie do poziomu istniejącego w innych krajach uczestniczących w „planie Schumana”.

Wydobycie węgla kamiennego w Stanach Zjednoczonych wzrosło w roku 1950 w porównaniu z rokiem 1949 o 17%. W porównaniu natomiast z wydobyciem roku 1948 wyniosło ono jedynie 85%, a w stosunku do roku 1947 — roku najwyższego wydobycia węgla w Stanach Zjednoczonych w okresie po wojennym — nieco więcej niż 80%.

Nie zważając na pewne zwiększenie wydobycia węgla w roku 1950 w krajach kapitalistycznych, podaż tego paliwa w całym szeregu krajów okazała się niewystarczającą dla zaspokojenia wzmożonego w II półroczu 1950 roku zapotrzebowania.

Wzrost zapotrzebowania na węgiel doprowadził do tego, że w IV kwartale 1950 roku brak tego paliwa odczuwały nawet kraje eksportujące go. Usiłowania krajów-eksporterów skierowane ku zwiększeniu wydobycia nie powiodły się, wobec czego kraje powyższe zaczęły redukować eksport węgla. Ponadto 20 listopada 1950 roku rząd angielski powziął decyzję importu od 2 do 4 mil. ton węgla w zimowym okresie 1950/51 r. i zmniejszenia wydawania węgla bunkrowego angielskim bazom węglowym, rozrzuconym w różnych częściach świata.

Wobec powyższego należy zaznaczyć, że napięcie na europejskim rynku węglowym, wytworzone w drugiej połowie 1950 roku wiąże się nie tylko z gwałtownie zwiększonym popytem na węgiel, lecz także i ze znacznie zredukowaną dostawą węgla na rynki za-

graniczne przez kraje eksportujące to paliwo. Eksport paliwa stałego z krajów europejskich i Stanów Zjednoczonych do Europy Zachodniej wynosił w roku 1950 — 57.323 tys. ton wobec 63.035 tys. ton w roku 1949. Amerykańskie dostawy węgla na rynek europejski w roku 1950 wynosiły jedynie 312 tys. ton, zaś w roku 1949 — 9,5 mil. ton.

O zwiększeniu popytu na węgiel w krajach kapitalistycznych świadczy także wzrost importu węgla wielu krajów zachodnio-europejskich w II półroczu, szczególnie zaś w IV kwartale roku 1950.

Import węgla do Włoch w IV kwartale 1950 roku zwiększył się w porównaniu z tym samym okresem roku 1949 — o 64%, Holandii — o 14%, Szwecji — o 66%. Import węgla w II półroczu 1950 roku zwiększył się w porównaniu z odpowiednim okresem roku 1949 w Finlandii — o 54%, w Danii — o 34%, w Szwajcarii — o 63%. Gwałtowny wzrost importu węgla wyżej wymienionych krajów w II półroczu 1950 roku tłumaczy się nie tylko wzmożonym zapotrzebowaniem, lecz także dążeniem wymienionych krajów do zwiększenia swych zapasów na skutek obawy, że dostawy węgla w przyszłości zostaną bardzo utrudnione.

Nie zważając na gwałtowny wzrost importu węgla w II półroczu 1950 roku, całkowity import tego paliwa za cały 1950 rok przez kraje zachodnio-europejskie wynosił jeszcze o 1,3 mil. ton (lub 3%) mniej niż w roku 1949.

Import węgla kamiennego przez niektóre kraje kapitalistyczne E u r o p y (w tys. ton):

	1949 rok	1950 rok
Francja	14.720	7.493
Włochy	8.721	8.340
Holandia	3.980	4.620
Dania	3.771	3.990
Szwecja	3.971	4.830
Norwegia	1.377	1.234
Szwajcaria	1.346	1.787
Austria	4.361	4.235
Irlandia	1.668	1.894
Finlandia	945	1.459
Ogółem:	44.860	39.882

Nawet w tych krajach, w których zauważono znaczne wzmożenie importu węgla w II półroczu 1950 roku — całoroczny import zwiększył się w porównaniu do roku 1949 w sposób nieznaczny.

