

WSPÓŁZAWODNICTWO

W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW R. P.

Rok II

Marzec 1950 r.



Nr 5

O długotrwałe zobowiązania we współzawodnictwie

Realizacja podstawowych założeń społeczno-gospodarczych planu sześcioletniego, jako planu budowy podstaw socjalizmu w Polsce, stawia przed transportem samochodowym bardzo poważne zadania rozbudowy sił wytwórczych i całkowite uspołecznienie transportu samochodowego.

Pięciokrotny wzrost produkcji przemysłowej na głowę mieszkańca i dwukrotny wzrost stopy życiowej w stosunku do stanu przedwojennego, daje potężny wzrost masy towarowej, przeznaczonej do obsłużenia przez transport towarowy, jak również wzrost potrzeb kulturalnych i materialnych społeczeństwa, przede wszystkim na wsi, stawia przed transportem samochodowym zadania piętnastokrotnie większe niż przed rokiem 1939.

Przewóz publiczny, najwyższa forma przewozów samochodowych, w planie sześcioletnim wzrasta w stosunku do r. 1949 — dziesięciokrotnie.

Chcąc wykonać tak odpowiedzialne zadania, postawione przed publicznym transportem samochodowym, ustawiono go organizacyjnie najwłaściwiej, tworząc jedno przedsiębiorstwo PAŃSTWOWA KOMUNIKACJA SAMOCHODOWA z dotychczasowych trzech, a mianowicie, PKS, Spedytor i C. Hartwig (służba krajowa).

Takie ustawienie zagadnienia dało koncentrację zagadnień przewozu towarów i ludzi w jednym ręku, oraz pełną możliwość współpracy samochodu z innymi środkami transportu.

Fedział nowopowstałego przedsiębiorstwa na Dyrekcje Okręgowe, pozostające na samodzielnym obrachunku gospodarczym, stwarza w naszym samochodowym transporcie publicznym prawdziwie socjalistyczny sposób gospodarowania, gdyż działalność przedsiębiorstwa rozwijają dwa zasadnicze instrumenty socjalistycznego gospodarowania: plan i samodzielny obrachunek gospodarczy.

Takie ustawienie zagadnienia dać pełną stabilizację stosunków w samochodowym transporcie publicznym, to jest na tronie transportu samochodowego, który pod koniec planu sześcioletniego będzie stanowił około 45% całości towarowych przewozów samochodowych i prawie 100% zamiejscowych samochodowych przewozów ludzi.

Tak wielki udział w przewozach samochodowych transportu publicznego (PKS) udoskonali również przewozy własne.

Realizacja tak olbrzymich zadań planu sześcioletniego i jego pierwszego roku 1950 — wymaga wzmocnienia wysiłku i ofiarności wszystkich pracowników transportu samochodowego, wymaga pogłębienia socjalistycznego stosunku do pracy, udoskonalenia i rozszerzenia form współzawodnictwa pracy, umasowienia ruchu racjonalizatorstwa, od tego bowiem zależy powodzenie naszego planu. Musimy rozszerzyć i pogłębić współzawodnictwo w transporcie samochodowym w walce o jakość i to na odcinku remontu, obsługi technicznej, jak i obsługi klienta.

Mamy przykład tow. Bańkowskiej z przemysłu włókienniczego, która swoim towarzyszym pracy udowodniła, że świadomość polityczna oraz staranność, sumienność i uwaga umożliwiły jej wyprodukowanie tylko najwyższych gatunków włókna (extra i prima).

Należy również, i to niezwłocznie, pogłębić współzawodnictwo na odcinku opieki nad majątkiem socjalistycznym. Odnosi się to szczególnie do Kierowców, którym z reguły powierza się cenny sprzęt, jakim jest niewątpliwie samochód.

Najkrótszą drogą do osiągnięcia pozytywnych wyników powinny być długofalowe zobowiązania, deklarujące odpowiednie przebiegi międzynarodowe, wykluczające jakiegokolwiek wypadki.

Długofalowe współzawodnictwo powinno objąć nie tylko przebiegi międzynarodowe, lecz również i oszczędności materiałowe, jak paliwo, ogumienie itd., oraz przekraczanie planów eksploatacyjnych.

Pracownicy naszego transportu samochodowego powinni, na rzucone przez tow. Wiktora Markiewkę wezwanie do podejmowania długotrwałych zobowiązań, odpowiedzieć ich powszechnym podjęciem.

Ruch długotrwałego współzawodnictwa zapoczątkowany przez tow. Wiktora Markiewkę któremu towarzyszy wielki entuzjazm klasy robotniczej i na odcinku transportu samochodowego zrodzi tysiące nowych bohaterów socjalistycznego współzawodnictwa.

Ludwik Skoczylas.

Powołujemy kolporterów

W jednym z poprzednich wydań WSPÓLZAWODNICTWA opublikowano artykuł, który wskazywał zadania Komitetów Okręgowych i Zakładowych Współzawodnictwa Pracy w organizowaniu sieci korespondentów.

Dzisiaj zwracamy znowu do tego zagadnienia z powodu wprowadzenia zmiany w sposobie kolportowania pisma. Chodzi o stworzenie, prócz sieci korespondentów, sieci kolporterów, którzy w pierwszym okresie swej działalności, poza rozprowadzaniem naszego wydawnictwa, spełniać będą rolę jego propagandystów i łączników z redakcją.

Ilość korespondentów nie jest jeszcze tak duża, aby można było powiedzieć, że WSPÓLZAWODNICTWO jest mocno zespolone z terenem. Dlatego kolporterzy pisma powinni być również naszymi kadrowymi korespondentami piszącymi o rozwoju współzawodnictwa pracy na swym terenie.

Komitety Okręgowe i Zakładowe Współzawodnictwa Pracy do sprawy tej powinny podejść bardzo poważnie i powołać na kolporterów towarzyszy wyrobionych, świadomych, umiędzących wyjaśnić rolę i znaczenie pisma.

Kolporterzy powinni starać się o to, aby zdobyć jak największą liczbę prenumeratorów i korespondentów. Mogą i powinni rozpocząć między sobą współzawodnictwo na tym polu. Powinni starać się, aby artykuły z ich terenu nie tylko przekazywały doświadczenia przodowników, lecz by podnosiły także poziom świadomości społecznej współzawodników. Jest to bowiem jedno z zadań stojących przed nami a wypływające ze słów Tow. Stalina, wypowiedzianych na I-szej Wszechzwiązkowej Naradzie Stachanowców:

„Należy uznać za pewnik, że im wyższy jest poziom polityczny i uświadczenie marksistowsko - leninowskie pracowników jakiegokolwiek dziedziny pracy państwowej i partyjnej, tym wyższy jest poziom samej pracy, tym bardziej jest ona owocna, tym większe są wyniki pracy, i, przeciwnie — im niższy jest poziom polityczny i uświadczenie marksistowsko - leninowskie pracowników, tym możliwsze jest fiasco i niepowodzenie w ich pracy, tym możliwsze jest wyjąłowanie i przerodzenie się samych pracowników w ograniczonych, małostkowych praktykach, tym możliwsze jest ich zwyrodnienie“.

Propagandowo - wychowawcza praca kolportera nie będzie z początku łatwą pracą. W rezultacie przyniesie jednak zwiększenie wyników współzawodnictwa pracy, pogłębienie wymiany doświadczeń przodowników i w ogromnej mierze przyczyni się do podniesienia świadomości politycznej tysięcznej rzeszy współzawodniczących transportowców.

R.

WSPÓLZAWODNICTWO PRACY JEST TA
DŹWIGNIĄ, PRZY POMOCY KTÓREJ KLA-
SA ROBOTNICZA POWOŁANA JEST DO
PRZEKSZTAŁCENIA CAŁEJ GOSPODARKI
I KULTURALNEGO ŻYCIA KRAJU NA BA-
ZIE SOCJALIZMU.

(JÓZEF STALIN).



Kol. Józef Piwek — kierowca samoch. ciężarowego marki Leyland ze Stacji P. K. S. — Zawiercie, przodownik pracy II kl. w III i IV-tym etapie. Uzyskał duże oszczędności na paliwie. Tak więc samochód prowadzany i obsługiwany przez kol. Piwka, po wyjściu z naprawy głównej spalał 92 ltr. benzyny, a w niespełna tydzień po przekazaniu samochodu kol. Piwkowi samochód palił 45 ltr. na 100 km.



