

WSPÓŁZAWODNICTWO W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW R. P.

Rok I

Listopad 1949 r.

Nr 2

WSPÓŁZAWODNICTWO WZMACNIA SIŁY POKOJU

Ubiegły miesiąc miał duże znaczenie dla naszego współzawodnictwa pracy. 2-i październik był Międzynarodowym Dniem Walki o Pokój, a 7-go października rozpoczęliśmy Miesiąc Przyjaźni Polsko - Radzieckiej.

2-go października setki milionów ludzi pracy manifestowało na całym świecie za pokojem i za aktywną jego obroną przeciwko imperialistycznym podżegaczom wojennym.

Dzień ten wzmocnił w nas zrozumienie znaczenia dla pokoju światowego, solidarności międzynarodowej klasy robotniczej i roli Związku Radzieckiego oraz krajów demokracji ludowej we froncie antywojennym. Udział Polski Ludowej w tym froncie ma duże znaczenie i dlatego walka o szybkie tempo rozwoju naszego życia gospodarczego, wzmocnienie naszego Państwa — to zarazem poważny wkład w dzieło walki o pokój. Współzawodnictwo pracy i racjonalizatorstwo powodują, że budujemy coraz więcej, lepiej i taniej i dzięki temu udział nasz we współzawodnictwie — to zarazem udział w walce o pokój.

Komunikacja samochodowa jest bardzo ważnym odcinkiem naszego życia gospodarczego. Współzawodnictwo pracy w transporcie samochodowym dało już poważne wyniki. Mamy wielu przodowników pracy, znaczne przekrocze-

nie planów przewozowych i duże sumy uzyskanych oszczędności. Przez dalsze rozszerzenie i pogłębienie naszego współzawodnictwa pracy i ulepszenia w gospodarce samochodowej zrobimy wiele dla sprawy pokoju. Pamiętać musimy stale, że każdy tona-kilometr ponad plan, każdy litr zaoszczędzonego paliwa, bądź też każdy kilometr zwiększonego przebiegu międzynaprawczego samochodu — ułatwi zwycięstwo sił pokoju i postępu. Świadomość ta pomoże nam w osiąganiu coraz to lepszych wyników współzawodnictwa pracy.

(L. G.)

2-go października r. b. w Międzynarodowym Dniu Walki o Pokój został odznaczony pośmiertnie „Orderem Budowniczych Polski Ludowej“ Wincenty Pstrowski. Był on inicjatorem współzawodnictwa pracy w Polsce. W roku 1947 stanął on do walki o większe wydobywanie węgla i wezwał innych górników do współzawodnictwa pracy. Dało to początek masowemu ruchowi współzawodnictwa, który obejmuje już dzisiaj setki tysięcy najlepszych synów klasy robotniczej w walce o silną Polskę Ludową, o Pokój i Socjalizm.

Cześć pamięci Wincentego Pstrowskiego.



Z lewej — kol. Jan Lenart — przodujący kierowca ekspoz. Hartwiga w W-wie.

Z prawej — kol. Czesław Tyburski — czołowy kierowca stacji osobowej PKS W-wa.



Z ZAGADNIENI ORGANIZACYJNYCH

W najbliższym czasie konieczne są zasadnicze zmiany w sposobie i zakresie pracy organów kierujących współzawodnictwem pracy, a przede wszystkim na szczeblu Komitetu Okręgowego. Przed omówieniem przyczyn mających nastąpić zmian oraz omówieniem na czym te zmiany polegają — podajemy podział na komórki organizacyjne oraz ich główne zadania i obowiązki w świetle ostatnio wydanego „Regulaminu Organizacyjnego Współzawodnictwa Pracy Pracowników Transportowych Z. Z. T.”. Pozwoli to na porównanie wymagań regulaminu z istniejącym stanem faktycznym w terenie, dokonanie uzupełnień w składzie organizacyjnym i wreszcie ułatwi dyskusję na przyszłych naradach.

**

Współzawodnictwem pracy kieruje Związek Zawodowy Transportowców RP. Do tego celu przy Zarządzie Głównym ZZT jest powołana Rada Współzawodnictwa Pracy w Transporcie.

Organa kierownicze w transporcie samochodowym dzielą się na:

- a) Główny Komitet Współzawodnictwa przy Zarządzie Głównym ZZT;
- b) Komitet Okręgowy przy Zarządzie Okręgu ZZT;
- c) Zakładowy Komitet Współzawodnictwa Pracy;
- d) Trójki organizacyjne.

Skład osobowy — orientacyjny regulamin podaje następująco:

1. Komitet Okręgowy: 1—2 przedstawicieli Zarządu Okręgu ZZT; 1—3 przedstawicieli administracji; 1 przedstawiciel Wydziału Komun. W.K. PZPR; 1—2 techników (inżynierów); po jednym przedstawicielu z większych Komitetów Zakładowych; 3—5 przodowników pracy, racjonalizatorów, mistrzów oszczędnościowych.

2. Komitet Zakładowy: 1 przedstawiciel sekcji fachowej; 1 przedst. Związku; 1 przedst. administracji; 1 przedst. Partii PZPR; 3—6 przedstawicieli odpowiednich grup fachowych z różnych działów, stanowiących całość tego zakładu; 2 — 5 przodowników pracy z różnych działów.

