

WSPÓŁZAWODNICTWO W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

JEDNORAZOWA WKŁADKA DO CZAS. „MOTORYZACJA“

Październik 1949 r.

S Ł O W O W S T Ę P N E

W dniu dzisiejszym oddajemy do rąk czytelnika transportowca pierwszy zeszyt „Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym“, które ukazywać się będzie co miesiąc — jako wkładka do czasopisma „Motoryzacja“.

Celem tego miesięcznika będzie popularyzowanie zadań i form ruchu współzawodnictwa drogą podawania najnowszych wiadomości o poczynaniach organizacyjnych, wynikach rozwijającego się w naszych szeregach współzawodnictwa i osiągnięciach w dziedzinie racjonalizacji i nowatorstwa. Zamiarem naszym jest, aby w ten sposób nasz organ stał się trybuną doświadczeń zarówno własnych, jak i doświadczeń innych krajów demokracji ludowej ze Związkiem Radzieckim na czele.

Współzawodnictwo pracy w transporcie samochodowym w ciągu roku urosło do tak poważnych rozmiarów pod względem form, zasięgu, jak i znaczenia w walce o wykonanie planów usług i oszczędności, że niepodobna ująć całości materiału w kilku artykułach. Dlatego też poświęcamy tym zagadnieniom całą wkładkę, będącą uzupełnieniem „Motoryzacji“ na odcinku współzawodnictwa.

Wierzmy, że tak zasadnicza sprawa dla współzawodnictwa i właściwego jego rozwoju, jak technika i metody prowadzenia narad wytwórczych, opracowanie i poprawianie regulaminów, norm, wprowadzenie nowych form współzawodnictwa, jak również określenie wyników i ujmowanie statystyczne dotychczasowych osiągnięć — znajdują właściwe naświetlenie w korespondencji i wypowiedziach towarzyszących z terenu.

Dotychczasowa praktyka wykazuje niedostateczną wymianę i łączność z terenem. Dlatego prosimy o współpracę, o podawanie bolączek ze swoich odcinków pracy, uwag i propozycji, nie szczędząc zdrowej krytyki i samokrytyki, gdyż tylko wtedy będziemy mieli właściwy obraz powstających trudności i wtedy będziemy mogli znaleźć właściwe rozwiązanie.

Jedynie przy współpracy terenu miesięcznik ten będzie mógł spełnić swoją rolę.

Naszym wspólnym wysiłkiem pragniemy stworzyć z wydawanego „Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym“ niezbędny dla każdego działacza podręcznik przy organizowaniu współzawodnictwa na wszystkich szczeblach, przy pomocy którego będą mogli związkowcy w codziennej pracy rozwiązywać stojące przed nimi zagadnienia.

Wyrażamy nadzieję, że każdy następny zeszyt — wzbogacany przez wypowiedzi terenu i szybką wymianę korespondencji pomiędzy Głównym Komitetem a wszystkimi organami terenowymi — od Trójek Organizacyjnych do Komitetów Okręgowych włącznie — przyniesie korzyści dla całości ruchu współzawodnictwa, a wówczas będziemy mogli powiedzieć, że „Współzawodnictwo w Transporcie Samochodowym“ spełnia postawione przed nim zadanie.

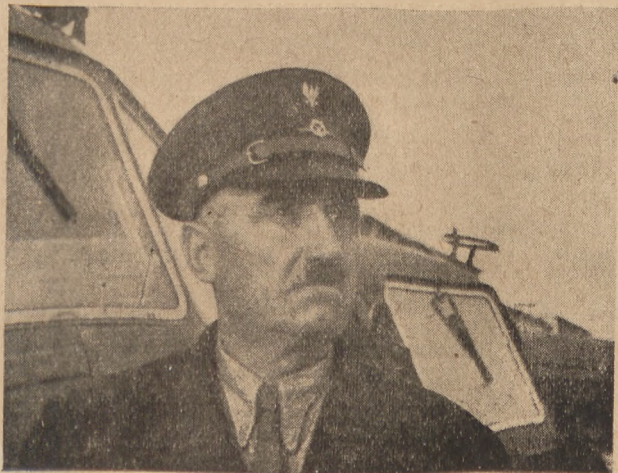
*Prezydium Głównego Komitetu
Współzawodnictwa Pracy
w Transporcie Samochodowym*

Wszelką korespondencję prosimy kierować pod adresem: Związek Zawodowy Transportowców — Warszawa, ul. Targowa 15 z dopiskiem „Współzawodnictwo“.

KATANA WALENTY kierowca PKS Warszawa — Towarowa trzykrotny Przodownik Pracy w Transporcie Samochodowym w trzech kolejnych etapach Współzawodnictwa w czasie od 16.XI.48 r. do 30.VI.49 r. rutynowany kierowca, jedyny odznaczony Orderem Sztandaru Pracy I klasy. Jeździ na 10-cio tonowym wozie S.P.A.

Kol. Katana Walenty — ur. 13.8.1895 r. we wsi Lewiczyn gm. Bielsk, powiat Grójec.

Kierowcą jest od roku 1924. Jest żonaty, ma trzech synów (najstarszy jest również kierowcą, pracuje razem z ojcem na stacji towarowej P.K.S. w Warszawie).



Z ZAGADNIEŃ ORGANIZACYJNYCH

Już II (VII) Kongres Transportowców, obradujący we Wrocławiu w dniach 15 — 17 lutego 1948 roku, w uchwalonej rezolucji wysunął jako czołowe zagadnienie — współzawodnictwo pracy.