Kol. Stefan Galant, kierowca samochodu ciężarowego w b. przeds. Spedytor - Eksp. w Łodzi — trzykrotny przodownik I klasy w II-im, III-im i IV-tym etapie.

Podwyższyliśmy przebieg międzynaaprawczy!

Gdy w roku 1948 otrzymaliśmy pierwsze autobusy marki „Fiat“ instruktorzy Włosi, którzy przyjechali razem z nimi, twierdzili, że na naszych drogach autobus ten przejedzie do naprawy głównej nie więcej niż 70.000 km., bo na ich dobrych drogach asfaltowych wozy te przechodzą najwyżej 80.000 km.

Nam kierowcom i pracownikom Stacji Obsługi przebieg ten wydał się zbyt mały i od razu zaczęliśmy się zastanawiać nad tym, by przebieg ten podwyższyć i to możliwie jak najwięcej. Mieliśmy już przecież doświadczenia z autobusami marki „Leyland“, które w owym czasie osiągały już 120.000 km. bez napraw i napraw tych jeszcze nie potrzebowały.

W wyniku narad, zorganizowano przeszkolenie kierowców i monterów na „Fiatach“. Zostali oni zapoznani z konstrukcją autobusu, jego konserwacją, regulacją, przeglądami i naprawami. Kierowcy ponadto zostali przeszkoleni w prowadzeniu autobusu we wszelkich warunkach drogowych. Ustalono przestrzegać surowo zasady stałej obsady kierowcami poszczególnych autobusów. Ustalono, że jeżeli autobus zostanie zatrzymany na przegląd okresowy, lub jeżeli autobus stanie do naprawy, to w jego naprawie i przeglądzie bierze obowiązkowo udział jego właściwy kierowca.

Po przeszkoleniu i zapoznaniu się z Fiatami ustaliliśmy, że powinny one przebyć do naprawy głównej 110.000 km, że przy ostrożnej jeździe, dobrej konserwacji i regulacji osiągnięcie takiego kilometrażu będzie zupełnie możliwe. Ministerstwo Komunikacji po zbadaniu sprawy przyznało nam słuszość i ustaliło jako obowiązującą normę państwową do pierwszej głównej naprawy autobusów „Fiat“ tyle, ileśmy ustalili, tj. 110.000 km.

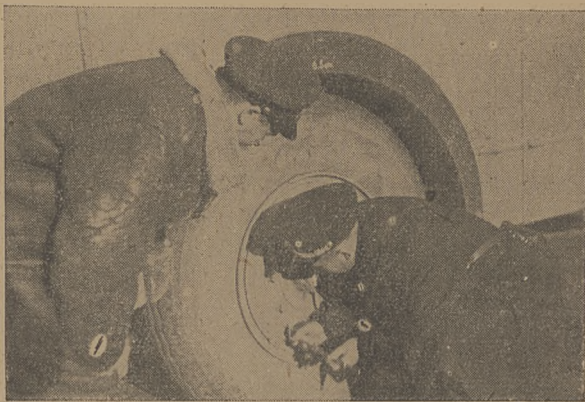
Jak postanowiliśmy, tak pracowaliśmy. Kierowcy wykazali wysokie opanowanie swojego zawodu w ciężkich warunkach ruchu podmiejskiego i miejskiego miasta Warszawy. Kierowcy łącznie z pracownikami Stacji Obsługi ściśle przestrzegali terminarza konserwacji, przeglądów i regulacji. Ściśle przestrzeganie tych czynności ułatwiał grafik ilustrujący przebiegi i wynikające z nich zabiegi.

Pracując w ten sposób wkrótce osiągnęliśmy przebieg 90.000 km., a po jego osiągnięciu — w odpowiedzi podżegaczom wojennym uchwałą na zebraniu w dniu 2 października 1949 r. — zobowiązaliśmy się podnieść nasze zobowiązania do 120.000 km. przebiegu bez naprawy.

Zdawaliśmy sobie sprawę z powagi zobowiązania, to też z większą skrupulatnością ewidencjonowaliśmy przebiegi, z większą sumiennością dokonywaliśmy zabiegów konserwacyjnych i przeglądów. Kierowcy uważniej jeździli. Do współpracy w osiągnięciu naszych zobowiązań

dołączyli się racjonalizatorzy i administracja, szczególnie techniczna.

Wielkim bodźcem i pomocą było współzawodnictwo między kierowcami oraz zespołami zmianowymi pracowników Stacji Obsług. Wszyscy starali się pracować lepiej zarówno pod względem wydajności jak i jakości pracy. Nowo przyjmowani kierowcy byli poddawani ścisłej selekcji drogą egzaminów teoretycznych



Kol. Eugeniusz Witkowski (z prawej w ciemnym płaszczu) — instruktor S. B. I. na Stoł. Stację Osobową Warszawa — podczas pouczania kierowcy w przedmiocie utrzymywania właściwego ciśnienia w oponach oraz należytej konserwacji ogumienia. Dzięki instrukcjom i kontroli kol. Witkowskiego zużycie opon na wozach wyż. wym. Stacji znacznie zmalało.



Obsługa autobusu m-ki Fiat ze Stacji P. K. S. Gdańsk — kierowcy: Ignacy Ławniczak (drugi od lewej) i Stanisław Wojciechowski (trzeci od lewej), w otoczeniu swych kolegów koduktorów (pierwszy od lewej i czwarty od lewej), na swym autobusie przejechali od listopada 1948-go roku do 9.XII.49 r. 100 tysięcy km bez naprawy głównej. Zaznaczyć należy, że wóz kurował z przyczepą w pełnym obciążeniu nie tylko na trasie Gdańsk — Gdynia, gdzie nawierzchnia jest stosunkowo dobra, ale i na liniach drugorzędnych, gdzie nawierzchnie są w złym stanie. W/w kierowcy użyli 8% oszczędności paliwa w stosunku do norm Min. Komunikacji.

i praktycznych, a potem, po przyjęciu, byli dokładnie przeszkalani praktycznie.

Wspólny wysiłek musiał dać rezultaty i daje. W ciągu roku 1949 na stan 54 autobusów „Fiat” — wszystkie osiągnęły przebieg 100.000 km. 27 z nich osiągnęło deklarowane 120.000 km. Jeden z nich osiągnął obecnie 140.000 km. przebiegu. Wszystkie autobusy są nadal eksploatowane bez napraw.

W wykonaniu naszych zobowiązań mamy szereg trudności, jednak jesteśmy pewni, że wspólnym wysiłkiem trudności te zwalczymy i wszyscy deklarowane 120.000 km. przebiegu osiągniemy.

Podając powyżej zasady, którymi kierowaliśmy się w celu podniesienia przebiegów międzynaprawczych, dzielimy się nimi z innymi

kolegami z PKS-u i z innymi transportowcami samochodowymi.

Zaznaczam, że pracując w ten sposób daliśmy Krajowi bardzo duże oszczędności przez zmniejszenie kosztów napraw, przez zwiększoną eksploatację tych autobusów w ciągu roku. Sobie natomiast zwiększyliśmy zarobki, gdyż, na skutek małego przestoju naprawczego, mieliśmy większe przebiegi, większe kilometrowe i większe oszczędności na paliwie. Kilku z nas, kierowców Fiatów zostało przodownikami pracy, a jeden z nas — kierowca Koczko został odznaczony Orderem Sztandaru Pracy.

Tadeusz Tyburski

kierowca Eksp. Osob. PKS.

Warszawa

200-TYSIĘCZNICY W ZSRR

Ruch stutysięczników w ZSRR jest masowy. Coraz więcej radzieckich kierowców samochodowych nie tylko osiąga przebieg 100 tysięcy km bez naprawy głównej, ale znacznie przebieg ten przekracza, oszczędzając zarazem na paliwie, ogumieniu itd. Ostatnio rozpowszechnia się socjalistyczne współzawodnictwo pracy o 200 tysięcy km przebiegu bez naprawy głównej.