Na skutek zwiększenia popytu na węgiel — rosły także jego ceny. Importerzy południowo-amerykańscy nie mający możliwości zaspokojenia swych zapotrzebowania z importu węgla z Anglii (cena eksportowa węgla angielskiego w roku 1950 pozostawała prawie na tym samym poziomie co i w roku 1949), a z innych krajów europejskich zmuszeni zostali w całym szeregu wypadków, szczególnie zaś na początku roku 1951, uciekać się do importu węgla ze Stanów Zjednoczonych. Należy zaznaczyć, że węgiel amerykański kosztuje europejskich importerów znacznie więcej niż europejski, a to na skutek wysokich cen eksportowych i gwałtownie podwyższonych wydatków transportowych. Według informacji gazety „Financial Times” z dnia 22.12.1950 ro-

ku, cena 1 tony węgla amerykańskiego, importowanego do Europy, wynosi \$ 19,20 cif porty, Anglii i \$ 24,62 — 25,34 cif porty duńskie, przeciętna zaś cena węgla importowanego z krajów europejskich wynosiła w roku 1950, np. dla Szwecji (na warunkach cif) jedynie \$ 13 za tonę.

Począwszy od 1 marca 1951 roku węgiel amerykański kosztować będzie importerów europejskich jeszcze więcej, ponieważ rząd Stanów Zjednoczonych od tej daty wprowadził specjalne dodatki do ceny dla wszystkich gatunków węgla eksportowego.

Eksporterzy europejscy także podwyższyli ceny węglowe, a mianowicie cena eksportowa na węgiel z Zagłębia Ruhry podwyższona została z dniem 1 stycznia 1951 roku o 5,4% w porównaniu do ceny obowiązującej w lipcu 1950 roku.

Zwiększony popyt na węgiel wywiera wpływ na wzrost cen węglowych wewnątrz kraju. Według danych czasopisma „Statist” z dnia 13 stycznia 1951 roku indeks hurtowych cen węglowych w Anglii zwiększył się ze 144 w czerwcu do 149 w listopadzie 1950 roku (1938 = 100). Począwszy od 12 lutego 1951 roku hurtowa cena węgla w Anglii — według informacji gazety „Financial Times” z 2 lutego 1951 roku zwiększona została o 4 szyl. 2 penty za tonę ang. to zn. 1016 kg franko kopalnia zaś o 6 szyl. 3 penty — za tonę ang. koksu. Ceny węgla w sprzedaży detalicznej podniosły się o 5 %.

W Niemczech Zachodnich krajowe ceny hurtowe na węgiel od dnia 1.12.1950 roku podwyższone zostały o 15 marek na tonie i o 6 marek na tonie koksu. Według informacji prasy burżuazyjnej nie należy spodziewać się wzrostu eksportu węgla z głównych krajów-eksporterów Europy w I półroczu 1951 roku. W szczególności Niemcy Zachodnie nie będą w stanie w roku 1951 zwiększyć wolnego eksportu węgla ponieważ władze okupacyjne podwyższyły Niemcom wiążącą kwotę eksportową na I kwartał 1951 roku do 6,2 mil. ton wobec 5,65 mil. ton przeciętnego eksportu kwartalnego w roku 1949.

Według szacowań Komitetu Węglowego przy Ekonomicznej Komisji ONZ dla Spraw Europy, deficyt węgla w Europie w ciągu I kwartału 1951 roku wynosił 5 mil. ton. deficyt zaś koksu — 1 mil. ton. Zapotrzebowanie na import węgla i koksu dla krajów Zachodniej Europy w I kwartale 1951 roku oszacowane zostało na 19,5 mil. ton, kraje zaś eksportujące węgiel w stanie były dostarczyć jedynie 10,5 mil. ton węgla i 3 mil. ton koksu.

Należy podkreślić, że jeśli w końcu grudnia 1950 roku Komitet Węglowy spodziewał się pokryć deficyt węglowy z importu ze Stanów Zjednoczonych, to w oświadczeniu uchwalonym w lutym 1951 roku Komitet zaznaczył, że usunąć deficyt w I kwartale 1951 roku nie będzie możliwe z powodu braku dostatecznej ilości tonażu dla transportu węgla ze Stanów Zjednoczonych. Komitet Węglowy jednakże przemilcza główne powody nie pozwalające na usunięcie deficytu węgla w krajach za-

chodnio-europejskich — szalone wyścigi zbrojeń z jednej strony i niemożliwość dla kapitalistycznych krajów Europy, w szczególności dla Anglii, osiągnięcia znacznej poprawy wydobywania z drugiej strony.