Zorganizowanie współzawodnictwa w transporcie samochodowym jednak natrafiało na szereg trudności. Liczny tabor był rozczłonkowany na małe jednostki podległe różnym ministerstwom i instytucjom, pracując jednocześnie w zasięgu różnych władz związkowych; wiele zaś komórek transportowych zostało włączonych do współzawodnictwa w przedsiębiorstwach branżowych.

Wielka różnorodność taboru, brak instrukcji, norm technicznych i eksploatacyjnych, brak uporządkowanej i jednolitej sprawozdawczości nie sprzyjały współzawodnictwu. Poza tym była znaczna rozpiętość płac kierowców i to powodowało dużą płynność kadr kierowców, co również nie stwarzało podatnego gruntu do współzawodnictwa.

Dlatego też w okresie, w którym fala współzawodnictwa pracy silnym nurtem ogarniała wiele gałęzi przemysłu, transport samochodowy prowadził akcję wychowawczą, przygotowując swoje kadry do mającego nastąpić współzawodnictwa. W wyniku tej pracy i pod wpływem nastrojów panujących wśród klasy robotniczej w całym kraju — początki rozwoju współzawodnictwa obserwujemy już od maja 1948 roku w różnych formach, jako wyraz walki o podniesienie wydajności pracy.

W tych warunkach — w myśl zaleceń KCZZ w ogólniku z 21.VII.48 r. — odbyło się w dniu 31.VIII.48 w Zarządzie Głównym ZZT pierwsze zebranie organizacyjne w sprawie współzawodnictwa pracy w transporcie samochodowym, a następnie 9 września 48 r. dokonano wyboru członków Głównego Komitetu i ustalono skład poszczególnych Komisji, z równoczesnym nakreśleniem planu pracy na najbliższy okres.

W dniu 14.IX.48 odbyło się pierwsze zebranie Prezydium Głównego Komitetu, na którym omówiono zasady struktury organizacyjnej w terenie. W rezultacie powziętych uchwał rozesłano okólnik polecający powołanie przy Zarządach Okręgowych Związku Zawodowego Transportowców Komitetów Współzawodnictwa, które miały zasięgiem swej działalności objąć Komitety Współzawodnictwa przy zakładach pracy w przedsiębiorstwach państwowych: PKS i Hartwig, oraz przedsiębiorstwie państwowo-społdzielczym „Spedytor”. W tym celu przesłano okręgom wykaz istniejących placówek tych przedsiębiorstw. Komitety powołane zarówno przy okręgach, jak też przy zakładach pracy miały się składać z przewodniczącego i trzech komisji: organizacyjnej, technicznej i wynikowej.

W kolejnych okólnikach Główny Komitet regulował sprawy zakresu pracy Komitetów i sekcji, regulaminów, sprawozdawczości, sposobów ustalania wyników i przyznawania nagród.

Należy stwierdzić, że początkowy okres — jak każdy początek — był dość trudny. Pomimo powstających trudności, choć powoli, ale stale ruch współzawodnictwa, zarówno pod względem organizacyjnym, jak również co do ilości współzawodniczących oraz ilości nagród, coraz bardziej rozwijał się. Obraz tego rozwoju ilustrują poniżej podane zestawienia.

1. ILOŚĆ ZORGANIZOWANYCH ZAKŁADOWYCH KOMITETÓW WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY.

I etap w czasie od 1.XI. do 31.XII.48 łącznie w 3-ch Przedsięb. — 52 Komitety.

II etap w czasie od 1.I. do 31.III.49 łącznie w 3-ch Przedsiębior. — 71 Komitetów.

III etap w czasie od 1.IV. do 30.VI.49 organizacja posunęła się znacznie naprzód i Okręgowe Komitety Współzawodnictwa Pracy posiadały już następującą siatkę Komitetów:

Okręg Białystok	—	4	Komitety Zakładowe
„ Bydgoszcz	—	9	„ „
„ Gdańsk	—	8	„ „
„ Katowice	—	15	„ „
„ Częstochowa	—	8	„ „
„ Kraków	—	8	„ „
„ Lublin	—	4	„ „
„ Łódź	—	8	„ „
„ Olsztyn	—	3	„ „
„ Poznań	—	16	„ „
„ Szczecin	—	9	„ „
„ Warszawa	—	7	„ „
„ Wrocław	—	15	„ „
„ Rzeszów	—	6	„ „

Łącznie 120 Komitet. Zakładow.

2. Ilość współzawodniczących

I etap łącznie w 3-ch przedsiębiorstwach — 1350 współzawodniczących.

	PKS	Hartwig	Spedytor	łącznie
II etap	1484	372	105	1961
III etap	2178/174	591/18	203	3164

Uwaga: w mianowniku (w 3-im etapie) podano liczbę współzawodniczących zespołowo.

3. Ilość przodowników w pracy

	PKS	Hartwig	Spedytor	Razem
I etap	30	4	—	34
II etap	174	48	23	245
III etap	214	67	35	316
4 zespoły		1 zespół		5 zespołów

4. Suma nagród

	PKS	Hartwig	Spedytor	Razem
I etap	139.500	17.500	—	157.000 zł.
II etap	598.000	210.000	88.500	897.000 zł.
III etap	396.000	322.000	157.000	1.375.500 zł.
Zesp.	142.000	36.000	—	178.000 zł.
			łącznie	2.607.500 zł.