Jakie to pojazdy? Przeważnie takie, dla których państwowe normy w Polsce przewidują przebiegi między naprawami głównymi 25 do 40 tysięcy km z wyłączeniem naprawy tylnego mostu, dla którego przebiegi międzynaprawcze są większe.

W miejscowości kuracyjnej Soczi (nad Morzem Czarnym), w komunikacji pasażerskiej na autobusie z silnikiem niskoprężnym (gaźnikowym) „ZIS-8” kierowca Ellanskij przejechał bez naprawy głównej 238.082 km i wykonał przy tym plan przewozów za r. 1948 i pierwsze półrocze 1949 r. w 120,5%, uzyskując współczynnik wykorzystania autobusu 0,89 i średnie zużycie paliwa, w stosunku do norm — 73% (oszczędność paliwa 27%).

Dwaj bracia Szewielowie, również w Soczi, na autobusie gaźnikowym „GAZ-03-30” przejechali bez naprawy głównej 209.517 km. Wykonali oni plan przewozów w 121,4%, zużyli średnio 87,1% paliwa w stosunku do norm (12,9% oszczędności paliwa) oraz poczynili oszczędności na oponach i innych materiałach eksploatacyjnych.

Kierowców takich jak Ellanskij i Szewielowie ma ZSRR we wszystkich częściach swego rozległego kraju. Doświadczenia każdego z nich są szybko publikowane, a metody ich pracy badają instytuty naukowe, by w ten sposób ułatwić i przyspieszyć potężny rozwój radzieckiej gospodarki samochodowej.

O rozmachu socjalistycznego współzawodnictwa pracy w moskiewskiej komunikacji autobusowej świadczy między innymi udział 245

brygad kierowców, konduktorów i pracowników stacji obsługi we współzawodnictwie o jakość pracy. Brygady te walczą o wysoki stan techniczny autobusów oraz o wzorową obsługę pasażerów. Ilość kierowców, którzy przekraczają 250 i 300 tys. km bez naprawy głównej, szybko się zwiększa. Są to kierowcy jak Fofanow, Borysow, Soskow, Bułdakow i inni, nie powtarzając już tak słynnych nazwisk jak Totow, Karpow i Szlachow.

Dzięki temu rozwojowi współzawodnictwa pracy występuje ciągły wzrost techniczno-ekonomicznych wskaźników. Wydajność pracy zwiększyła się w moskiewskiej komunikacji autobusowej w ostatnich trzech latach o 47%, wydatki na naprawy zmniejszyły się w stosunku do 1947 r. o 18,7%, a koszt własny pasażero-kilometra zmniejszył się o 9,8%.

Zaoszczędzono duże sumy na paliwie i ogumieniu. Średnia ilość godzin pracy autobusu w ciągu roku oraz ilość kilometrów, przypadająca rocznie na autobus, znacznie się powiększa, umożliwiając coraz lepsze zaspakajanie potrzeb komunikacyjnych Moskwy.

Leg.



Kol. Herman Oskar — kierowca samochodu ciężarowego w b. przedsiębiorstwie Spedytor-Eksp. w Szczecinie. Przodownik I-ej kl. w IV-tym etapie.

JAK ZOSTAŁEM RACJONALIZATOREM

Pracując w charakterze montera na stacji obsługi PKS. w Warszawie, dzieliłem wraz z tą instytucją jej koleje losu. Najprzykrzejszym był okres, w którym nowe i niedawno sprowadzone z zagranicy wozy zostały unieruchomione z powodu braku części zamiennych (produkcja części zamiennych do wozów zagranicznych jest często z różnych względów utrudniona).

Takim okresem był początek roku 1949, kiedy z powodu braku filtrów ropnych zaczęły nam stawać nowe wozy marki „Fiat” — w taborze towarowym. Filtry te miały wytrzymać 10000 km, ale zaczęły „wysiadać” już po 6000 km. Było to dla nas przykrą niespodzianką z powodu tego, że sprowadzenie nowych filtrów wymagało dużo czasu i pieniędzy, a ponadto, ze względu na to, że wozy te pracowały przy budowie trasy W - Z. Każdy postój wozów utrudniał wykonanie zobowiązań, podjętych przez towarzyszy budujących trasę.

Pewnego dnia mój kolega — tow. Tokarski zaproponował mi, bym się zajął wozami unieruchomionymi z powodu filtrów ropnych. Uznaliśmy obaj, że jeśliby udało się nam usunąć niedomagania filtrów i uruchomić wozy, to zbytecznym byłoby sprowadzać filtry z zagranicy, przez co państwo nasze mogłoby zaoszczędzić cenne dewizy.

Tegoż dnia zostałem po pracy w warsztacie i wziąłem się do sprawdzenia oryginalnego filtra, celem przekonania się jakie są możliwości wykonania filtra nowego.

W wyniku przeprowadzonych badań ustaliliśmy z tow. Tokarskim, że obudowę oryginalnego filtra można pozostawić bez zmiany, natomiast należy wykonać sam wkład filtrujący.

Po 3-ch tygodniach pracy „pofajerantowej” oddałem gotowy, wykonany z materiału krajowego, filtr ropny do samochodów „Fiat” i SPA — do wypróbowania w naszych wozach.

Przeprowadzone z tym filtrem próby wykazały jego duże zalety i z tego powodu kierownik techniczny naszej stacji polecił mi wykonać następne filtry już do normalnego ich zastosowania.

1 Maja 1949 r. rozpoczął pracę pierwszy wóz włoski, wyposażony w filtr ropny wykonany całkowicie z materiału krajowego. Po pewnym okresie eksploatacji, filtr mój został poddany badaniu przez komisję techniczną, która orzekła, iż jest on trzykrotnie lepszy od zagranicznego.

Za opracowanie i wykonanie tego filtra otrzymałem wraz z tow. Tokarskim (który mi

od początku pomagał w mej pracy nad filtrem) łączną nagrodę w sumie zł. 72.400.—.

Na zakończenie pragnę podkreślić, iż kierownictwo stacji (zwłaszcza tow. Tyszkiewicz) okazywało nam dużą życzliwość w czasie pracy nad filtrem.

Wacław Łubnicki



Młodzi racjonalizatorzy „Motozbytu” z Warszawy — członkowie Z. M. P. Od lewej kol. kol. Kędziorek, Zawadzki, Utnik, Bernatek, Rajecki, Jędrzejewski, którzy w ten sposób usprawnili pracę swej Sekcji, że komórka ich nie tylko nie ma jakichkolwiek zaległości w pracy, lecz nadto opracowała szereg „tabel polecających” świece samochodowe, tabel pasów klinowych, tłoków itp. (patrz zeszyt 4 „Współzawodnictwa”).



Kol. Stefan Podsiadło — monter samochodowy ze Stacji P. K. S. Zawiercie, przodownik I-ej kl. w IV-tym etapie. Jest pracownikiem, który posiada wysokie kwalifikacje zawodowe, chętnie służy dobrymi radami i pomocą swoim kolegom z warsztatu.

Racjonalizatorstwo — dźwignia kultury technicznej kraju

W Y N I K I

uzyskane we współzawodnictwie międzystacijnym PKS Okręgu Warszawa w listopadzie 1949 r.