Komitet przemilczał także, że wzrost wydobywania węgla, który może zaistnieć w Niemczech Zachodnich w roku 1951 na skutek przedłużenia czasu pracy, będzie zasadniczo pociągnięty przez zwiększone zapotrzebowanie przemysłu wojennego.

O prawdopodobieństwie dalszej obniżki dostaw węglowych z kapitalistycznych krajów Europy na rynki zewnętrzne świadczy stały spadek zapasów węgla kamiennego u głównych eksporterów. W Anglii na przykład zapasy węgla w różnych gałęziach przemysłowych oraz u odsprzedawców wynosiły w końcu grudnia 1950 roku — 12,4 mil. ton wobec 15,0 mil. ton na tę samą datę roku 1949. W końcu lutego 1951 roku zapasy węgla u przemysłowców wynosiły jedynie 9,9 mil. ton, tj. o 6,6 mil. ton poniżej ustalonego przez rząd minimalnego poziomu.

Zapasy węgla na kopalniach Niemiec Zachodnich obniżyły się z 750 tys. ton w końcu września do 195 tys. ton w końcu października 1950 roku. W końcu grudnia ubiegłego roku wynosiły one jedynie 77 tys. ton.

Zapasy węgla w Belgii obniżyły się w ciągu II półrocza 1950 roku prawie o 1.600 tys. ton (z 2.652 tys. ton w końcu czerwca do 1.071 tys. ton w końcu grudnia 1950 r.). W końcu marca 1951 roku zapasy węgla w Belgii wynosiły jedynie 400 tys. ton.

Przerzucenie gospodarki kapitalistycznych krajów na tory wojenne doprowadziło do gwałtownej redukcji dostaw węglowych dla potrzeb ludności cywilnej.

W większości tych krajów wprowadzono ograniczenia dotyczące wydawania węgla, tak dla bezpośredniego użytku ludności cywilnej jak i dla przemysłów produkujących towary dla użytku powszechnego. Gazeta „Financial Times” podała 2 lutego 1951 roku, że rząd labourzystów obniżył dostawy węgla dla potrzeb przemysłu o 15% i dla elektrowni — o 5%. Jedynie przemysły wojenne otrzymują węgiel bez wszelkich ograniczeń. Znacznie zmniejszono przydziały węgla opałowego dla hoteli, restauracji, instytucji oraz szkół. Węgiel potrzebny dla opalania mieszkań wydaje się po zaspokojeniu wszystkich innych zapotrzebowań, czyli — na samym końcu. Od 20 listopada 1950 roku na skutek braku węgla w całej Anglii (z wyjątkiem Londynu i Szkocji Północnej) zmniejszono podaż energii elektrycznej o 25%. Ruch pociągów osobowych w Anglii zmniejszony został o 17%, ruch trolejbusów i tramwajów — o 10%.

Pewna gazeta holenderska podała, że w I kwartale 1951 roku przemysł Holandii otrzymał o 20% mniej węgla, niż w IV kwartale roku 1950, a wiele zakładów unieruchomiono również na skutek braku węgla. W całym szeregu miast holenderskich wydano zarządzenia ograniczające konsumpcję gazu i prądu a także i węgla opałowego.

Szczególnie ostry brak węgla zaznaczył się w Niemczech Zachodnich, gdzie władze okupacyjne nie zezwalają Niemcom Zachodnim na redukcję eksportu tego paliwa. W związku z powyższym, z końcem 1950 roku obniżono sprzedaż węgla dla ludności cywilnej oraz dla gałęzi przemysłowych pracujących dla potrzeb cywilnych. Na skutek gwałtownego braku węgla znacznie zredukowano produkcję przemysłu cukrowniczego, papierniczego a także i wielu innych przemysłów Niemiec Zachodnich. W południowej części prowincji Baden na początku stycznia 1951 roku z powodu braku węgla stało 35 zakładów. Gazeta „Neues Deutschland” podała, że przyczyną tak katastrofalnej sytuacji jest: „zwiększenie konsumpcji węgla, wywołana remilitaryzacją Niemiec Zachodnich oraz podyktowana przez mocarstwa interwencyjne przymusowy eksport węgla dla ich własnych przemysłów wojennych, pracujących całą parą”.