FORMY WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY

W pierwszych dwóch etapach rozwinęło się współzawodnictwo indywidualne wśród kierowców autobusów i samoch. ciężarowych oraz konduktorów. Obecnie współzawodnictwo indywidualne nabrało już należytego rozmachu. W ciągu III etapu współzawodnictwo indywidualne rozszerzyło się i na inne działy pracy, mianowicie: pracowników umysłowych, woźniców, pracowników Stacji obsługi (współzawodnictwo indywidualne i zespołowe), kierowców wozów osobowych.

Pomimo dużego zróżnicowania poszczególnych działów pracy w transporcie samochodowym, dążymy do wprowadzenia współzawodnictwa dla wszystkich grup o wyraźnie określonym charakterze pracy. Musimy tu stwierdzić, że niedociągnięciem naszym jest brak dotychczas regulaminów dla pracowników warsztatowych i pracowników przeładunkowych (w spedycji). Regulaminy są już w końcowym opracowaniu.

Należy podkreślić z uznaniem inicjatywę niektórych Komitetów Zakładowych wprowadzającą współzawodnictwa w tych działach na podstawie własnych regulaminów. Inicjatywę taką przejawiały Komitety w Warsztatach PKS w Zawierciu i Opolu oraz Ekspozytura Rejonowa Hartwiga w Katowicach (w tej ostatniej współzawodnictwo dla pracowników przeładunkowych).

Niezależnie od rozwijającego się współzawodnictwa indywidualnego — w kwietniu i maju br. niektóre załogi PKS i Spedytora przejawiały dążenie porównania wyników swej pracy z innymi placówkami. Znalazło to wyraz w wezwaniu do współzawodnictwa w poszczególnych dziedzinach, lub w całokształcie gospodarki.

W tym współzawodnictwie biorą udział:

1) Stacja PKS Łódź ze Stołeczną Stacją Osobową Warszawa od 1 lipca br.

Stacje PKS Oddziału Warszawskiego między sobą, a mianowicie Ostrowiec, Radom, Ciechanów, Płock, Włocławek i Towarowa - Warszawa od 1 września br.

(O formach i zasadach tego współzawodnictwa pisze w niniejszym numerze Ł. G.).

2) Ekspozytury „Spedytora” Wrocław i Kraków, Poznań i Warszawa, Katowice i Warszawa.

Zasady współzawodnictwa w „Spedytorze” są nieco odmienne, gdyż Ekspozytury, w przeciwieństwie do stacji PKS, prowadzą gospodarkę we własnym obrachunku i dlatego współzawodniczą nie tylko w wykonaniu planu, ale i w uzyskaniu przeciętnej w obrotach i kosztach na 1 pracownika.

Poza tym Stacja PKS Bielsko wyzwała inne stacje Oddziału Katowickiego do współzawodnictwa w zakresie oszczędności paliwa, a Stacja PKS Gliwice wyzwała do współzawodnictwa w przebiegu międzynaprawczym autobusów Fiat Stacje: Katowice, Kraków i Stoł. Stację Osob. Warszawa.

Regulaminy do współzawodnictwa międzystacyjnego i między Ekspozyturami są już opracowane i zostaną rozesłane Komitetom.

O formach pracy w terenie i współpracy komórek związkowych i administracji napiszemy w następnym zeszycie.

Ignacy Cieplak



Przodujący zespół pracowników przeładunkowych f-y C. Hartwig w Żurawicy.

O PRACY KOMISJI WYNIKOWYCH

Jednym z zasadniczych członów organizacyjnych ruchu współzawodnictwa pracy są tzw. Komisje Wynikowe.

Komisje te w zakresie współzawodnictwa pracy w transporcie samochodowym działają:

- a) w Głównym Komitecie Współzawodnictwa przy Zarządzie Głównym Zw. Zawod. Transportowców z zasięgiem na cały kraj, jako Główna Komisja Wynikowa;
- b) w Komitetach Okręgowych Współzawodnictwa przy Zarządach Okr. ZZT z zasięgiem działania na okręg wojewódzki, jako Okręgowe Komisje Wynikowe;
- c) w Zakładowych Komitetach Współzawodnictwa przy poszczególnych placówkach, obejmujące swym zasięgiem tylko dany zakład pracy, jako Zakładowe Komisje Wynikowe.



Karol Piecka — kierowca Ekspozytury prz. C. Hartwig w Katowicach. Przodownik I klasy w 2-im etapie współzawodnictwa.



Wincenty Barteczko — kierowca Ekspozytury prz. C. Hartwig w Katowicach. Zajął 2-e miejsce w drugim etapie współzawodnictwa.

Odnosnie pracy Głównej i Okręgowych Komisji Wynikowych możemy powiedzieć, że kształtuje się ona i jest oparta zasadniczo na właściwym działaniu Zakładowych Komisji Wynikowych.

Do zadań Zakładowych Komisji Wynikowych m. in. należy:

- a) rejestracja i obiektywna ocena wyników współzawodnictwa pracy;
- b) sprawiedliwe punktowanie współzawodniczących;
- c) ustalenie z pośród współzawodniczących najwłaściwszych i posiadających najlepsze wyniki w danym etapie — kandydatów na przodowników pracy;
- d) sporządzenie i jak najszybsze przekazanie — po zakończeniu każdego etapu współzawodnictwa — wniosków w sprawie uznania przodowników, wyróżnienia i nagrodzenia ich, przy czym wnioski te winny być skierowane do Głównego Komitetu za pośrednictwem Komitetów Okręgowych.

Musimy tu z naciskiem podkreślić, że w szczególności szybkie i sprawne rozpatrzenie wyników po zakończeniu każdego etapu i wyróżnieniu przodowników pracy, jako mające podstawowe znaczenie dla postępu i rozwoju współzawodnictwa — musi być bezwzględnie wymagane i wykonywane.