L. p.	Przedmiot współzawodnictwa	I miejsce Stacja Włocławek		II miejsce Stacja Ciechanów		III miejsce Stacja Płock		IV miejsce Stacja Towarowa W-wa		V miejsce Stacja Ostrowiec		VI miejsce Stacja Radom	
		%	+	%	+	%	+	%	+	%	+	%	+
A. Ruch Pasażerski													
1	Wykon. planu wozokim.	122,9	122,9	102,5	102,5	105,7	105,7	105	105	92,5	92,5	101,5	101,5
2	Przekroc. wykon. planu	22,9	45,8	2,5	5	5,7	11,4	5	10	—	—	1,5	3
3	Niewykon. planu wozokim.	—	—	—	—	—	—	—	—	7,5	—	—	—
4	Wykonan. planu osobokim.	137,6	275,2	117,1	234,2	119,9	233,8	118,2	236,4	109,4	218,8	110,3	220,6
5	Przekroc. wykon. planu osobokim.	37,6	150,4	17,1	68,4	16,9	67,6	18,2	73,8	9,4	37,6	10,3	41,2
6	Ilość odwołanych kursów	0	0	0	—	0	—	0	0	104	—	—	—
B. Ruch Towarowy													
1	Wykon. planu wozokim.	283	283	230	230	166	166	189	159	116	116	155	155
2	Przekroc. planu wozokim.	183	366	130	260	66	132	89	178	16	32	55	115
3	Wykon. planu tonokim.	472	944	366,6	733,2	316,2	632,4	193	392	252	504	274	548
4	Przekroc. wykon. pl. tonokim	372	1488	266,8	1066,4	216,2	864,8	96	384	152	608	174	696
C. Punkty Ogólne													
1	Procent zaoszcz. benzyny.	12,2	122	2	20	7,1	71	10,5	105	3,3	33	5,9	59
2	Procent zaoszcz. ropy.	11,4	228	7,6	152	8,8	176	10,8	216	0	0	6,7	134
3	Procent przekroc. pl. przez St. Obsługi	8,7	435	7,4	370	103	515	106	530	24	120	46	230
4	Procent pogorszenia się wskaźnika wypadków	0	200	0	200	0	200	0	200	0	200	0	200
5	Procent oddanego oleju do CPN	229	1145	233	1610	240	1200	286	1430	99	495	161	805
6	Ilość dni opóźn. sprawozd.	138	690	80	400	99	495	179	895	70	350	192	960
R A Z E M:		5805	690	5052	400	4376	495	4148	89	2457	930	3303	1110
O g ó l e m:		5115	—	4672	—	3881	—	3153	—	1527	—	2293	—

Niewzględniomo planu oszczędnościowego, ponieważ dane zestawia się kwartalnie.

UWAGI:

- A. pkt. 6 wzrost odwołanych kursów zaznaczył się w Ostrowcu z powodu przerwania taboru oraz okresu przedremontowego Leylandów typ Tiger.
 - C. " 1,2 — powodem obniżenia oszczędności paliwa jest pora jesienna, liczne opady co pociąga za sobą automatycznie większe zużycie paliwa.
 - C. " 3. — spowodowane zostało obniżką wykonania wozokim. przez niektóre St. terenowe, co pociągnęło za sobą obniżkę roboczogodz. Przyczyniła się również przerzut taborowy w związku z reorganizacją przedsiębiorstwa, a co za tym idzie większe i dłuższe naprawy przydzielonych pojazdów innych Stacji.
 - C. " 6. — znaczny wzrost opóźnień sprawozdawczości jest wynikiem reorganizacji przedś. i okresu remanentowego.
- W dniu 31.XII.49 r. został zakończony etap próby współzawodnictwa międzystacijnego trwający 4 miesiące. Wyniki podsumowane zostaną w okresie lutego br. Z dniem 1.I.1950 przystąpiły do współzawodnictwa między Ekspozyturami Okr. Warszawskiego — Ekspozytura W-wa, Towarowa W-wa, Lublin, Płock i Ciechanów oraz w trakcie zawierania umowy znajduje się nowoorganizująca się Ekspozytura w Grodzisku Maz.

Współzawodnictwo w wypełnianiu kart drogowych

Ministerstwo Komunikacji wprowadziło z dniem 1 stycznia 1950 r. nowe „Karty Drogowe Pojazdów Mechanicznych” zamiast dotychczasowych „Kart Kontroli Pracy Pojazdów Mechanicznych”. Nowe „Karty Drogowe”, a specjalnie Karta Drogowa Samochodu Ciężarowego, są więcej skomplikowane od dotychczasowych, starych „kontrolerek”.

Karta Drogowa Samochodu Ciężarowego, wzorowana na podobnej karcie radzieckiej, jest planem pracy samochodu na dany dzień i równocześnie sprawozdaniem z dokonanej pracy. Zapisy w kartach drogowych są konieczne dla planowania pracy taboru samochodowego i sprawności systemu kontrolno - sprawozdawczego.

No dobrze — ktoś zapyta — ale co ma to wspólnego ze współzawodnictwem pracy kierowców, którzy będą wypełniali te karty w dziale „Wykonanie zadania”?

Zadaniem kierowcy jest przecież umiejętnie jeździć i dbać o swój wóz, a jakieś tam zapisy w Karcie Drogowej, to już jest rzeczą podrzędniejszego znaczenia!

Wielu kierowców tak myśli, ale, gdyby zadali sobie trud przestudiowania Karty Drogowej i zrozumienia jej wartości w gospodarce samochodowej, to by zmienili swoje zdanie. Zapisy dokonywane w Karcie Drogowej przez kierowcę nie są czynnością podrzędną, lecz mają duże znaczenie. Twierdzenie to postaramy się poprzeć dowodami.

Weźmy do ręki nową Kartę Drogową Samochodu Ciężarowego i skupmy naszą uwagę na dwóch najważniejszych działach: A—„Zadanie kierowcy“ F—„Wykonanie zadania”.

W zadaniu kierowcy, dyspozytor wpisze jaką pracę, gdzie i w jakim czasie ma wykonać kierowca i jego samochód. Kierowca otrzymał Kartę Drogową, schował ją do kieszeni i wyjechał z garażu na wskazane miejsce, aby wykonać zadanie. Po przyjeździe na miejsce przeznaczenia jeszcze raz wciągnął Kartę Drogową i przeczytał zadanie. Dowiedział się z niego, iż ma np. wozić węgiel z rampy kolejowej do składów miejskich, odległych o kilka kilometrów od dworca kolejowego. Po przyjeździe na rampę okazało się, że jeszcze niema pracowników do ładowania węgla. Cóż kierowca ma robić — nic, zapalić papierosa i czekać. Wreszcie przyszli ładowacze, załadowali i kierowca pojechał do składu. Tam znów czekał, bo waga była zajęta. Wreszcie zważyli i robotnicy zrzucili węgiel na skład. Miał już wracać na rampę, kiedy polecono mu podjechać na wagę, celem zważenia próżnego wozu.

Zimno było, więc kierowca pomyślał sobie: poco mam zapisywać każdą jazdę, kiedy jedna jest podobna do drugiej. Wpiszę sobie wszystkie jazdy, po skończeniu pracy w garażu. Jak po-

myślał, tak i zrobił. W rezultacie zapisy czasów postojów przy za- i wyładunku węgla były zupełnie dowolne, tak samo dowolne były czasy odjazdów i przyjazdów oraz obliczenia przebiegów kilometrowych z ładunkiem i bez ładunku. Kierowca pracę wykonał, jeździł dobrze i bez wypadku, a że tam zapisy się nie zgadzały — to nic wielkiego.

„Nic wielkiego” — takby się napozór zdawało. Zobaczmy jaki to miało dalszy skutek. Na podstawie niedbałych i nieścisłych zapisów, biuro jednostki samochodowej dokonało w dziale G — „Wyniki pracy” obliczeń odpowiednich rubryk zestawienia pracy danego samochodu. Rubryki obrazujące ilość godzin pracy i w ruchu — nie odpowiadały rzeczywistości. Tak samo co do postojów, które kierowca wszystkie zaliczył „na oko” do rubryki „czas na za- i wyładowanie”, pomimo że czekał długi czas na przybycie ładowaczy, jeździł do wagi, co powinno być zaznaczone, jako obciążające użytkownika — w rubryce „postoje z przyczyn innych”.

„Ilość jazd z ładunkiem” nie odpowiada prawdzie, bo kierowca się pomylił i jednej jazdy nie wpisał, a ponieważ czas pracy musiał się jakoś zmieścić w godzinach wyjazdu i powrotu do garażu, przeto kierowca powiększył sobie w zapisach czasy jazd i postojów za- i wyładunkowych. W dalszej konsekwencji niezgodna z rzeczywistością była „ilość jazd z ładunkiem” i „przebieg kilometrów z ładunkiem”.

Złe obliczenie, zrobione na podstawie złych zapisów kierowcy, spowodowało błędne obciążenie rachunkowe użytkownika, błędne dane odnośnie sprawozdawczości, mylne dane co do współzawodnictwa i premiowania. Ujemnych skutków tych błędnych zapisów możnaby jeszcze wiele naliczyć.