Brak węgla w Niemczech Zachodnich uwarunkowany przymusowym eksportem tego paliwa z Zagłębia Ruhry doprowadził do tego, że Niemcy Zachodnie dla zabezpieczenia swych nagłych potrzeb zawarły umowę ze Stanami Zjednoczonymi na import 1.400 tys. ton węgla w ciągu 1950 roku w zamian za stal i surowce. Przedsiębiorcy amerykańscy i angielscy wykorzystują węgiel Ruhry dla celów spe-

kulatywnych. Według informacji prasy z Düsseldorfu, firmy amerykańskie importowały do Niemiec Zachodnich 200 tys. ton węgla „amerykańskiego” po 88 marek zachodnio-niemieckich za tonę. Węgiel ten poprzednio wywieziony został z Niemiec Zachodnich po cenie 46 zach. niemieckich marek za tonę. Na tych spekulacjach węgiel niemieckim firmy amerykańskie zarobiły ponad 8 milionów marek zachodnio-niemieckich.

Poza kupcami amerykańskimi istnieją także kupcy angielscy. Według informacji prasowej Anglia dostarczyła do Hamburga niskogatunkowy pył węglowy nie nadający się dla celów opałowych, cena zaś wyznaczona za powyższy pył była wyższa niż za wysokogatunkowy węgiel ruhrski.

Poważny kryzys opałowy można zaobserwować i w innych zmarshallizowanych krajach Europy. Przemysł węglowy krajów kapitalistycznych nie potrafił zaspokoić zapotrzebowania na węgiel, rosnącego na skutek wyścigu zbrojeń.

Sytuacja węglowa jest jaskrawym przykładem do jakiego stanu doprowadzona być może gospodarka krajów kapitalistycznych na skutek antyludowej polityki przygotowań do nowej wojny światowej.

(I. Wasilkow-Wnieszniaja Torgowla Nr 5/51).

Niemcy Zachodnie

OCENA POLSKIEJ KLASYFIKACJI WĘGLA

Od Redakcji: Inżynier H. W. Ulbricht z Berlina w Bergbau Rundschau — Bochum w nr 8 z sierpnia br. podaje obszernie omówienie nowej polskiej klasyfikacji węgla. Ze względu na fachową i obiektywną ocenę stanowi ona dość cenny przyczynek dla badań naszego węgla w opinii zagranicznej odnośnie jego klasyfikacji.

Poniżej podajemy uogólnienia i reasumowania z wyżej wspomnianego artykułu, pozostawiając na boku jedynie część opisową naszych norm PN-G-97002 i PN-G-97003, które naszym czytelnikom i tak są znane oraz same tablice będące powtórzeniem ww. norm.

„Pomimo posiadania znacznego wydobywania węgla — Polska, podobnie jak wiele innych krajów, dotychczas nie posiadała ściśle określonej klasyfikacji węgla kamiennych”.

„Obecnie ustalona klasyfikacja kładzie kres w dowolności w oszacowaniu węgla. Posiada ona charakter uniwersalny i wprowadza ściśle zarysowane, oznaczone liczbowymi symbolami wskaźniki. Omawiana klasyfikacja opiera się na analitycznych metodach, których zastosowanie dla uzyskania dokładnego obrazu badanego węgla nie pociąga za sobą żadnych komplikacji, a więc i umożliwione jest dokładne porównanie z węglem innych krajów”.

„Wprowadzenie takiego oszacowania wartości węgla które odpowiadałoby życzeniom każdego interesanta jest wyjątkowo trudnym zadaniem. Trudności te wynikają z następujących faktów:

1. Węgiel jest wyjątkowo skomplikowaną chemiczną substancją, przy czym dotychczas chemia mogła udzielić odpowiedzi nie w pełni zadowalającej, co do struktury i składu poszczególnych rodzajów węgla; jego różnorodne roślinne składniki podlegają różnorodnym procesom biochemicznym i geochemicznym.