Dotychczas na przestrzeganie tych wymogów — niestety — niejednokrotnie nie zwracano dostatecznej uwagi przede wszystkim na szczeblu Zakładowych Komisji Wynikowych. Okręgowe Komisje Wynikowe również nie przejawiały poczucia obowiązku dopilnowania tych spraw w poszczególnych zakładach pracy.

Główna Komisja Wynikowa otrzymywała często wyniki zakończenia etapu współzawodnictwa i wnioski na uznanie przodowników w terminach zbyt spóźnionych. Wyniki te i wnioski nadsyłało w stanie nie uporządkowanym i w wielu wypadkach nie skonkretyzowanym — bez wskazania nazwisk i kolejności uzyskanych miejsc, co utrudniało pracę oraz sprawne załatwienie wniosków. Bardzo często Zakładowe Komisje Wynikowe przekazywały Głównej Komisji bezpośrednio — z pominięciem Komisji Okręgowych — miesięczne dane statystyczne z całego etapu współzawodnictwa, jako materiał, z którego trzeba było dopiero typować przodowników pracy, co oczywiście opóźniało wyróżnienie tych przodowników.

Należy przeto zwrócić uwagę i przestrzegać zasady, aby Zakładowe Komisje Wynikowe — niezależnie od sporządzania i wysyłania do Okręgu co miesiąc danych statystycznych o wynikach współzawodnictwa — po ukończeniu każdego etapu niezwłocznie:

1) obliczyły wyniki i punkty wszystkich współzawodniczących;

2) sporządziły na osobnej liście imienny spis proponowanych przez siebie kandydatów na przodowników pracy z podaniem kolejności zajętego miejsca przez każdego z tych kandydatów oraz ilości uzyskanych przez niego punktów w ciągu całego danego etapu;

3) obliczenie wyników wraz z listą imienną proponowanych przodowników przesłały najszybszym trybem do Okręgowych Komitetów Współzawodnictwa, które następnie — po przeanalizowaniu zgłoszonych wniosków — winny je, wraz ze swoją opinią, przekazać Głównemu Komitetowi Współzawodnictwa Pracy.

W wypadku uzyskania jednakowej punktacji przez kilku współzawodniczących — Zakładowe Komisje Wynikowe nie powinny przechodzić nad tym do porządku dziennego, lecz zająć właściwe stanowisko, tzn. na zasadzie oceny wyników pracy — takich kandydatów uszeregować w kolejności proponowanych miejsc.

Jeśli chodzi o ilość zgłaszanych kandydatów na przodowników — możemy stwierdzić, że zasada, iż ilość typowanych kandydatów nie powinna w zasadzie przekraczać 10% współzawodniczących — nie była zachowywana, lecz zbyt często naruszana. Niektóre Komisje Wynikowe zgłaszały większe ilości kandydatów, inne w każdym wypadku zgłaszały tylko trzech kandydatów itd. pomimo, że osobnym okólnikiem Głównego Komitetu sprawa ta była definitywnie uregulowana.

Być może, że szereg zarządzeń i okólników wydanych w początkowym okresie ruchu współzawodnictwa pracy w transporcie samochodowym utrudnił przyswojenie sobie treści, właściwe usystematyzowanie i opanowanie ich w terenie. Sądzymy, że w marę stabilizacji i krzepnięcia ruchu oraz jego postępu — kwestie wątpliwe zostaną wyjaśnione.

Mamy nadzieję, że uwagi powyższe przyczynią się do zgłoszenia w następnych zeszytach odgłosów z terenu w poruszonych sprawach.

Ciekawe byłyby uwagi co do ewentualnego zdecentralizowania sprawy uznawania przodowników, tzn. przelania uprawnień w tym zakresie przez Główny Komitet na Komitety Okręgowe. Należy nadmienić, że zagadnienie to było już przedmiotem rozważań w Prezydium Głównego Komitetu i miało swoich zwolenników i przeciwników. Bardzo ciekawe, co sądzi o tym teren?

Mgr. F. Marczak

Święto Pokoju jednoczy wszystkich ludzi pracy w całym świecie.

WSPÓŁZAWODNICTWO MIĘDZYSTACYJNE W PKS

Współzawodnictwo pracy w PKS rozwija się pomyślnie i dzięki temu powstają nowe i wyższe jego formy. W roku 1948 mieliśmy w PKS jedynie *współzawodnictwo indywidualne*, tzn. że dany kierowca, czy konduktor starał się jedynie o siebie, o to, by zdobyć jak największą ilość punktów, premie, nagrodę i dyplom przodownika pracy.

W roku 1949 mamy już *wymianę doświadczeń*, która polega na tym, że współzawodniczący wymieniają wzajemnie sposoby zdobycia dużej ilości punktów, tj. jak oszczędności na paliwie, jak zwiększają sprawność techniczną pojazdów itd. Powstają *społeczne brygady instruktorskie (S.B.I.)**, których zadanie polega na tym, że przodownicy uczą i pomagają słabszym współzawodniczącym, w osiągnięciu lepszych wyników pracy. Równocześnie rozpoczyna się na stacjach obsługi zespołowe *współzawodnictwo* pomiędzy grupami pracowników, których praca jest ściśle ze sobą powiązana (smarownicy, monterzy itd.).

W ten sposób dojrzała sytuacja, by zrealizować ideę, która już oddawna kiełkuje w sercach najlepszych pracowników samochodowych, by przystąpić do *współzawodnictwa pomiędzy całymi jednostkami PKS*.