3. Skład trójek organizacyjnych: 1 przedstawiciel Sekcji fachowej; 1 przedstawiciel administracji; 1 przodownik pracy.

**

W celu należytego i wszechstronnego rozprawiania współzawodnictwa pracy tworzy się Komisje: a) organizacyjno - popularyzacyjną; b) techniczno - ekonomiczną; c) wyników.

Do pracy w Komisjach winni być wciągani fachowcy, niekoniecznie członkowie Komitetów. Prezydium Okr. Komitetu stanowią: Prze-

wodniczący, Sekretarz, 3-ch Przewodniczących Komisji, Referent ekonomiczny okręgu ZZT, Prezydium Komitetu Zakładowego: Przewodniczący, Sekretarz, 3-ch przedstawicieli Komisji, Komisarz oszczędnościowy.

Zadania Komitetów są następujące.

1. Główny Komitet:

1) Opracowuje i uzgadnia z administracją na najwyższym szczeblu wykonanie planu produkcyjnego (usług), warunki techniczne, opracowanie norm, bezpieczeństwo i higienę oraz podział nagród.

2) Śledzi rozwój współzawodnictwa i przez rejestrację wyników przekazuje doświadczenia poszczególnym Komitetom w teren, czuwa nad całością akcji.

3) Przeprowadza arbitraż w sprawach współzawodnictwa.

4) Popularyzuje ruch współzawodnictwa pracy, metody, otacza opieką przodowników pracy, racjonalizatorów, mistrzów oszczędności przy pomocy wszelkich środków będących w dyspozycji Komitetów i Zarządu Głównego ZZT.

5) Kontroluje i koordynuje prace komitetów niższych stopni.

2. Okręgowy Komitet — wykonuje na swoim szczeblu wszystkie prace jak Komitet Główny, usprawnia działalność i kontroluje Komitety Zakładowe. Dopilnowuje terminów i poziomu Narad Wytwórczych w terenie.

3. Zakładowy Komitet:

1) Przygotowuje i uzgadnia łącznie z administracją terminy i programy Narad Wytwórczych, a protokoły z ich przebiegu przesyła Komitetowi Okr. oraz zainteresowanym jednostkom administracyjnym;

2) Przedkłada Komitetowi Okr. materiały popularyzacyjne z akcji współzawodnictwa pracy, projekty i realizuje wprowadzenie różnych środków popularyzacji jak to skrzynki pomysłów, tablic wyników indywidualnych i zespołowych, biuletynów ściennych, wykresów, prasy miejscowej, radia, kina, tablic honorowych itp.

3) Zawiera umowy o współzawodnictwie pracy pomiędzy zakładami, przyjmuje zobowiązania indywidualne i pośredniczy w umowach zespołowych;

4) Troszczy się, aby administracja zapewniła pomoc i opiekę przodownikom pracy, racjonalizatorom i mistrzom oszczędnościowym;

5) Współdziała z administracją w usuwaniu ujawnionych ujemnych zjawisk, hamujących akcję współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa.

6) Przestrzega, aby nowe metody pracy były wprowadzone w całym zakładzie. Przeciwdziała wszelkiemu marnotrawstwu pracy, materiałów i narzędzi.

7) Zapewnia, łącznie z administracją, pomoc techniczną wykonawcom i racjonalizatorom.

8) Wyrabia w pracownikach dyscyplinę pracy, poczucie obowiązku i odpowiedzialności.

9) Kieruje i kontroluje działalność trójek organizacyjnych.

OBOWIAZKI KOMITETÓW

a) Przestrzegają oraz wykonują zarządzenia i zlecenia wyższych Władz Związkowych, Władz Partyjnych oraz postanowienia niniejszego regulaminu.

b) Kierują akcją współzawodnictwa, biorąc udział we wszelkiego rodzaju posiedzeniach i zebraniach. Wypełniają wszelkie zlecenia Władz Nadrzędnych pod rygorem odpowiedzialności organizacyjnej.

c) Wykorzystują wszystkie dostępne środki dla prawidłowego przebiegu współzawodnictwa.

d) Starają się przy poparciu Władz Związku i Partii o usuwanie wszelkich przeszkód w realizowaniu zakreślonych celów, jak brak dyscypliny pracy, brak właściwej gospodarki materiałami technicznymi lub niewłaściwą gospodarkę narzędziami itp.

e) Przestrzegają zachowania czujności klasowej.

f) Wykorzystują wszystkie wnioski i postanowienia z Narad Wytwórczych dla rozwiązania zagadnień połączonych z gospodarką na swoim terenie — po linii ekonomicznej i politycznej.

g) Propagują, realizują i kontrolują system oszczędnościowy wśród członków, pojmowany właściwie w zakresie wszelkich spraw w transporcie.

h) Analizują i wprowadzają właściwe normy wydajności i wskaźniki kosztów własnych.

TRÓJKI ORGANIZACYJNE

Celem powiązania i ujednolicenia pracy w terenie wprowadza się dla ciągłego i ścisłego kontaktu trójki organizacyjne, jako organa pomocnicze Komitetów Zakładowych. Zadaniem ich jest wiązanie poszczególnych działów zakładu pracy z Komitetem Zakładowym.

Trójki organizacyjne należy tworzyć przy odrębnych grupach składających się na całość danego zakładu pracy, a zatrudniających 12 osób. Trójki te prowadzą prace współzawodnictwa zlecone przez Komitety Zakładowe.