2. Pod względem swej wartości różne rodzaje węgla różnią się całkowicie co też powoduje podział na wiele typów jednakowoż tylko z trudem dających się zgromadzić w granicach jednej klasyfikacji opartej na właściwościach petrograficznych, fizyko-chemicznych i chemicznych.

3. Poszczególne rodzaje węgla zabiegając się i powodując, że ustalone dla poszczególnego rodzaju węgla granice klasyfikacyjne oparte na jednej właściwości nie pokrywają się z granicami tejże klasyfikacji opartej na innej właściwości.

4. Każdy kraj wydobywający węgiel używa odrębnych klasyfikacji opartych częstokroć nie tylko na różnych metodach klasyfikacyjnych, lecz również na uogólnionych charakterystykach lokalnych określań (np. „angielski węgiel”, „górnolaski węgiel”). Powoduje to brak podstawy umożliwiającej zrozumienie w skali międzynarodowej.

Poszczególne właściwości i odrębności posiadają różnoraki wpływ na zastosowanie węgla dla określonych celów. Pomimo wskazanych wielu trudności, Polacy, dr inż. Roga i dr inż. Laskowski opracowali projekt nowej polskiej

klasyfikacji, posiadającej tę dodatnią cechę, że jest ona ujęta w formie przejrzystej i nieskomplikowanej. Nowa klasyfikacja posługuje się, w zamian dotychczasowych opisowych określeń, dokładnymi symbolami liczbowymi, opartymi na ściśle naukowych metodach".

„Na podstawie podanych kryteriów można stwierdzić:

1. Nowa, na naukowej podstawie opracowana, klasyfikacja uporządkowuje w polskim górnictwie węglowym problem podziału i zaszeregowania węgla według rodzajów, odrzucając jednocześnie przestarzałe charakterystyki nie odpowiadające wymogom przemysłu węglowego i jego użytkowników. Będzie ona punktem wyjściowym dla klasyfikacji węgla kamiennego w skali międzynarodowej.

2. Nowa klasyfikacja przyjmuje za podstawy dla podziału węgla uznane technologiczne badania.

3. Nowa klasyfikacja przykładą dużą wagę do procesów sortowania i wzbogacania, przez co aparat produkcyjny zobowiązany jest do stałego nadzoru nad wartością węgla i jego ulepszaniem.

4. Nowa polska klasyfikacja węgla jest dotychczas jedyną znaną klasyfikacją o tego rodzaju dokładnych i wyczerpujących zasadach. Wszystkie dotychczas znane zaszeregowania są równoznaczne z opisową charakterystyką i żadna z nich nie uwzględnia czystości sortymentów.

5. Z chwilą wprowadzenia w życie praktycznym tej klasyfikacji, będzie ona punktem wyjściowym dla obiektywnej polityki zbytu, oszczędności i inwestycji,

węglowy Niemiec Zachodnich w trzecim kwartale br. wyniesie 2 mil. ton a to niezależnie od przewidzianego z Ameryki importu w wysokości 1,4 mil. ton węgla.

Zgodnie z informacją gazety „Züricher Zeitung“ Niemcy Zachodnie importowały ze Stanów Zjednoczonych w marcu i kwietniu br. — 489 tysięcy ton węgla po cenie 98 niem. marek zach. za tonę, tj. po cenie dwukrotnie wyższej od eksportowej ceny otrzymywanej za węgiel zachodnio-niemiecki.

Minister Gospodarki oświadczył, że Niemcy Zachodnie prowadziły pertraktacje odnośnie importu 2 mil. ton węgla amerykańskiego jeszcze w III kwartale 1951 roku, zaznaczając, że import ten w II kwartale br. wynosił 1 milion ton.

(Biki, nr 75/51)

Anglia

KRYZYS WĘGLOWY

Poważna sytuacja węglowa w Anglii była przedmiotem obrad Kongresu Związków Zawodowych (TUC) w dn. 11 września br. w Blackpool. Sekretarz Generalny Związku Górników Horner oświadczył delegatom, że w nadchodzącej zimie nastąpi kryzys opałowy, który będzie znacznie większy i poważniejszy w skutkach od kryzysu w zimie 1946/7 roku. Oświadczył dalej, że nie może sobie wyobrazić jak górnicy będą w stanie wydobyc takie ilości węgla, które pozwolą utrzymać pełne zatrudnienie przemysłu wobec faktu, że obecnie w przemyśle węglowym zatrudnionych jest mniej niż 700 tys. pracowników, a od wpływ sił roboczych z powodu ciężkich warunków pracy wynosi tygodniowo regularnie około 400 osób.