Kierowca ten, przez niedbałość i zlekceważenie zapisów, narobił bałaganu; spowodował niepotrzebne wyjaśnienia i korespondencję, przyczynił prócz tego strat państwowemu przedsiębiorstwu przewozu publicznego, a tym samym i skarbowi państwa, przez mylne obliczenie należności za przewóz.

Czy zatem można bagatelizować wypełnianie kart drogowych przez kierowcę? Czy do jego obowiązków nie należy przestrzeganie ścisłości zapisów w karcie drogowej? Obowiązek ten jest równie ważny, jak i te, które kierowca spełnia prowadząc i obsługując powierzony mu samochód.

Czy zatem, ze względu na ważność tej sprawy, nie powinno się przewidywać odpowiedniej punktacji we współzawodnictwie pracy kierowców za skrupulatne, ścisłe i zgodne z instrukcją wypełnianie Kart Drogowych pojazdów mechanicznych?

O wydajności roboczej w transporcie towarowym

Miarą wydajności roboczej samochodu ciężarowego jest ilość ton przewieziona na pewną określoną odległość w ciągu jednej godziny pracy samochodu.

Każdy dzień pracy samochodu składa się z:

- czasu zużytego na jazdę
- czasu zużytego na postój dla załadowania lub wyładowania.

Czasy te możemy nazwać użytecznymi i jeśli nasz dzień pracy składać się będzie wyłącznie z jazdy i postojów na szybko wykonany załadunek i wyładunek, to osiągniemy napewno wysoką wydajność roboczą.

Niestety często się zdarza, że w ciągu dnia pracy kierowca zmuszony jest przerwać jazdę z powodu przyczyn od niego niezależnych, jak na przykład z powodu chwilowego zamknięcia ruchu na drodze, albo straci czas na oczekiwaniu zanim podstawiony przez niego samochód pod załadunek lub wyładunek zacznie być załadowywany lub wyładowywany. Będzie to czas stracony, który wpłynie na zmniejszenie wydajności roboczej. Jeszcze gorzej będzie jeśli nastąpią straty czasu z winy kierowcy przez nieuwagę, a nawet niedbalstwo. Kierowca jako gospodarz samochodu na trasie nigdy nie powinien dopuszczać do przestojów szkodliwych i jeśli nie są one spowodowane przez niego, to musi energicznie interweniować aby skrócić szkodliwy przestój, a tym samym uratować planowaną wydajność roboczą powierzonego mu samochodu.

Wydajność robocza zależy nie tylko od dobrze wykorzystania dnia pracy. Jest ona tym wyższą im więcej ton ładunku przewiezione zostanie w ciągu jednej godziny. Trzeba zatem dokładać wszelkich starań, aby samochód był za każdą jazdą całkowicie załadowany. Ładunek musi być tak ułożony, aby wyzyskać całą powierzchnię skrzyni, a jeśli przewozi się towary lekkie (pojemnościowe) to dbać należy o odpowiednią wysokość ładunku. Jeśli tylko warunki drogowe pozwalają, a jest dość ładunku do przewiezienia, to należy stosować przyczepę. Przyczepa przyczynia się do wykorzystania siły pociągowej, jaką posiada każdy samochód, głównie w zależności od mocy silnika i stosunku przekładni. Przyczepy stosować należy na drogach bez znacznych wzniesień, o dobrej nawierzchni, suchych (w zimie nie oblodzonych) i bez krętych krzywizn. W takich warunkach zastosowanie przyczepy podniesie bardzo znacznie wydajność roboczą i nie spowoduje ani bardzo znacznego podwyższenia zużycia paliwa, ani nadmiernego zużycia mechanizmów samochodu.

Dalszym warunkiem zwiększenia ilości przewiezionych ton ładunku w ciągu dnia pracy, a w następstwie powiększenia wydajności roboczej, jest powiększenie ilości jazd z ładunkiem w stosunku do ilości jazd wykonanych w ogóle

w ciągu dnia. Wyrażając się inaczej: trzeba dbać o ładunki powrotne. Zwłaszcza w ruchu dalekobieżnym międzymiastowym niema lepszego sposobu powiększenia wydajności roboczej jak wykorzystanie jazdy powrotnej i to możliwie z pełnym ładunkiem.

Obliczanie wydajności roboczej nie jest trudne i może być wykonane natychmiast po powrocie do zajezdni przez samego kierowcę. Warunkiem tego jest sumienne prowadzenie zapisów na karcie drogowej podczas wykonywania poszczególnych kursów (jazd). Aby obliczyć jaką wydajność roboczą wykazał samochód, należy obliczyć różnicę godzin pomiędzy wyjazdem do pracy i powrotem do zajezdni. Różnica ta jest długością dnia pracy. Następnie należy dodać wszystkie tony ładunków według poszczególnych jazd. Suma będzie całym przewozem w tonach wykonanym w ciągu dnia pracy. W końcu należy podzielić ilość ton ładunku przez ilość godzin dnia pracy. Wynik dzielenia przedstawi wydajność roboczą w tonach na 1 godzinę pracy.

Jasnym jest, że im więcej będzie przewiezionych ton, tym lepsza będzie wydajność pracy. Porównywać tę wydajność można jednak tylko w tych wypadkach, jeśli pracują jednakowe samochody na tej samej odległości. Znaczy to, że jeśli dwa jednakowe samochody ciężarowe mają za zadanie przewozić na przykład cegłę z rampy kolejowej na miejsce budowy oddalonej od rampy o 5 km, to ten, który wykazał lepszą wydajność roboczą, mierzoną w tonach na godzinę, zasługuje na wyróżnienie.

Dla porównania jakości pracy wykonanej przez różne samochody, wykonywujące ją na różnych odległościach, służą tak zwane wskaźniki kontrolne, które wynikają wyłącznie z zapisów odczytanych z karty drogowej. O jakości pracy tak kierowcy, jak i pracowników, odpowiedzialnych za sprawność samochodu, zajętych na stacji obsługi, jak również i pracowników odpowiedzialnych za dobrą organizację ruchu i czynności załadunkowo - wyładunkowych, pracujących w biurach zajezdni i w terenie, świadczy wysokość tych wskaźników, o których pomówimy w następnych pogadankach. *Tes.*

Od Redakcji

W związku z tym, że redakcja „Współzawodnictwa” przyjęła ambitne plany podniesienia poziomu czasopisma, nadania mu bogatszej szaty (jak sztywna okładka, większa ilość zdjęć i rysunków itp.) oraz usprawnienia kolportażu, koniecznym jest poniesienie dodatkowych i to b. znacznych wydatków; dlatego też postanowiono, uchwałą Prezydium Głównego Komitetu Współzawodnictwa Pracy w Transporcie Samochodowym, że począwszy od numeru 6-go koszt jednego egzemplarza czasopisma będzie wynosił zł. 10.—.



Kol. Stanisław Iżycki — kierowca autobusowy Stacji P. K. S. Lublin — przodownik I-ej kl. w IV-tym etapie.



Kol. Stanisław Puch — konduktor autobusu P. K. S. Lublin — przodownik I kl. w IV-tym etapie.



Kol. Józef Fajczak — kierowca autobusowy Stacji P. K. S. Łódź — przodownik II kl. w IV-tym etapie (6380 pkt.).

Ustawianie zapłonu w silnikach szeregowych i V 8

Z projektów racjonalizatorskich, nadesłanych przez pracowników C. H. P. Mot. „Motozbyt“, mogących wzbudzić szersze zainteresowanie wśród ludzi mających do czynienia z obsługą sprzętu motorowego, są projekty pracowników fizycznych Stacji, Obsług, a mianowicie:

1) Projekt kol. Stanisława Mejnerowicza ze Szczecina, dotyczący ustalenia górnego martwego punktu i kolejności pracy tłoków w silnikach wielocylindrowych. O pracy swojej i projekcie kol. Mejnerowicz mówi w sposób następujący:

Pracując wiele lat w warsztatach samochodowych i na stacjach obsługi zdobyłem przekonanie, że w wielu przypadkach można sobie znacznie uprościć robotę, w stosunku do utartego od wielu lat sposobu postępowania.