PKS dzieli się na oddziały, których jest razem 7. Każdy oddział posiada po kilka jednostek, tzw. stacji. Stacja obejmuje kierowców, konduktorów, dyspozytorów, pracowników stacji obsługi, urzędników biurowych itd. Stacje zatrudniają przeważnie po kilkaset osób. Do największych należą Samodzielna Stołeczna Stacja Osobowa PKS w Warszawie i Samodzielna Stacja PKS w Łodzi, które — na prawach oddziałów — podlegają bezpośrednio Dyrekcji PKS. Te dwie stacje rozpoczęły właśnie między sobą *współzawodnictwo* w dniu 1 lipca 1949 r.

A było to tak: na Naradzie Krajowej pracowników transportu samochodowego 22 maja br. Stacja PKS Łódź wezwała Stację PKS — Warszawa do *współzawodnictwa*. Cały miesiąc trwały przygotowania i dyskusje w tej sprawie. Wreszcie 23 czerwca zebrali się przedstawiciele Komitetów Współzawodnictwa Pracy obu Stacji w Warszawie, by podpisać umowę.

Początkowo była rozbieżność zdań, bo każda stacja chciała podpisać taką umowę, by było jej łatwiej wygrać, ale prędko się pogodzili. Wozokilometry trzeba przecież wstawić do umowy, bo o to biją się kierowcy i personel techniczny. Osobokilometry i tonokilometry muszą być, bo to właśnie jest produkcja PKS. Wydajność stacji obsługi też powinna być i oczywiście oszczędność paliwa i olejów smarnych. Dodano jeszcze wypadki samochodowe, odwołane kursy, terminowe wysyłanie sprawozdań, no i oszczędność całkowitą stacji.

* Patrz artykuł w „Motoryzacji” Nr 6 z czerwca 1949 r. str. 174 pt. „Społeczne Brygady Instruktorskie”.

Następnie znowu długa dyskusja: jak to wszystko liczyć? I znowu rozbieżność zdań. Łódź, chce inaczej i inaczej Warszawa. Radzili radzili aż uradzili. Wykonane wozokilometry, osobo- i tonokilometry oraz ilość odwołanych kursów liczyć w % w stosunku do zaplanowanych. Wydajność stacji obsługi obliczać w roboczogodzinach średnio na 100 km jazdy, bo takie są normy, oszczędność paliwa w % w stosunku do norm, wypadki samochodowe w stosunku do wykonanych wozokm. itd.

Punktacja wyników musi być, gdyż bez niej nie będzie wiadomo, która stacja lepsza: czy ta, która np. będzie miała przewagę w osobokm, czy ta która więcej zaoszczędzi paliwa. Ponieważ Komisja Głównego Komitetu Współzawodnictwa Pracy w Transporcie Samochodowym wyda regulamin współzawodnictwa z tabelą punktowania wyników, można było przejść do dalszych spraw.

Postanowiono, że pierwszy etap współzawodnictwa międzystacyjnego będzie trwał 3 miesiące i rozpocznie się 1 lipca, że Stacje Warszawa i Łódź będą sobie wzajemnie posyłać sprawozdania miesięczne, że będzie wymiana doświadczeń, wspólne zebrania itd. Umowę podpisano i według niej współzawodniczą ze sobą stacje PKS — Warszawa i Łódź.

Jest to pierwsze tego rodzaju współzawodnictwo w gospodarce samochodowej w Polsce. Nowa ta forma współzawodnictwa rozszerza się. Wszystkie stacje oddziału warszawskiego, tj. Ostrowiec, Radom, Ciechanów, Płock, Włocławek i Towarowa — Warszawa rozpoczęły już współzawodnictwo między sobą. Jest to jeszcze jeden krok naprzód, bo współzawodniczą między sobą nie 2, lecz 6 jednostek gospodarczych. W ślady te pójść zapewne szybko inne jednostki PKS i nie tylko PKS. Dzięki temu nasza gospodarka samochodowa stanie się lepsza. Będziemy wozić samochodami więcej, lepiej i taniej. Nie pozostaniemy w tyle w stosunku do naszych górników, hutników, włóknarzy i wnieśliśmy poważny wkład w budowę podstaw Socjalizmu w Polsce.

L. G.

PRZODOWNICY I RACJONALIZATORZY PRACY

W listopadzie 1948 r. pracownicy transportu samochodowego przystąpili do współzawodnictwa pracy. Obecnie po trzech etapach, do współzawodnictwa przystępuje coraz więcej pracowników.

Przez współzawodnictwo pracy w transporcie samochodowym uzyskujemy duże oszczędności na paliwie, ogumieniu i na samym zużyciu samochodów. Polepszyła się również wydajność pracy, dzięki pogłębieniu wiadomości fachowych przez pracowników transportu. Wśród pracowników biorących udział we współzawodnictwie mamy wielu przodowników pracy — kierowców, konduktorów i robotników przeładunkowych.

Najlepsi spośród nich za osiągnięte wyniki w pracy zostali odznaczeni orderem Sztandaru Pracy. Każdy pracownik transportu samochodowego powinien starać się dorównać tym kolegom w pracy.

Niżej umieszczamy zdjęcia i krótkie opisy kolegów odznaczonych orderem Sztandaru Pracy oraz przodowników i racjonalizatorów pracy.

*

Kol. **Walenty Katana** pracuje w PKS od 1945 r. Początkowo był kierowcą samochodu ZIS w podmiejskiej komunikacji osobowej, następnie w komunikacji towarowej. Na tym samochodzie przejechał 80.000 km bez żadnej naprawy, sam konserwował wóz.