Przewodniczący Komitetu Produkcyjnego TUC Tanner podał, że istnieje bardzo realne niebezpieczeństwo, że obecna sytuacja opałowa i energetyczna poważnie zahamuje rozwój przemysłu angielskiego i spowoduje znaczne załamanie w nadchodzącej zimie, a również i w następnych. Oświadczył dalej, że dotychczas nic mu nie jest wiadomo by zapadła decyzja importu węgla w zimie, jednak jeśli import jest niezbędny dla zapobieżenia załamania sytuacji

Jak informują z Bonn, tamtejszy „rząd“ powiadomił Wysokich Komisarzy oraz Międzynarodowy organ dla Zagłębia Ruhry o podwyższeniu ceny eksportowej na węgiel o 3,5 dolara na tonie; decyzyja ta posiada moc obowiązującą wstecz od 1 maja br.

Dotychczasowa cena na węgiel eksportowany z Niemiec Zachodnich wynosiła 11 dolarów za tonę, wówczas gdy cena amerykańskiego węgla wwożonego do Niemiec Zachodnich wynosiła 22 — 23 dolarów za tonę.

Czynnikami wpływającymi w ostat-

nich czasach na podrożenie zachodnio-niemieckiego węgla był dodatek w wysokości jednej zachodniej marki na tonę oraz narzut w wysokości 7,35 zachodnich marek niemieckich na każdą tonę wydobytą ponad 373.000 ton dziennie. Ogółem podrożenie węgla przyniesie 28 milionów zachodnich marek.

Gdyby kraje europejskie nie zgodziły się na płaćcenie podwyższonej ceny, to dostawy węgla zostaną przerwane (Der Tagesspiegel 4.VIII.51 — Biki 108 z dn. 6.IX.51.)

EUROPA ZACHODNIA

Eksport węgla (kamiennego, brunatnego, brykietów. z wyłączeniem bun-

kru) i koksu w II kwartale br. wynosił w 1000 t.

	Średnie miesięczne w 1937 r.	1951		
		kwiecień	maj	czerwiec
1. Anglia	3.680	480	631	774
2. Belgia	534	166	190	213
3. Niemcy Zach. (bez Zach. Berl.)	—	2.090	1.957	2.076
4. Holandia	571	116	116	103
5. Francja i Saara	217	267	245	239

(nie licząc dostaw do Niemiec Zachodnich oraz dostaw z Saary do Francji i vice versa).

(Monthly Coal Statistical Summary — Biki 108 z 6.IX.51).

SYTUACJA WĘGLOWA W NIEMCZECH ZACHODNICH

Jak podaje agencja France Presse, „rząd“ w Bonn zamierza zwrócić się do władz okupacyjnych Zagłębia Ruhry z prośbą o zredukowanie eksportu wę-

la ruhrskiego w trzecim kwartale 1951 roku o 1 milion ton. Jeśli przeznaczona do eksportu kwota 6,2 mil. ton pozostanie bez zmiany deficyt

Wzmocnionym wysiłkiem produkcyjnym uczcimy 34 Rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej

opałowej — decyzja winna zapaść b. szybko. Zapotrzebowanie na węgiel w związku ze wzmożonymi zbrojeniami w bieżącym roku wzrosło o 4%, gdy dostawy wzrosły tylko o 3%.

Ostrzeżenie Tanner'a zostało potwierdzone przez wiceprzewodniczącego Związku Górników Jones'a, który oświadczył, że będzie niemożliwe prze-trwać zimę bez importu węgla. Konsumpcja wzrosła więcej niż o 5 mil. ton a wydobyte z kopalń odkrywkowych spadło o więcej niż 1 mil. ton. Górnicy zwalniali się z pracy w kopalniach w ilości 15 tys. rocznie.