Tak więc np. jest rzeczą dobrze znaną warsztatowcom, że odszukanie kolejności pracy tłoków, zarówno w silnikach szeregowych, jak i silnikach V 8 związane jest z rozlicznymi kłopotami. Na stacjach obsługi „Motozbytu“ traci się niejednokrotnie wiele cennego czasu na te czynności, gdy w ciągu dnia na jedną stację przychodzą 3 — 4 wozy z silnikami V 8 — o różnej kolejności pracy tłoków.

Jeszcze gorzej sprawa się przedstawia, gdy kierowcy sami już grzebali w silniku i nieumiejętnie poprzekładali kable. Nieumiejętne „zabiegi“ z reguły łączą się z przybyciem na stację „Motozbytu“.

Jeśli silnik posiada jeszcze dobre sprężanie — kolejność pracy tłoków łatwiej jest ustalić. Gdy natomiast sprężanie jest słabe, ustalenie kolejności pracy tłoków staje się wprost niemożliwe.

Zauważyłem również, że w wielu silnikach nie ma dostępu do tłoka przez otwór świecy, ani, też znaków zgadzających się z górnym martwym punktem. W jaki sposób w takich silnikach określić niezawodnie kolejność pracy i g. m. p. w swie sprężania, jak sprawdzić lub ustalić prawidłowo zapłon?

Aby ułatwić tę pracę skonstruowałem przyrząd, który wypróbowałem i próba wypadła pomyślnie. Określam kolejność pracy i ustawiam zapłon nie widząc zupełnie tłoka i nie mając dostępu do niego.

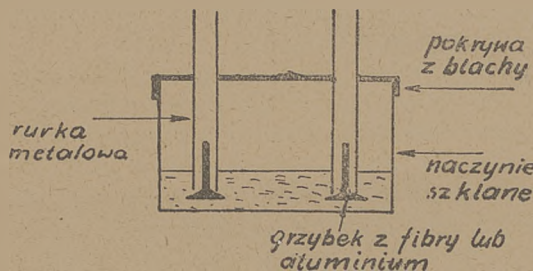
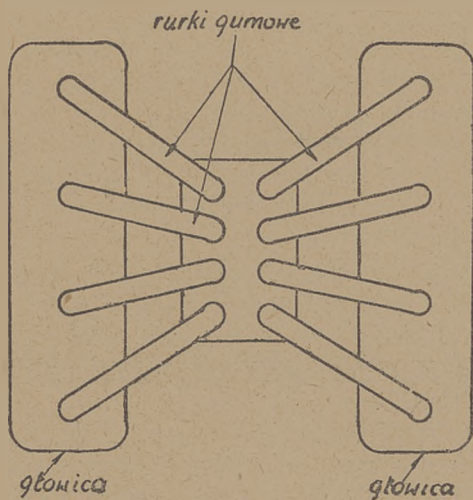
Działanie polega na przeniesieniu ciśnienia z cylindra, do naczynia z wodą lub z innym płynem, przy pomocy wężyka gumowego do rurki zanurzonej w płynie 2—5 m/m głęboko.

Ustawienie g. m. p. i zapłonu. W czasie sprężania minimalny ruch tłoka o 0,1 m/m powoduje wyparcie powietrza z cylindra drogą przez otwór świecy. Widzimy wówczas dokładnie pę-

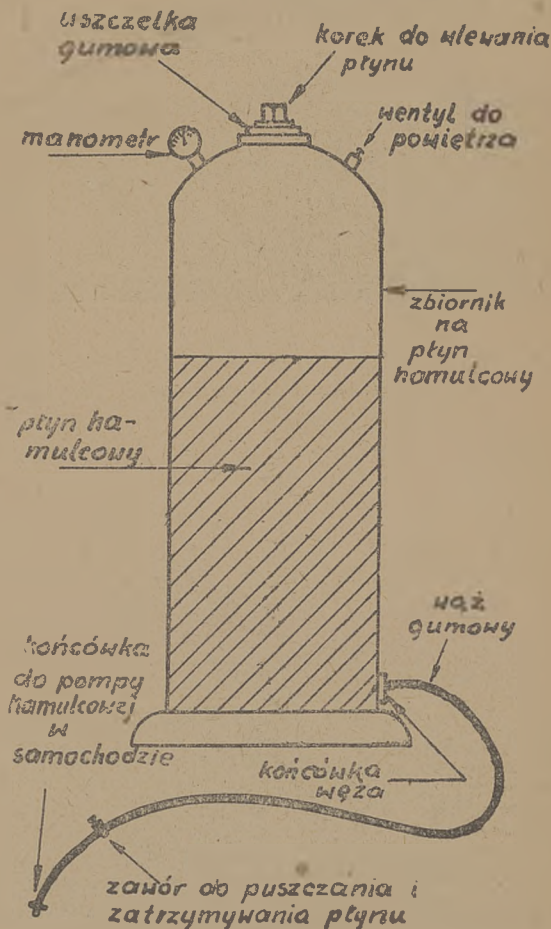
cherzyki powietrza w wodzie. G. m. p. ustawiony jest ściśle wówczas kiedy pęcherzyki przestaną się pojawiać. Najlepiej przy końcu sprężania doprowadzać tłok do g. m. p. pobijając lekko ręką w korbę. Rurek zanurzonych w cieczy jest 8, 2 szeregi po 4 jak dla V8. Ażeby zapobiec wysysaniu cieczy podczas taktu ssania, umieściłem zawory zwrotne.

Ustawianie zapłonu. W celu ustawienia zapłonu umieściłem żarówkę 12V, na pokrywie przyrządu. Żarówka ma wyprowadzone 2 przewody, które włączam do śrubki przy pokrywie jednym końcem, a do masy drugim końcem. W momencie rozwarcia się styków przerywacza prąd z pierwotnego uzwojenia cewki nie ma innej drogi do masy więc idzie przez żarówkę, której zaświecenie się uzgodnione jest z końcem wychodzenia pęcherzyków powietrza w wodzie.

Ustalenie kolejności pracy. Każdą rurkę łączymy z cylindrem przy pomocy korka gumowego lub końcówki z gwintem. Z rurek zanurzonych w cieczy widzimy wychodzące kolejno pęcherzyki powietrza. Za podstawę bierzemy kolejne ukazywanie się pęcherzyków powietrza w rurkach odpowiednio połączonych z cylindrami.



Szkic projektu przyrządu, skonstruowanego przez kol. St. Mejerowicza, ze Szczecina, który w znacznej mierze ułatwia ustalenie właściwej kolejności pracy tłoków w silnikach V8 i szeregowych.



Szkic specjalnego aparatu do odpowietrzania hamulców hydraulicznych, opracowanego przez kol. Czesława Michałowskiego.

Aparat do odpowietrzania hamulców

2) Projekt kol. Czesława Michałowskiego w sprawie stosowania specjalnego aparatu do odpowietrzania hamulców — jak wynika z rysunku — jest łatwy do wykonania na każdej Stacji Obsługi. Do zbiornika wlewamy około 5 litrów płynu hamulcowego. Po zakręceniu kurka wlewu wpompowujemy do zbiornika powietrze do około 5 atm. Następnie wkręcamy końcówkę węza do pompy w samochodzie i odkręcamy kran do wpuszczenia płynu. Po dokonaniu tych czynności należy kolejno odpowietrzać zespoły hamulcowe szybciej i dokładniej.

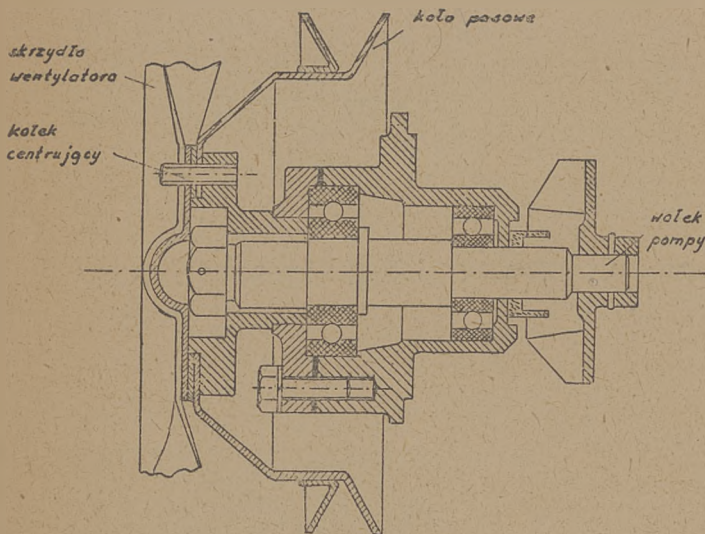
Cztery razy szybciej

3) Projekt kol. Cegłowskiego ze Stacji Obsługi „Motozbytu“ w Poznaniu, podaje sposób racjonalnego montowania pompy wodnej samochodu m-kł Skoda.