W październiku 1948 r. oddał samochód w bardzo dobrym stanie i dostał do obsługi samochód 10 t. SPA, na którym przejechał dotychczas 30.000 km, również bez żadnej naprawy. Należy podkreślić, że z samochodem SPA kol. Katana pracował przy budowie trasy W — Z, aż do jej ukończenia i odznaczył się też sumiennością i dokładnością pracy.

Kol. Katana jest aktywnym członkiem PZPR na terenie stacji. Od listopada 1948 r. bierze udział we współzawodnictwie pracy. W 3-cim etapie przy pracy na trasie W — Z zaoszczędził 659 l. paliwa i został przodownikiem pracy I klasy. W stosunkach z kolegami jest bardzo uczynny i koleżeński, zawsze służy i radę i pomocą. Jest bardzo poważany przez kierownictwo stacji za sumienne wykonywanie obowiązków. W ciągu całej swej pracy w P.K.S. nie miał żadnych mandatów ani dochodzeń karnych.

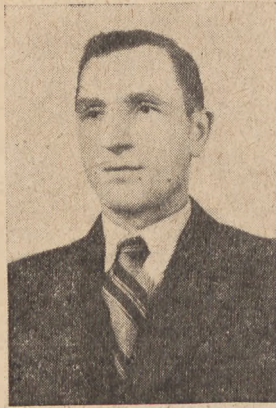
*

Kol. **Koczko Tadeusz** — kierowca Stoł. Stacji Osobowej P.K.S., dwukrotny przodownik pracy I klasy, nagrodzony orderem „Sztandaru Pracy” II klasy.

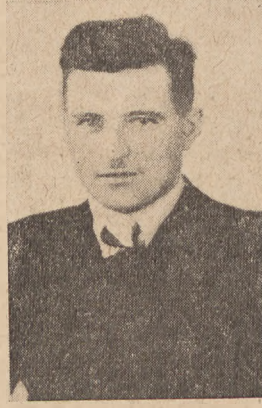
Kol. Koczko Tadeusz, ur. 1925 r. w Warszawie, mając 13 lat zaczął pracować w warsztacie samochodowym. W P.K.S. pracuje jako kierowca od 5.10. 1948 r. Od początku bierze udział we współzawodnictwie pracy. W I etapie współzawodnictwa przejechał na samochodzie marki GMC — 7665 km, zaoszczędził przytem



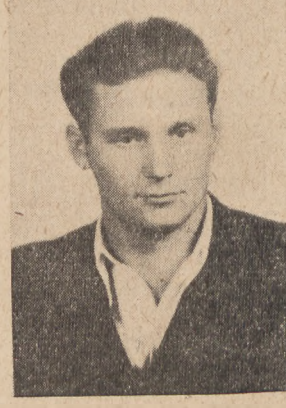
Jan Śluzalek
„Spedytor” — Olsztyn



Józef Robaczewski
PKS — Olsztyn



Jan Barcikowski
„Spedytor” — Olsztyn



Piotr Olenciewicz
PKS — Olsztyn

544 l. paliwa, zdobywając 5616 punktów i tytuł przodownika pracy I klasy.

W trzecim etapie współzawodnictwa przejechał na autobusie „Fiat” 14007 km, zaoszczędził przytem 945 l. paliwa, zdobywając 8115 punktów i tytuł przodownika pracy I klasy.

Kol. Śluzalek Jan — kierowca samochodu ciężarowego „Berliet” w przeds. „Spedytor” w Olsztynie, w trzecim etapie współzawodnictwa — przodownik I klasy.

Kol. Śluzalek, ur. 24.4.1915 r. w Jampolu na Wołyniu. Po ukończeniu szkoły powszechnej zaczyna praktykę na mechanika samochodowego w 1934 r. W 1939 r. powołany do Wojska Polskiego, odbywa 6-cio miesięczny kurs mechaników samochodowych, bierze udział w kampanii wrześniowej, ranny zostaje wzięty do niemieckiej niewoli. W Niemczech przebywa do 1948 r. W październiku tego roku wraca do Polski, osiedla się w Olsztynie, gdzie w styczniu 1949 r. rozpoczyna pracę w f-mie „Spedytor”. Dobrze zna swój zawód, pracowity, punktualny, dokładny i zawsze trzeźwy kierowca.

Kol. Robaczewski Józef — przodownik pracy II klasy, kierowca samochodu ciężarowego w przeds. „Spedytor” w Olsztynie.

Kol. Robaczewski Józef, ur. 19.3.1914 r. w Lekarzynie, pow. lubawski, woj. pomorskie. Po ukończeniu szkoły powszechnej wstępuje na praktykę ślusarską i w tym zawodzie pracuje do powołania go do czynnej służby w Wojsku Polskim. W wojsku służy jako kierowca mechanik i kończy szkołę podoficerską. Brał udział w kampanii wrześniowej. W f-mie „Spedytor” pracuje od października 1948 r. Jest bardzo ceniony przez kierownictwo jako doskonały kierowca.

Kol. Barcikowski Jan — kierowca autobusu PKS Olsztyn. Przodownik pracy III kl. w 3-im etapie. Pracuje w PKS od 25.IX.1945 r. w charakterze kierowcy. Swoją pracą i taktownym podejściem do kolegów i przełożonych zdobył sobie zaufanie i poważanie. Jest sumiennym, dokładnym. Cieszy się jak najlepszą opinią.