PRACE KOMISJI

1. **Komisje organizacyjno - popularyzacyjne** są powoływane przy Komitetach wszystkich szczebli i mają za zadanie:

a) Komisja przy Głównym Komitecie ustala wytyczne dla Komisji niższego szczebla;

b) Komisje przy Okręgowych Komitetach, śledząc istniejące formy organizacyjne, pracują i ulepszają organizację współzawodnictwa w zakładach pracy zarówno we współzawodnictwie indywidualnym, jak i między zakła-

dami. Przygotowują lub pośredniczą w zatwierdzeniu umów współzawodnictwa. Współpracują w tworzeniu regulaminów i instrukcji. Łącznie z Komisjami Techniczno-Ekonomicznymi przygotowują Narady Wytwórcze. Kierują pracą popularyzacyjną, wydają wspólnie z redakcją gazetki ściennie, biuletyny, tablice wyników itp.

b) Komisje przy Zakładowych Komitetach wykonują wszystkie czynności w myśl regulaminów, przedstawiają wnioski z odbytych Narad Wytwórczych Komisjom przy Okr. Komitetach, dają wskazówki trójkom organizacyjnym oraz oceniają ich pracę.

2. Komisje Techniczno - Ekonomiczne.

a) Komisja przy Głównym Komitecie tworzy ramowe regulaminy mierników współzawodnictwa, Narad Wytwórczych, sposobu pomocy racjonalizatorom, wynalazcom, mistrzom oszczędnościowym oraz ustala możliwości szkolenia za pomocą kursów, odczytów, radia itp.

b) Komisje przy Okręgowych Komitetach — po ocenie możliwości zastosowania na swoim terenie opracowanych przez Komisję przy Głównym Komitecie regulaminów — przekazują je do wykonania Komisjom przy Komitetach Zakładowych.

c) Komisje przy Zakładowych Komitetach rozwiązują na swoich terenach, jako bezpośrednich warsztatach pracy, przepracowane i uzgodnione wyżej regulaminy.

3. **Komisje Wyników** wszystkich szczebli są odpowiedzialne za właściwe wytypowanie przodowników, racjonalizatorów i mistrzów oszczędnościowych oraz za wszelkie dane o ich pracy, znajdujące później oddźwięk w prasie.

a) Komisja przy Gł. Komitecie analizuje zestawienia wynikowe i zatwierdza je do nagród.

b) Komisje przy Okr. Komitetach zbierają wyniki od Zakładowych Komitetów ze swego terenu i z odpowiednimi wnioskami przedkładają Komisji przy Głównym Komitecie. Na podstawie badań ustalają właściwe osiągnięcia, jak również błędy, niedociągnięcia, przekazując je właściwemu Komitetom celem usunięcia.

b) Komisje przy Zakładowych Komitetach opiniują przodowników pracy, racjonalizatorów i mistrzów oszczędnościowych, w zależności od uzyskanych przez nich wyników — opiniują co do ilości i wysokości nagród i odznaczeń. Co do wyników Komisje zasięgają informacji u innych Komisji.

*

Władze ZZT ściśle współpracują ze wszystkimi komórkami pamiętając, że współzawodnictwo w dużej mierze zdecydowało o wykonaniu Planu 3-letniego i ma olbrzymi wpływ na Plan 6-letni. Władze związkowe, jak i administracyjne winny dołożyć wszelkich starań dla ułatwienia pracy Komitetom Współzawodnictwa spełniającym podstawowe zadania gospodarki narodowej naszego Państwa Ludowego. **I. Cieplak**

Z PRAC KOMISJI TECHNICZNEJ

Komisja Techniczna przystąpiła do swoich prac bezpośrednio po ukonstytuowaniu się Głównego Komitetu Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym, co miało miejsce w dniu 9.IX.48 r.

Jako program rozwinięcia współzawodnictwa przyjęto następującą kolejność:

- 1) współzawodnictwo indywidualne wśród pracowników w określonych grupach pracy, względnie przy pracy o podobnym charakterze i to tylko między pracownikami w poszczególnych zakładach pracy;
- 2) współzawodnictwo pomiędzy zespołami w obrębie jednego, lub więcej działów o podobnym charakterze pracy w danym zakładzie;
- 3) współzawodnictwo zespołowe pomiędzy poszczególnymi zakładami pracy.

Przy opracowaniu regulaminu współzawodnictwa konieczne było wzięcie pod uwagę następujących czynników:

- a) różne warunki pracy na różnych zakładach;
- b) jednolity kierunek rozwoju współzawodnictwa, to jest taki kierunek, który pozwoliłby na porównawczą ocenę wyników współzawodnictwa w różnych zakładach pracy, a równocześnie pozwalałby na łatwe przejście ze współzawodnictwa indywidualnego do zespołowego pomiędzy zakładami pracy; tego rodzaju kierunek w dalszych etapach pozwalałby nawet na typowanie przodowników w skali ogólnokrajowej dla danego przedsiębiorstwa.