Polega on na zastosowaniu 2-ch kółek centrujących, wkręcanych w piastę koła pasowego wentylatora, które centrując pozwalają na szybkie przykręcenie dwoma śrubami koła pasowego wraz ze skrzydełkami wentylatora.

Po wykręceniu kółek centrujących, zakręcamy pozostałe dwie śruby. Kółki centrujące mają gwint M 6 na długości 25 mm.

Oszczędność polega na tym, że stosując kółki centrujące nie zachodzi potrzeba zdejmowania, względnie luzowania chłodnicy. Zamontowywanie i mocowanie śrubami pompy wodnej, ze względu na małą odległość między wentylatorem a chłodnicą, zabiera o bardzo dużo czasu. Stosując kółki centrujące, czynność tę można wykonać w czasie *cztery razy krótszym*. (Patrz rysunek niżej).



Pompa wodna

Przodujący pracownik stacji obsługi

Na szczecińskiej Naradzie Krajowej „Motozbytu“ zabrał m. in. głos pracownik Stacji Obsługi Samochodów w Szczecinie — kol. Stanisław Mejnerowicz, który podzielił się z zebranymi swymi uwagami i spostrzeżeniami na temat metod, które ułatwiają skrócenie czasu pracy i zdobycie zaszczytnego tytułu przodownika pracy.

W prostych, jasnych i przejrzystych słowach, wśród skupionej uwagi zebranych, kol. Mejnerowicz, który sam jest przodownikiem pracy i jednym z pierwszych racjonalizatorów „Motozbytu“, wyjaśnił w jaki sposób doszedł do tego, że wykonuje pewne prace szybciej, niż jego koledzy. Wcale nie odbywa się to kosztem nadmiernego wysiłku fizycznego i po zakończeniu pracy kosztowała jego bynajmniej nie jest mokra od potu. Chodzi tylko o odpowiednie przygotowanie fachowe oraz o należyte zorganizowanie sobie pracy.

Wydaje nam się, że warto, by z uwagami kol. Mejnerowicza zapoznał się szerszy ogół, przede wszystkim pracowników stacji obsługi, dla których spostrzeżenia tego przodownika pracy mogą być bardzo pomocne, ułatwiając im osiągnięcie podobnych rezultatów.

Podstawą dobrej pracy są odpowiednie kwalifikacje fachowe. Kol. Mejnerowicz posiada średnie wykształcenie zawodowe i ukończone kursy zawodowe doksztalające, jak również znajomość ślusarstwa, kowalstwa, spawania, szlifierstwa, tokarstwa, frezerstwa i elektrotechniki samochodowej. Jest on również kierowcą I kategorii. Oczywiście obok przygotowania teoretycznego dużą rolę odgrywa praktyka zawodowa — w tym wypadku wieloletnia praktyka w mechanice samochodowej. Kol. Mejnerowicz nie zaniedbuje również żadnej okazji, by drogą samokształcenia zwiększyć swe kwalifikacje zawodowe i rozszerzyć zasięg umiejętności.

Ale wykształcenie techniczne i praktyka — to jeszcze nie wszystko. To jest dopiero oręż, z którego trzeba zrobić odpowiedni użytek.

A więc ważne jest np., by przed rozpoczęciem pracy dokładnie ją sobie przeanalizować i zaplanować — by jasno zdawać sobie sprawę, co i jak chce się zrobić. Następnie ogromne znaczenie posiada dokładność wykonania gruntownie obmyślanej roboty. Cóż bowiem z dobrego pomysłu, jeśli nie pójdzie w ślad za nim staranna praca. Przy tym staranna i dokładna — to niekoniecznie znaczy mozolna i męcząca. Od tego jest głowa na karku, by sobie robotę w miarę możliwości ułatwić. Trzeba więc właściwie posługiwać się narzędziami pracy i stosować w każdym wypadku narzędzia najodpowiedniejsze, a z pewnością wysiłek fizyczny będzie mniejszy, wyniki zaś większe.

Kol. Mejnerowicz zaznacza, że wszędzie,



Kol. Jan Gajewski — konduktor autobusowy ze Stacji P. K. S. Lublin — przodownik I kl. w IV-tym etapie.

gdzie może podejść, używa kluczy nasadkowych, „grzechotki“ i korby — i chwali sobie osiągnięte rezultaty. Ważna jest też umiejętność posługiwania się przyrządami pomiarowymi w mechanice i elektrotechnice samochodowej.

Doświadczenie i pomysłowość danego pracownika pozwalają na stosowanie *skróconych metod pracy*. Niewątpliwie po dokładnym zastanowieniu się stwierdzimy, że szereg czynności wykonać można nieco inaczej, niż to się dotychczas robiło. Kol. Mejnerowicz przytacza jako przykład, że w samochodzie „GMC“, przy odciążonym moście, zdejmując bliźniaki zamiast moźdżnego zdejmowania poszczególnych kół. Jest to oczywiście tylko przykład — takich pozornie niewielkich, a w gruncie rzeczy bardzo istotnych usprawnień, dających poważne oszczędności czasu, możemy osiągnąć wiele. Trzeba tylko chcieć, bacznie obserwować — i myśleć.

Oczywiście obok takich usprawnień i skracania samego procesu pracy nie należy też zapominać o wynalazkach, które przyczynić się mogą do osiągnięcia znacznych nieraz oszczędności.

Kol. Mejnerowicz — jak to wspominaliśmy już w poprzednim numerze naszego pisma — skonstruował np. przyrząd, usprawniający ustalanie kolejności pracy tłoków w silnikach samochodów gaźnikowych. Nie ulega kwestii, że bardzo wielu pracowników mogłoby pomysłami swymi usprawnić pracę, trzeba tylko, by przełamali nie słuszne uprzedzenie, że aby dokonać wynalazku, trzeba być koniecznie inżynierem. Tak nie jest, bo wiele osób nie posiadających wyższych studiów technicznych, lecz rozmiłowanych w swej pracy robotników, dokonało cennych wynalazków i usprawnień, które przyniosły ogromne zyski gospodarce narodowej, im samym zaś dały odpowiednie premie pieniężne.

Bezspornie ważną, choć nie zawsze odpowiednio docenianą sprawą, jest kwestia trafnego określenia defektów silnika i pozostałych zespołów. W chwili obecnej na stacjach obsługi dzieje się zazwyczaj tak, że diagnozę co do istoty defektu stawiają przybyli z wozami kierowcy, a pracownicy warsztatu opinię tę podchwytyją.

Kierowcy nie zawsze są jednak wystarczająco doświadczeni i orzeczenia ich okazują się nieraz mylne. Kol. Mejnerowicz przytacza np. fakt, że kierowca zapewniał, że w wozie zepsute jest „servo“, okazało się zaś, że „servo“ było w porządku, ale trzeba było wymienić wszystkie tłoczki. To błędne orzeczenie kosztowało klienta 10 godzin niepotrzebnej pracy. Oczywiście nie mógł być on z tego zadowolony.