Generalny Sekretarz Związku Kolejowy Figgins powiedział, że chociaż pracownicy kolei dołożą maksimum wysiłku, jednak personel kolejowy jest za mały o 25 tys. pracowników a więc nie da efektu większa produkcja węgla, czy innych towarów jeśli będzie brak transportu do ich przewiezienia. Jeśli zarobki pracowników kolejowych nie będą ustalone w odpowiednim stosunku do innych przemysłów, kolej nie będzie w stanie zaspokoić krajowego zapotrzebowania na przewozy.

(„Daily Freight Register”—13.IX.51 r.).

STRAJK GÓRNIKÓW ANGIELSKICH

Jak informuje agencja prasowa Reutersa, 13 czerwca br. w Anglii i Walii strajkowało 4.000 górników.

Strajk w Walii rozpoczął się 7 czerwca, kiedy to 750 górników zastrajkowało na znak protestu przeciwko decyzji Rady Węglowej o przerzuceniu z nieznanym powodów na inną kopalnię 97 górników. Następnego dnia na znak solidarności 1.600 górników zastrajkowało na trzech dalszych kopalniach. Za parę dni do strajkujących dołączyło się znów kilkuset górników.

W Lancashire strajk rozpoczęto 11 czerwca br. na znak protestu przeciwko wydaleniowi przez administrację kopalni jednego z górników. Dnia 13 czerwca na tej kopalni zastrajkowało dalszych 680 osób, a wkrótce liczba strajkujących przewyższyła 1.000 osób.

(Biki 73/51).

SKUTKI „DZIKICH” STRAJKÓW W PRZEMYSŁE WĘGLOWYM

Na początku br. przewodniczący Biura Węglowego (NCB) lord Hyndley

podsumował skutki samych tylko „dzikich” strajków, jakie miały miejsce w 1950 r. w przemyśle węglowym, oceniając je jako stratę w wydobywaniu 850.000 ton.

(The Colliery Guardian 182/51).

Francja

ZWYŻKA CEN WĘGLA

Rząd francuski w dniu 9 września br. postanowił podnieść dolną granicę płac z 17.400 franków do 20.000 fr. miesięcznie, co stanowi około 15%. Równocześnie mają być zwiększone ceny wielu podstawowych artykułów.

Ceny węgla zwykłego na kopalniach o 800 franków, co stanowi 20% a wkrótce będzie ogłoszona wyższa cena innych artykułów między innymi stali, cementu, elektryczności co w konsekwencji spowoduje bezwzględną wyższkę cen dla wielu artykułów przemysłowych.

wencji spowoduje bezwzględną wyższkę cen dla wielu artykułów przemysłowych.

Również jest rozważana, chociaż jeszcze nie jest sprecyzowana, podwyżka mleka, natomiast cena chleba podniesiona została z 38 fr. za kg. do 50 fr. co stanowi wyższkę o 32%. Nastąpiło to po ostatniej podwyżce pszenicy o 40%.

(Financial Times, 10 wrzesień 51.).

ECE

EUROPEJSKI DEFICYT WĘGLOWY

Zgłoszone zapotrzebowania importowe osiemnastu krajów europejskich i Triestu wynosiły w trzecim kwartale br. 18,3 miliona ton węgla i 5,1 miliona ton koksu. Na pokrycie tego deficytu siedem europejskich krajów eksportujących mogło dać w tym czasie do dyspozycji zaledwie 9,4 miliona ton węgla i 3 miliony ton koksu.

Komitet Węglowy Europejskiej Komisji Ekonomicznej gorąco zaapelował do europejskich krajów eksportujących

węgiel i koks o zwiększenie ich eksportu, aby móc pokryć, chociaż najskromniej obliczony deficyt. Komitet posiada dane, że Stany Zjednoczone mogłyby ew. pokryć 6—7 milionów ton europejskiego deficytu węglowego w ciągu lipca, sierpnia i września. (ECE (Coal) 36-12.6.51). Przypisek Redakcji: powyższe uwypukla narastający wciąż głód węglowy w krajach kapitalistycznych.

DEFICYT WĘGLA I KOKSU W IV KWARTALE BR.

Komisja Ekonomiczna ONZ w Genewie (ECE) podała do wiadomości w dniu 6 sierpnia br., że Podkomitet Węglowy skompletował tymczasowe zestawienie zapotrzebowania i ilości będących do dyspozycji węgla i koksu dla krajów europejskich w ciągu ostatniego kwartału bieżącego roku.