Samo opracowanie pierwszych regulaminów nastręczało wiele trudności z powodu braku odpowiednich wzorów dla transportu samochodowego. Przyjęto następującą metodę. Komisja Techniczna opracowuje projekt regulaminu. Projekt ten jest przedyskutowany z fachowcami danej grupy w PKS, oraz w przedsiębiorstwach Hartwig i Spedytor w Warszawie. W dalszym ciągu projekt jest dyskutowany na ogólnych zebraniach pracowników, mających brać udział we współzawodnictwie.

Regulaminy były więc opracowywane nie za biurkiem, lecz w zakładach pracy i przy zasadniczym współudziale współzawodniczących. W ten sposób opracowano regulaminy dla kierowców autobusów, kierowców samochodów ciężarowych, konduktorów, pracowników stacji obsługi, woźniców, pracowników administracji, warsztatowców. Opracowano również i regulamin współzawodnictwa zespołowego pomiędzy

stacjami PKS. W końcowym opracowaniu jest obecnie regulamin współzawodnictwa dla pracowników przeładunkowych.

Opracowane regulaminy wskazują zasadnicze kierunki współzawodnictwa, ustalają punktacje za osiągnięte wyniki i wskazują sposoby typowania przodowników.

Regulamin i okólniki Komitetu pozwalają na przystosowanie przez miejscowy Komitet punktacji do warunków miejscowych danego zakładu pracy, z uwzględnieniem konieczności powiadomienia o rodzaju zmian Głównego Komitetu Współzawodnictwa. Regulaminy więc uwzględniają czynniki przyjęte w założeniach.

W miarę stosowania poszczególnych regulaminów w praktyce, w ciągu ubiegłych trzech etapów współzawodnictwa, uwypukliły się strony ujemne stosowanych regulaminów. Obecnie Komisja Techniczna opracowała już nowy regulamin współzawodnictwa indywidualnego między kierowcami autobusów. W końcowej fazie opracowania znajduje się nowy regulamin dla kierowców samochodów ciężarowych oraz konduktorów, które to regulaminy wejdą w życie z początkiem nowych etapów.

W miarę napływania wniosków z terenu Komisja przystąpi do przepracowania następnych regulaminów.

**
*

Podając ten krótki rzut na zasady pracy Komisji Technicznej chcę równocześnie dać odpowiedź tym, którzy twierdzili, że niektóre regulaminy nie dadzą się zastosować w danym zakładzie pracy. Okólniki Komitetu Współzawodnictwa wyraźnie podkreślały konieczność dostosowania regulaminów do warunków miejscowych, a nie stosowanie się do tych okólników było prawdopodobnie wynikiem przeoczenia.

Podając rzut na pracę Komisji, chcę podkreślić okres kształtowania się współzawodnictwa, szukania właściwych form, ustalania regulaminów.

Przyjmując, że cel współzawodnictwa jest wiadomy dla uświadomionych aktywistów partyjnych, związkowych i gospodarczych, Komisja Techniczna liczy na to, że Komitety Współzawodnictwa przy zakładach pracy i okręgowe śledzą dokładnie praktyczne stosowanie obecnych regulaminów i wyciągają odnośnie ich formy i treści odpowiednie wnioski. Niektóre Komitety nadesłały już swoje uwagi i wnioski. Dobrze by było, gdyby się wypowiedziały wszystkie, co do wszystkich regulaminów. Wspólnym wysiłkiem i w powiązaniu z najszer-

szymi masami współzawodniczących stworzymy dobre regulaminy, które dadzą dobre podstawy, dla bardzo dobrych osiągnięć w rozwoju współzawodnictwa i jego wynikach.

Niektóre regulaminy posiadają niedociągnięcia, które są wykorzystywane nieodpowiednio przez nieuczciwych współzawodniczących. Przykładem takich niedociągnięć, to regulamin dla kierowców, który dość wysoko punktuje oszczędności na paliwie, a stosunkowo słabo punktuje uszkodzenia pojazdu.

Nieuczciwi kierowcy chcąc uzyskać dużą ilość punktów nie zwracają uwagi w czasie jazdy na wyboje, co z kolei powoduje bardzo duże straty na resorach, amortyzatorach, ogumieniu oraz w ogóle powoduje szybsze zniszczenie maszyny.

Dobry i uczciwy kierowca tak robić nie będzie. Dużo tu ma do powiedzenia Komitet Współzawodnictwa, który powinien zwrócić uwagę na ilość i charakter uszkodzeń i winien w stosunku do swych kierowców zająć odpowiednie stanowisko przez odpowiednio mocne i skrupulatne punktowanie wszystkich uszkodzeń.

To jest jeden z przykładów. W terenie takich przykładów jest wiele. Trzeba by Komitety stawiały wnioski do regulaminu takie, które wykluczają ze współzawodnictwa nieuczciwość.

Jest bardzo pożądaną, by na łamach naszego pisma rozpoczęła się dyskusja nad regulaminami. Dyskusja poparta odpowiednimi przykładami. Dyskusja prowadząca do wniosków co do właściwej ich treści. Każdy nowy etap winien wnosić do regulaminów nowe poprawki, a Komisja Techniczna oczekuje w tym kierunku na współpracę ze strony wszystkich, którym leży na sercu rozwój współzawodnictwa.

Tadeusz Szalek.



Kol. Roman Banaszek — przodujący kierowca ekspoz. Hartwiga W-wa.