Kol. Olenczewicz Piotr — kierowca ciężarówki PKS — Olsztyn, przodownik pracy III klasy. Pracuje w PKS od dnia 5.XI.1948 roku jako kierowca na wozie marki „Fiat” — towarowy, bez żadnego wypadku i dotychczas bez najmniejszej drobnej naprawy. Dbą o swój wóz, pielęgnuje i konserwuje b. dobrze. Chętny do pracy, przez dobrą eksploatację i opiekę wozu przynosi duże korzyści dla PKS. Cichy, spokojny, uprzejmy nie pije, jeździ b. uważnie.

Kol. Bielecki Michał — kierowca samochodu ciężarowego SPA pracuje w przeds. C. Hartwig we Wrocławiu. W III-cim etapie współzawodnictwa uzyskał I-sze miejsce — przodownik pracy I klasy.

Kol. Bielecki urodził się w 1904 r. w miejscowości Medyna powiat Łańcut. Pracuje w firmie C. Hartwig we Wrocławiu od 14.3.1948 r. W ogólnej punktacji trzeciego etapu współzawodnictwa uzyskał I-sze miejsce (5463 punktów). Jest wzorowym kierowcą, bardzo ceniony przez kolegów i kierownictwo.

Kol. Matuszek Stanisław — kierowca samochodu ciężarowego SPA — 10 ton, w przeds. C. Hartwig we Wrocławiu. Kol. Matuszek urodził się w 1918 r. w Schatensleben (Niemcy). Mając 12 lat wrócił do Polski. W f-mie C. Hartwig pracuje od 3.12.1946 r. We współzawodnictwie zajął w 3-cim etapie trzecie miejsce (4693 punktów). Bardzo lubiany przez kolegów i ceniony przez kierownictwo za wzorowe wykonywanie obowiązków.

Kol. Sidor Władysław — konduktor Stoi. Stacji Komunikacji Osobowej P.K.S. — w I-ym etapie współzawodnictwa zajął I-sze miejsce, przejechawszy 3677 km.

Kol. Sitnik Jan — robotnik przeładunkowy w przeds. C. Hartwig w Żurawicy (Przemyśl), członek zespołu, który zajął I-sze miejsce w zespołowym współzawodnictwie pracy przeładunkowej.

Kol. Sitnik Jan urodził się w 1895 r. w Przemyślu. Po ukończeniu 12 lat rozpoczyna praktykę jako terminator malarski. Po ukończeniu praktyki pracuje jako malarz. W czasie I-szej wojny światowej służy od 1914 r. w wojsku austriackim, a od 1918 do 1921 w Wojsku Polskim.

W f-mie C. Hartwig pracuje od listopada 1947 r.

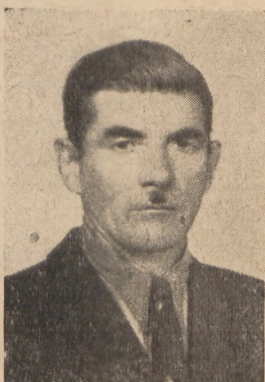
RACJONALIZATORZY PRACY W PRZEDS. „SPEDYTOR”

Kol. Małozewski Kazimierz — elektryk St. Obsługi Ekspozytury Warszawa. Za zgłoszony pomysł w zakresie usprawnienia pracy przez zmontowanie zespołu silnika — prądnicy do ładowania akumulatorów został nagrodzony premią zł. 10.000.

Kol. kol. Dusza Stanisław i Motyl Jan — pracownicy Ekspozytury Wrocław. Za pomysł usprawnienia pracy przez wykonanie i uruchomienie piły tarczowej do cięcia drzewa zostali nagrodzeni premią po 5.000 zł każdy.

Kol. Łagoda Tomasz — kierownik St. Obsługi Ekspozytury Warszawa. Za pomysł zmiany konstrukcji drążka pociągowego do przyczepy został nagrodzony premią zł. 10.000.

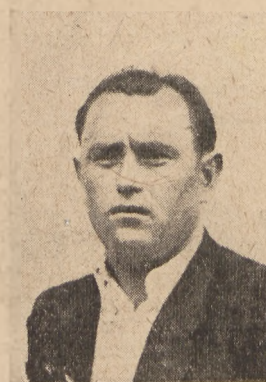
W zeszycie bieżącym podaliśmy drobną część tych, którzy zajmują czołowe miejsca we współzawodnictwie i racjonalizatorstwie pracy transportowców. Brak miejsca nie pozwala na umieszczenie chociażby samych tylko nazwisk naszych przodowników pracy. Dlatego też prosimy tych kolegów przodowników pracy, których zdjęcia nie zostały umieszczone, by nie zrażając się tym, pracowali nadal tak jak dotychczas.



Jan Sitnik



Michał Bielecki



Stan. Matuszek



Wład. Sidor

K O N K U R S

W celu:

- rozpowszechnienia metod pracy przodowników i racjonalizatorów;
 - wymiany doświadczeń pomiędzy pracownikami i racjonalizatorami w poszczególnych gałęziach przemysłu i w gospodarce narodowej;
 - jak najszerzego propagowania ruchu współzawodnicwa pracy, przodownictwa i nowatorstwa;
 - zebrania materiałów dla naukowych uogólnień.
- „Robotniczy Przegląd Gospodarczy” organ CRZZ oraz „Przegląd Organizacji” organ GIP i TONIK ogłaszają

KONKURS

Na najlepszy opis metody pracy przodownika, racjonalizatora lub przodującej brygady w przemyśle, budownictwie, rolnictwie, komunikacji i w innych dziedzinach życia gospodarczego, powodującej wzrost wydajności, poprawę jakości lub obniżenie kosztów produkcji.