Ogólny deficyt odpowiadający różnicy między zapotrzebowaniem na paliwa stałe a możliwościami eksportowymi

krajów europejskich wynosi w przybliżeniu 11,5 miliona ton. Na ilość tę składa się nieco więcej niż 9 milionów ton węgla kamiennego i około 2,5 miliona ton koksu. Ten prowizorycznie ustalony deficyt jest o pół miliona ton większy niż w poprzednim kwartale głównie na skutek zwiększonego zapotrzebowania na koks.

(ECE/COAL/37)

„Redakcja z ubolewaniem stwierdza przeoczenie ze strony korektorów i prosi Prenumeratorów o dolepienie na str. 21 numeru 8 niniejszego paska papieru, podającego prawidłową treść tablicy nr 1.

Tablica 1.

Lp	W s k a ż n i k	Kop. „im. Pietrowskiego			Kop. „Nr 46”		
		I kw 1950r.	marzec 1951 r.	marzec 51 I kw. 50 w %	I kw. 1950	marzec 1951	marzec 51 I kw. 50 w %
1	Wydobycie dzienne w ton.	922	1097	119	709	881	124,0
2	Czynny front przodków	1230	886	72	765	629	82,2
3	Ilość czynnych ścian	13	9	69	8	6	75,0
4	Wydobycie dzienne z jednej ściany w ton.	76	131	172,3	102	139	136,3
5	Średni miesięczny postęp ściany w m	21,5	46,8	213,9	30,5	39,3	128,9
6	Średnia miesięczna wydajność pracy robotnika	23,4	31,6	135,0	22,5	27,5	122,2
7	Koszt własny 1 t węgla	—	—	81,7	—	—	88,5

OGŁOSZENIE

Począwszy od miesiąca września br. urzędy pocztowe oraz listonosze wiejscy i miejscy przyjmują wpłaty na prenumeratę naszego czasopisma w terminie do dnia 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i okresy dalsze.

GOSPODARKA PLANOWA

miesięcznik

Pismo niezbędne, zarówno dla uzupełnienia wiadomości każdego pracownika gospodarczego, jak i dla szkolenia w zawodach ekonomicznych.

Warunki prenumeraty: cena pojedynczego egzemplarza zł 7 gr 50, kwartalnie zł 22 gr 50, półrocznie zł 45, rocznie zł 90.—

Prenumeratę przyjmuje PPK „RUCH” — Warszawa, ul. Srebrna 12
Konto PKO Nr 1-4831.

PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY WYDAWNICTW GOSPODARCZYCH

D w u m i e s i ę c z n i k

zawiera omówienie bieżącej bibliografii książek i czasopism w układzie działowym

Cena 1 egzemplarza zł. 10.

Prenumerata roczna zł. 60,

półroczna zł. 30.

Redakcja: Warszawa ul. Nowy Świat 49 (Polskie Towarzystwo Ekonomiczne)

Kolportaż i prenumerata P.P.K. „RUCH” Warszawa, ul. Srebrna 12.

Konto P.K.O. N. 1.-18119/110.

Artykuły, podające imię, nazwisko i prywatny adres autora, prosimy nadsyłać w 2 egzemplarzach maszynopisu pisanego po 1 stronie, z dużym marginesem i podwójną interlinią. Artykuły są honorowane według ustalonych przez PKPG stawek. Nadesłanych rękopisów **Redakcja nie zwraca**. Redaguje: Komitet Redakcyjny. Adres Redakcji: Warszawa, Krucza 36 pok. 517, tel. 7-53-20,21,22,23, wewn. 445, gmach Ministerstwa Górnictwa.

Wydawca: „Polskie Wydawnictwa Gospodarcze” Przedsiębiorstwo Państwowe Warszawa, ul. Poznańska 15.

Administracja: Warszawa, ul. Poznańska 15, tel. 7-39-45, 7-36-46, wewn. 11.

Prenumerata i kolportaż: PPK „Ruch”, Warszawa, ul. Srebrna 12, tel. 8-04-20, Konto PKO: 1-17295.

Warunki prenumeraty: kwart. 15 zł, półrocznie 30 zł, rocznie 60 zł. Cena egzemplarza 5 zł.



Cena 5 zł.