NOWE REGULAMINY WSPÓŁZAWODNICTWA

Zgodnie z zapowiedzią w poprzednim zeszyście — Prezydium Głównego Komitetu Współzawodnictwa zatwierdziło poniżej podane regulaminy:

1) Regulamin współzawodnictwa dla pracowników warsztatowych na warsztatach PKS, Przedsiębiorstwa Hartwig i Spedytor.

Regulamin ten został rozesłany do Okręgowych Komitetów Współzawodnictwa przy piśmie ogólnym Nr 30 z dnia 26.IX.49 roku z zaleceniem: a) przeprowadzenia zebrań załóg warsztatowych celem omówienia i przedyskutowania regulaminu; b) wniesienia ewent. poprawek, względnie uzupełnień, mających na celu dostosowanie regulaminu do miejscowych warunków; c) podjęcia deklaracji pracowników, przystępujących do współzawodnictwa.

W oparciu o ten regulamin zalecono wprowadzić współzawodnictwo z dniem 1.X rb. Poszczególne Warsztatowe Komitety Współzawodnictwa powinny za pośrednictwem Okręgów złożyć do dnia 1 grudnia 1949 r. do Głównego Komitetu swoje uwagi i spostrzeżenia odnośnie powyższego regulaminu.

2) Regulamin zespołowego współzawodnictwa między Stacjami PKS, który rozesłano do Okręgowych Komitetów przy piśmie ogólnym Nr 31 z dnia 20.X.1949 r.

Główny Komitet wysunął zastrzeżenie, że podane przedmioty współzawodnictwa to minimum kierunków współzawodnictwa i żaden z nich nie powinien być pominięty, ani też zmieniana punktacja ujęta w tabeli, gdyż zmiany mogłyby wypaczyć sens nakreślonego współzawodnictwa.

Współzawodnictwo należy rozpocząć między Stacjami najpierw w obrębie poszczególnych Oddziałów PKS z dniem 1.XI rb., traktując etap do 31.XII rb. jako próbny. Termin rozpoczęcia omawianego współzawodnictwa będzie dowodem sprężystości organizacyjnej poszczególnych Komitetów Okręgowych.

Równocześnie polecono Komitetom Okręgowym otoczyć specjalną opieką współzawodnictwo zespołowe pod względem przebiegu, wyników i sprawozdawczości.

Poniżej podajemy z rozesłanego regulaminu „Tabelę przedmiotów współzawodnictwa wraz z punktacją” i prosimy o nadsyłanie swoich uwag i wniosków do Głównego Komitetu.

**Przedterminowe wykonanie planów usług —
to realny wkład w umocnienie Frontu Pokoju**

TABELA PUNKTACJI

we współzawodnictwie międzystacyjny w P.K.S

L. p.	Przedmiot współzawodnictwa	Ilość punktów
<i>A — w ruchu osobowym:</i>		
1.	wykonanie planu ¹⁾ wozokm. za każdy %	+ 1
2.	za każdy % przekroczenia planu wozokm.	+ 2
3.	za każdy % niewykonania planu wozokm.	— 2
4.	za każdy % wykonania planu ²⁾ osobokm.	+ 2
5.	za każdy % przekroczenia planu osobokm.	+ 4
6.	za każdy % niewykonania planu osobokm.	— 4
7.	Za każdy odwołany kurs rozkładowy	— 5
<i>B — w ruchu towarowym:</i>		
1.	wykonanie planu wozokm. za każdy %	+ 1
2.	za każdy % przekroczenia planu wozokm.	+ 2
3.	za każdy % niewykonania planu wozokm.	— 2
4.	za każdy % wykonania planu tonokm.	+ 2
5.	za każdy % przekroczenia planu tonokm.	+ 4
6.	za każdy % niewykonania planu tonokm.	— 4
<i>C — punkty ogólne:</i>		
1.	za każdy % zaoszczędzonej ropy benzyny	+ 20 + 10
2.	za każdy % zwiększenia wydajności pracy St. Obsługi ponad normę	+ 5
3.	za uzyskany w danym okresie wskaźnik ³⁾ wypadków samochodowych — zero	+ 200
4.	za każdy % pogorszenia wskaźnika wypadkowego ⁴⁾ poz. 3. w danym okresie	— 50
5.	za każdy % oddanego do C.P.N. zużytego oleju silnikowego w stosunku do całości zużytego oleju	+ 5
6.	za każdy % przekroczenia wykonania planu oszczędnościowego w danym okresie	+ 4
7.	za każdy % przekroczenia wykonania planu oszczędnościowego	+ 4
8.	za każdy % niewykonania planu oszczędnościowego	— 4
9.	za każdy dzień opóźnienia w wysłaniu do Oddziału względnie do Dyrekcji terminowego sprawozdania	— 5

1) Przy zakończeniu okresu obliczeniowego należy podsumować osiągnięte punkty dodatnie i ujemne. Sumą punktów jest suma algebraiczna punktów dodatnich i ujemnych.

2) We współzawodnictwie między Stacjami należy sumować punkty osiągnięte łącznie w ruchu pasażerskim, towarowym, punkty ogólne, z tym, że:

Stacja, w której jest tylko ruch towarowy, przyjmuje do obliczenia średnią ilość uzyskanych punktów w ruchu pasażerskim przez inne Stacje z nią współzawodniczące.

Stacja, w której jest tylko ruch osobowy, dodaje do osiągniętych przez siebie wyników średnią ilość punktów osiągniętą przez inne Stacje z nią współzawodniczące w ruchu towarowym.