W opracowaniu konkursowym podać należy:

- okoliczności, które skłoniły przodownika lub przodującą brygadę do szukania lepszych metod pracy niż stosowane dotychczas;
- opis wysiłków i starań celem wprowadzenia nowej metody w życie (prób, napotykaną trudności techniczne i organizacyjne, stosunek współtowarzyszy pracy itp.);
- opis istotnych zmian dokonanych w metodzie pracy (jej cel i środki techniczne użyte dla wprowadzenia metody w życie);
- szczegółowy opis różnicy między dawnym i nowym sposobem (jaka jest kolejność nowych czynności, czas ich trwania i którą czynność należy uważać za decydującą o wynikach nowej metody);
- uzyskane wyniki, mierzone wzrostem wydajności pracy na godzinę lub dniówkę podwyższeniem jakości produkcji lub obniżeniem kosztów w porównaniu z wynikami metod stosowanych dotychczas;
- wpływ nowej metody na wzrost zarobków;
- zastosowanie i rozpowszechnienie nowej metody pracy w danym zakładzie, w gałęzi przemysłu i innych zakładach;
- jakie przewidzieć środki dla rozpowszechnienia ulepszonej metody pracy.

Opis powinien być zwięzły i w miarę możliwości sporządzony na maszynie.

Opis może być uzupełniony rysunkami, jeśli są one potrzebne dla lepszego przedstawienia istoty zmian w metodzie pracy.

Wyróżnione prace będą opublikowane w „Robotniczym Przeglądzie Gospodarczym”, „Przeglądzie Organizacji” i w innych czasopiśmie oraz zostaną wydane w formie broszur. Autorzy opublikowanych prac otrzymają honorarium autorskie.

Sąd Konkursowy przyzna nagrody za najlepsze spośród prac wyróżnionych.

Zostały zgłoszone następujące nagrody:

100.000 zł	— 3 nagrody
50.000 „	— 3 „
30.000 „	— 5 „
25.000 „	— 8 „
10.000 „	— 10 „

Przodownicy pracy, racjonalizatorzy lub przodujące zespoły, napotykając na trudności przy opracowaniu opisu metody pracy winni się zwrócić do organizatorów konkursu. Organizatorzy konkursu udziela im wszelkiej pomocy potrzebnej do opracowania opisu metod ich pracy.

W wypadku gdy autorem opisu nie jest przodownik, racjonalizator, lub przodująca brygada, udział w nagrodach bierze zarówno autor opisu, jak i autor (autorzy) pomysłów.

W Sądzie Konkursowym wezmą udział przedstawiciele związków zawodowych, zrzeszeń technicznych i stowarzyszeń naukowych.

Prace nadsyłać należy do dnia 1 grudnia br. w kopertach adresowanych: Redakcja „Robotniczy Przegląd Gospodarczy” CRZZ Warszawa, ul. Kopernika 36 lub Redakcja „Przegląd Organizacji” — Warszawa, ul. Niemcewicza 9 m. 14 — „Konkurs na opis metod pracy”.

Wyróżnione opisy będą przedmiotem naukowych opracowań.

★

Przodownicy, inżynierowie, technicy i majstrowie popularyzujcie konkurs, rozpowszechniajcie przodujące metody pracy i wzbogacajcie naukę doświadczeniem i osiągnięciami czołowych ludzi pracy.

★

W związku z powyższym konkursem Główny Komitet Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym poleca Okręgowym Komitetom okazanie jak najdalej idącego poparcia biorącym udział w konkursie członkom Z.Z.T. oraz przeprowadzenia niżej wymienionych prac:

- Odbycie zebrań ze wszystkimi Zakładowymi Komitetami Współzawodnictwa, celem zapoznania ich z konkursem i przedyskutowania warunków konkursu, jak również ustalenia najlepszych metod popularyzowania konkursu.
- Wykorzystanie dla spopularyzowania konkursu — Narad Wytwórczych, na których należy omówić cel i warunki konkursu, jak również sposób jego realizacji
- Wytypowanie — w porozumieniu z Zakładowym Komitetem Współzawodnictwa — kilku lub kilkunastu przodowników lub członków przodujących Brygad, bądź racjonalizatorów i udzielenie pomocy w opracowaniu opisów ich metod pracy (stosownie do wyżej podanego tekstu konkursu) — oraz przesłanie do C.R.Z.Z. wykazu zawierającego imię i nazwisko, wiek, wykształcenie, zakład pracy, rodzaj, adres, rodzaj wykonywanej pracy, zajmowane stanowisko, ewentualną przynależność partyjną. Adres: C.R.Z.Z. — Warszawa, Wydział Współzawodnictwa Pracy (termin do dnia 20.X. 49 r.). Odpis tego wykazu prosimy przesłać do Gł. Kom. Współzawodnictwa Pracy przy Z.Z.T.
- W wypadku napotykanym trudności w opisywaniu metod pracy, należy zwracać się do Wydziału Współzawodnictwa Pracy C.R.Z.Z. w Warszawie.

Główny Komitet Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym żywi nadzieję, że w tej wielkiej twórczej pracy, która przyczyni się do spopularyzowania i umasowienia naukowych metod pracy, udział Współzawodniczących w Transporcie Samochodowym w konkursie będzie liczny i przyniesie owocne rezultaty.

**Współzawodnictwem pracy
przyczyniasz się do
wzmocnienia Frontu Pokoju**