1) Planem jest ustalony kilometraż przez Oddział (Dyrekcję).

2) Planem jest ilość ustalona przez Oddział (Dyrekcję).

3) Zarządzenie Dyrekcji P.K.S. Nr. 93 pozycja 20 wykazu.

4) Obliczone zgodnie z zarządzeniem Dyrekcji PKS nr. 93 poz. 20 zestawienia.

WIADOMOŚCI Z ZSRR

91,7% WSPÓŁZAWODNICZĄCYCH

Socjalistyczne współzawodnictwo pracy w transporcie samochodowym ZSRR ma już kilkunastoletnią tradycję. Biorą w nim udział robotnicy i urzędnicy, inżynierowie i technicy, mężczyźni, kobiety i młodzież.

Ilość współzawodniczących pracowników samochodowych obejmuje obecnie 91,7%. Ułatwia to niezwykle szybki rozwój komunikacji samochodowej. W roku 1948 towarowe przewozy samochodowe były już półtora razy większe niż w roku 1940-ym. W ZSRR spotykamy tak piękne wyniki eksploatacyjne jak uzyskiwanie 12 tys. tonokilometrów miesięcznie na 3 tonowym samochodzie, jak 120 tys. przebiegu rocznego autobusu, jak 200 tys. km przebiegu niskopiętowego (gaźnikowego) samochodu bez napraw.

Popularne w ZSRR współzawodnictwo o jakość produkcji, rozwijające się z inicjatywy przodownika pracy nazwiskiem Czutkich, rozszerza się b. szybko również i w transporcie samochodowym. Dzięki temu samochód przewozi nie tylko coraz więcej, ale i coraz lepiej i taniej. O to właśnie we współzawodnictwie pracy chodzi. To jest prawdziwy rozwój motoryzacji.

TABLICA HONOROWA PRZODOWNIKÓW PRACY

Wśród wielu form popularyzacji socjalistycznego współzawodnictwa pracy w ZSRR spotykamy również formę podaną niżej.

W Centralnym Klubie Kierowców Samochodowych w Moskwie znajduje się tablica honorowa, na której umieszcza się nazwiska najlepszych pracowników transportu samochodowego wszystkich republik ZSRR. Są to przodownicy pracy — stutysięcznicy, którzy wyróżnili się szczególnie dużymi i ważnymi osiągnięciami we współzawodnictwie.

Obecnie na tablicy honorowej znajduje się 72 nazwiska kierowców, pracowników stacji obsługi, zajezdni, warsztatów i zakładów napraw pojazdów mechanicznych, które w ZSRR podlegają ministerstwu transportu samochodowego poszczególnych republik.

Wśród nazwisk tych jest kierowca samochodu ciężarowego „ZIS-5” — Sawkin, który zobowiązał się przebyć na swoim samochodzie 250 tys. km bez naprawy głównej. Po przebyciu przez Sawkina 225 tys. km umieszczono jego nazwisko na tablicy honorowej. Oprócz oszczędności na naprawach, Sawkin zaoszczędził 8 opon i 4 tys. litrów paliwa.

Inny kierowca — Grigoriew przebył na swoim autobusie z silnikiem niskopiętnym (gaźnikowym) „ZIS-16” przeszło 215 tys. km bez głównej naprawy i zobowiązał się dodatkowo przejechać na tym autobusie jeszcze 50 tys. km.

Ilość takich przodowników pracy szybko rośnie. Ich nazwiska umieszcza się na tablicy honorowej. Są oni otaczani najwyższym szacunkiem i stanowią chlubę narodów Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich.

KOBIETA — „STUTYSIĘCZNIK”

Wśród kierowców samochodowych, którzy są przodownikami pracy w ZSRR, jest też sporo kobiet. Oto jedna z takich, które otrzymały zaszczytne miano „stutysięcznika” — kierowca samochodowy Kliszewska. Pracuje ona już 13 lat za kierownicą. Obecnie zatrudniona w przedsiębiorstwie „Lenawtogruz” jeździ na samochodzie ciężarowym „GAZ-AA”, na którym przekroczyła już 134 tys. km bez naprawy głównej. Przekracza ona również ustalone plany przewozów oraz osiąga duże oszczędności w kosztach eksploatacyjnych swojego samochodu.

Leg.

PREMIOWANIE RACJONALIZATORÓW

We wrześniu rb. CRZZ rozesłała do wszystkich ogniw związkowych uchwałę Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 21.VI.1949 roku w sprawie wypłat premii za usprawnienia techniczne i wynalazki pracownicze w przemyśle państwowym.

Uchwałą powyższą ustalono następujący tryb przyznawania, na podstawie obowiązujących przepisów, premii za usprawnienia i wynalazki pracownicze:

1. Zakłady pracy i jednostki gospodarcze zatrudniające do 100 pracowników same premii nie przyznają i nie wypłacają, lecz stawiają wnioski w tej sprawie do jednostek, którym bezpośrednio podlegają.
2. Przyznają i wypłacają premie zakłady pracy i jednostki gospodarcze:
 - a) zatrudniające ponad 100 pracowników — do wysokości 10.000 zł.
 - b) zatrudniające ponad 250 pracowników — do wysokości 25.000 zł.
 - c) zatrudniające ponad 500 pracowników — do wysokości 50.000 zł.
3. Premie ponad 50.000 zł do 100.000 zł mogą być przyznawane i wypłacane przez zakłady pracy i jednostki gospodarcze wymienione pod 2) za uprzednią zgodą jednostek bezpośrednio nadrzędnych (Zjednoczeń, Przedsiębiorstw Wielozakładowych), a premie ponad 100.000 zł do 250.000 zł za uprzednią zgodą naczelnych jednostek nadrzędnych (Centralnych Zarządów Przemysłu, Dyrekcji Monopoli).
4. Premie ponad 250.000 zł przyznaje właściwy Minister, któremu podlega dany zakład pracy lub jednostka gospodarcza, zawiadamiając o wypłaceniu Państwową Komisję Planowania Gospodarczego.

**

Badanie przydatności zgłoszonego pomysłu racjonalizatorskiego i zakwalifikowanie go do przyjęcia powinno być dokonane niezwłocznie po zgłoszeniu.

W razie zakwalifikowania pomysłu do przyjęcia — przyznanie i wypłata premii powinna nastąpić w przypadkach, przewidzianych w p. 1 i 2 w ciągu 14 dni, zaś w pozostałych przypadkach w ciągu jednego miesiąca od daty zakwalifikowania do przyjęcia.

Ustalona powyżej właściwość co do przyznawania premii obowiązuje w odniesieniu do wszystkich pomysłów racjonalizatorskich zgłoszonych po dniu 1 maja 1949 r., jak również do zgłoszonych poprzednio, o ile do tej daty nie została już przyznana i wypłacona premia.

Przez określenie uprawnień zakładów pracy w zakresie przyznawania premii i określenie czasu na wypłatę premii — stworzono lepsze warunki dla szerszego rozwoju ruchu racjonalizatorskiego. Wyrażamy przy tym nadzieję, że i w naszych szeregach transportowców wzmoże się ruch racjonalizatorski w większym jeszcze stopniu niż dotychczas. Ig.

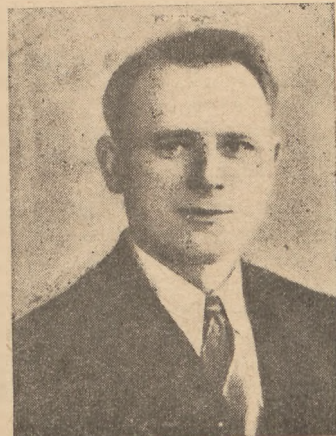
RODZINA WSPÓŁZAWODNICZACYCH POWIEKSZA SIĘ

Centrala Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt“ dotychczas prowadziła współzawodnictwo pracy na podstawie własnego regulaminu, mając zorganizowaną Centralną Komisję Współzawodnictwa Pracy przy Naczelnej Dyrekcji.

Obecnie z uwagi na jednolitość zasad i organizacji współzawodnictwa pracy, postanowiono, że Centrala ta włączy się organizacyjnie do Głównego Komitetu Współzawodnictwa Pracy w Transportcie Samochodowym przy Zarządzie Głównym ZZT. „Motozbyt“ więc rozpocznie współzawodnictwo na nowych podstawach z dniem 1.X. 49 r., traktując okres jako V etap, od października do 31.XII.

REKORDOWE WYNIKI

Kierowca samochodu osobowego Przedsiębiorstwa „Spedytor“ — Piotr Kąkol pracuje w Warszawie na „Fiacie“ typu 1100. Norma zużycia paliwa wynosi 10 l (100 km), zaś dodatek do normy przy jeździe na mieście wynosi 10%, tj. łącznie norma wynosi 11 l (100 km). Nadto, na potrzeby wewnątrz garażowe przewiduje się do 0,15 l (dziennie) oraz w okresie zimowym zwiększenie normy może wynosić do 10%.



Kol. Piotr Kąkol (Spedytor — W-wa) — rekordzista w oszczędzaniu paliwa.

Tymczasem kierowca Kąkol zużywa średnio 8,3 l benzyny na 100 km jazdy i to na przestrzeni od listopada 1948 r. do września 1949 r. W okresie tym przebył on na swoim samochodzie 23.590 km bez żadnej naprawy. Oszczędności na benzynie wynoszą średnio około 26% i stanowią wartość przeszło 5 tys. zł miesięcznie.

Oszczędności te nie wywołują ani większego zużycia samochodu, ani mniejszego bezpieczeństwa jazdy. Kąkol jest dobrym kierowcą, prowadzi swój wóz umiejętnie i starannie i to tak, ażeby jak najmniej hamować. O swój samochód dba on troskliwie. Regulacja, smarowanie i ogólny stan techniczny samochodu są wzorowe. Dzięki temu właśnie Kąkol osiąga tak piękne wyniki.

W kwietniu 1949 r. wyniki te były najlepsze, gdyż na przejechanych 2.262 km zużycie benzyny wyniosło zaledwie 170 l. Znaczy to, że Kąkol zużywał średnio 7,55 l/100 km zamiast dozwolonych 11 l/100 km. Jeżeli uwzględnimy jeszcze dodatek wewnątrz garażowy do 0,15 l/dziennie, to otrzymamy rewelacyjny wynik gdyż 32,5% oszczędności paliwa w stosunku do normy. Wynik ten należy uważać za rekord Polski na samochodzie „Fiat — 1100“. Rekordzistą tym jest kierowca Piotr Kąkol.

Czy któremu z kierowców uda się ten rekord pobić okaże się zapewne w niedługim już czasie.

PRZODUJĄCY KIEROWCA W ŁODZI

Jest nim kierowca Bronisław Wasilewski. Pracuje on w Zarządzie Miejskim w m. Łodzi na samochodzie „Chevrolet — Fleetmaster“. Wasilewski przejechał już na swoim samochodzie bez awarii i bez napraw prawie 100.000 km i zużywa znacznie mniej paliwa niż przewidują normy. Oszczędności benzyny wynoszą średnio do 15%.

Kierowców takich jak Wasilewski, których uważamy za przodujących, mamy w samorządzie bardzo mało. Należy starać się, by ich ilość uległa szybkiemu zwiększeniu.

CIEKAWY OSIĄGNIĘCIA

WE WSPÓŁZAWODNICTWIE

Kol. Chmielewski Jan, ur. 28.8.1898 r. w Warszawie. Rekordzista Stoł. Stacji Komunikacji Towarowej P.K.S., kierowca, który przejechał największą ilość kilometrów bez wypadku oraz ma dobre wyniki w oszczędności paliwa. Kierowcą jest od 1924 r. Początkowo jeździł na samochodzie marki „ZIS”. Na wozie tym przejechał do naprawy średniej 86.000 km bez wypadku. Po naprawie średniej przejechał na tym wozie 30.000 km również bez wypadku.

Od dnia 6.9.1948 r. jeździ na samochodzie ciężarowym marki „Fiat” (7 t). Na wozie tym przejechał 16.827 km w bardzo ciężkich warunkach przy budowie trasy W—Z, uzyskując w tym czasie duże oszczędności w zużyciu paliwa (przeciętnie ok. 80 litrów miesięcznie).

We współzawodnictwie pracy bierze udział od początku osiągając bardzo dobre wyniki.

Innym wyczynem szczytą się czterej kierowcy autobusów Stołecznej Stacji Komunikacji Osobowej P.K.S. koledzy: Kobyliński Aleksander, Skoczylas Bronisław, Jankowski Władysław i Tekiel Feliks.

Kierowcy Kobyliński i Skoczylas osiągnęli na autobusie „Fiat” do dnia 5 października br. przebieg 104.175 km bez żadnych napraw i autobus ich został zakwalifikowany do dalszej eksploatacji.

Kol. Kobyliński urodził się w 1902 r., pochodzi z rodziny robotniczej. Kierowcą jest od 1920 r., na swoim autobusie jeździ od 28 sierpnia 1948 r.

Kol. Skoczylas jest synem chłopca; urodził się w 1905 r., prawo jazdy uzyskał w 1927 r. Na swoim autobusie jeździ z kol. Kobylińskim od 10 marca br. Przebiegiem 104.175 km bez naprawy, kierowcy ci ustanowili poważny wynik przebiegu międzynaprawczego.

Drugie miejsce (w dniu 5 października br.) we współzawodnictwie o najdłuższy przebieg pojazdu bez naprawy mają koledzy Jankowski i Tekiel, którzy na swoim autobusie „Fiat” osiągnęli przebieg 104.083 km bez naprawy i autobus ich został również zakwalifikowany do dalszej eksploatacji.



Z lewej — kol. Feliks Tekiel (PKS) — zajął drugie miejsce we współzawodnictwie o najdłuższy przebieg bez naprawy.

Z prawej — kol. Bronisław Skoczylas (PKS) — zajął pierwsze miejsce we współzawodnictwie o najdłuższy przebieg bez naprawy.



Kol. Czesław Rypka — czołowy kierowca P.K.S. W-wa

Kol. Jankowski urodził się w 1915 r.; kierowcą jest od 1933 r.; na swoim autobusie jeździ od 25 sierpnia 1948 r.

Kol. Tekiel urodził się w 1912 r., jest synem robotnika; prawo jazdy uzyskał w 1932 r.; na swoim autobusie jeździ z Kol. Jankowskim od 13 marca br.

Dotychczas nie posiadamy wiadomości czy wyniki te zostały już przekroczone. Należy pamiętać, że rekord jest tak długo rekordem, jak długo nie zostanie pobity, a w socjalistycznym współzawodnictwie pracy codziennie są ustanawiane coraz to nowsze rekordy i rekord dzisiejszy często jutro już nie jest rekordem.

* * *

Współzawodnictwo pracy zapoczątkowane przez Wincentego Pstrowskiego w górnictwie, ogarnęło obecnie pracowników wszystkich dziedzin gospodarki narodowej, i wszędzie tam, gdzie ono istnieje, ustanawiane są z dnia na dzień coraz to nowe rekordy. Nie wątpimy, że transportowcy, członkowie ZZT, biorący udział we współzawodnictwie pracy już pozazdrościli kolegom rekordzistom (włóknarzom, murarzom i wielu innym) i że opisane w niniejszym numerze naszego pisma rekordy kierowców zostaną już jutro pobite, a w następnym numerze będziemy mogli zamieścić zdjęcia naszych nowych rekordzistów.

Kos.



Transportowcy! do walki o zwiększenie usług transportowych, ich usprawnienie i potanie