Jeśli diagnoza kierowcy okazuje się fałszywa — najczęściej wycofuje się z niej, a pretensje klienta kierowane są pod adresem stacji obsługi, odpowiedzialnej za jakość dokonanej naprawy. Kol. Mejnerowicz proponuje przeto, by ustalenie defektów następowało przed przyję-

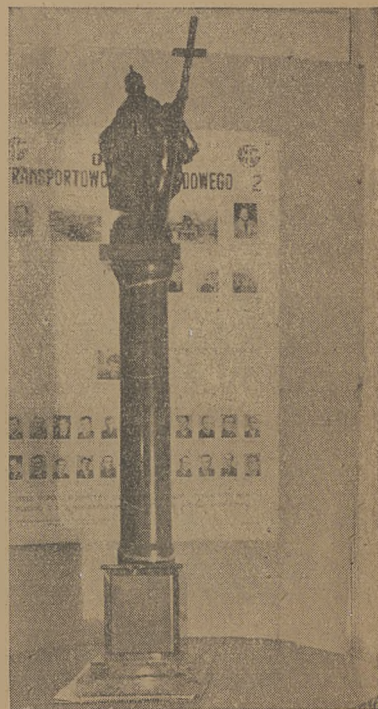
ciem wozu do naprawy. Kierowca winien być przy tym obecny, ale wydanie orzeczenia należy do powołanych do tego rzemieślników fachowców. Oszczędzi to zbędnej pracy, a jednocześnie uniknie się po tym słusznych pretensji.

Większą wydajność pracy osiąga się nie tylko w efekcie własnego wysiłku i upartego dążenia do celu. Nie bez znaczenia są też warunki pracy i panująca tu atmosfera. Trzeba stworzyć takie stosunki, by pracownik mógł się jak najbardziej skupić, by mu bez potrzeby nie przeszkadzano w pracy i nie zajmowano czasu sprawami ubocznymi. Należy więc ograniczyć załatwianie w czasie pracy różnych spraw, niezwiązanych bezpośrednio z robotą, ponieważ każde zapytanie odrywa umysł robotnika od jego pracy i powoduje spadek wydajności.

Kol. Mejnerowicz zaleca też, by zapobiec kręceniu się klientów po warsztacie w czasie pracy, ponieważ zabierają oni niepotrzebnie czas i przeszkadzają w robocie, a po takich „wizytach“ zdarzają się nawet czasami braki w narzędziach.

Wreszcie doniosłe znaczenie posiada przelewanie nabytych doświadczeń na młodszych kolegów, aby umożliwić im również osiągnięcie lepszych rezultatów, dzięki stosowaniu udoskonalonych metod pracy. W tej właśnie myśli kol. Mejnerowicz dzielił się z ogółem zebranych na zjeździe szczecińskim pracowników „Motozbytu“ swymi doświadczeniami — i z tą samą intencją udostępniamy jego uwagi szerszemu gronu czytelników „Współzawodnictwa“.

Kow.



Nagroda przechodnia ufundowana przez Główny Komitet Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym dla zwycięskiego zespołu we Współzawodnictwie Międzystacyjnym Stacji P. K. S. Warszawa — Łódź. W pierwszym etapie nagrodę zdobyła Łódź.

foto
Melaer-Dworecki

175.000 km bez naprawy głównej

Czołowe miejsce wśród licznej rzeszy kierowców autobusów, którzy przekroczyli 100.000 km przebiegu bez naprawy głównej silnika, zajmują kierowcy Stołecznej Stacji Komunikacji Osobowej PKS — Aleksander Kobyliński i Bronisław Skoczylas.

Zgrana ta para kierowców jeździ na autobusie marki „Fiat“ 666 RN, nr rej. T-77281 i „dokręca“ już 150.000 km bez naprawy głównej silnika.



Czołowi kierowcy autobusowi PKS-u: z lewej (w ciemnym płaszczu) kol. Aleksander Kobyliński, z prawej kol. Bronisław Skoczylas.

Przez cały okres eksploatacji w autobusie ich zostały tylko sprawdzone i doprowadzone do porządku zawory silnika oraz zmienione okładziny szereg hamulcowych przednich kół. Pobieżne oględziny i wysłuchanie silnika nie wykazują objawów zużycia proporcjonalnego do tak długiego okresu jego pracy. Silnik „ciągnie“ doskonale, nie zużywa oleju silnikowego ponad ustaloną normę, zużycie zaś oleju gazowego (paliwa) nie tylko utrzymuje się w granicach norm, ale i wykazuje pewne oszczędności. Tak np. w ostatnim kwartale ub. r. kierowcy ci zaoszczędzili 1.021 litrów paliwa, przy czym autobus ich przebiegł w tym czasie 28.243 km.

Zapytani o technikę jazdy, kierowcy ci oświadczają, iż starają się jak najlepiej wykorzystać silnik i nie dopuszczają do krytycznej minimalnej liczby obrotów silnika, który wykorzystują jako główny element hamowania. Dzięki odpowiedniej technice jazdy w silniku ich autobusu nie były zmieniane wtryskiwacze, a pompa wtryskowa również pracuje niezawodnie przez cały okres eksploatacji autobusu. To samo dotyczy i innych zespołów.

Na pytanie dotyczące dalszej eksploatacji autobusu, kierowcy ci odpowiadają: „dołożymy starań, aby autobus nasz był eksploatowany do 175.000 km bez naprawy głównej“ (dla

wyjaśnienia podajemy, iż obowiązująca norma przebiegu dla tego typu autobusu przewiduje naprawę główną silnika po 110.000 km przebiegu).

Potwierdzeniem tych słów jest złożone, na ręce Przewodniczącego Głównego Komitetu Współzawodnictwa Pracy — kol. Siedleckiego, przez kierowców Kobylińskiego i Skoczylasa pisemne zobowiązanie, w którym kierowcy ci zobowiązują się do przekroczenia na swoim autobusie 175.000 km przebiegu bez naprawy głównej.

Patrząc na ich skupione twarze i twarde, zahartowane w codziennym trudzie dłonie wiemy, że kierowcy Kobyliński i Skoczylas wykonają swe zobowiązanie. (T. Sz.)

Piąty etap współzawodnictwa

Z dniem 31 grudnia 1949 roku zamknięty został piąty etap współzawodnictwa pracy w transporcie samochodowym, obejmujący IV kwartał ubiegłego roku. Na podstawie oceny materiałów nadesłanych ze wszystkich okręgów można stwierdzić, że w ostatnim etapie współzawodnictwo prowadzono w 94 zakładach pracy; ogółem współzawodniczyło 6866 pracowników (w poprzednim etapie współzawodniczyło 4760 pracowników).

Z ogólnej ilości współzawodniczących uznano 664 przodowników pracy, a suma przyznanych nagród dla tych przodowników wynosi 4.082.500 zł.

Należy zwrócić uwagę, że nadesłane materiały z ostatniego etapu w wielu przypadkach w ogóle nie były analizowane przez Komitety Okręgowe i zostały przesłane Głównemu Komitetowi w takim stanie, w jakim je otrzymano z Komitetów Zakładowych i co więcej — niejednokrotnie materiały nadesłano nieuporządkowane i niesprawdzone. Niektóre wnioski nie były podpisane przez Komitety Okręgowe. Pod tym względem dużo do życzenia pozostawiał materiał z Okręgu Krakowskiego. Bez zarzutu przedstawiono materiały z okręgu Bydgoskiego. Dobrze i wnikliwie opracował cały materiał Komitet Współzawodnictwa Okręgu Warszawskiego.

Ustalenie pełnych wyników wcześniej było uniemożliwione przez duże opóźnienie w nadesłaniu materiałów przez Komitety Współzawodnictwa trzech okręgów: Gdańsk, Poznań i Rzeszów. Oczekujemy wyjaśnienia przyczyny tej zwłoki w następnym numerze naszego czasopisma.



Przy porównaniu wyników z poszczególnych etapów widzimy, że w ciągu 1949 roku nastąpił znaczny rozwój i umasowienie współzawodnictwa w uspołecznionym transporcie samocho-

dowym. Ilustrują to dokładnie liczby. W pierwszym etapie współzawodniczyło 1350, a w ostatnim — 6866 pracowników; suma nagród w pierwszym etapie wynosiła 157.000 zł., a w ostatnim 4.082.500 zł.

Współzawodnictwo rozwinęło się nie tylko co do ilości współzawodniczących, ale i pod względem form, przechodząc od współzawodnictwa indywidualnego do zespołowego, a następnie do współzawodnictwa pomiędzy zakładami pracy.

Powaznym niedomaganiem w naszej pracy

jest niedbałe ustosunkowanie do sprawozdawczości. Fakt opóźnienia w nadesłaniu wyników za piąty etap przez Okręgi: Poznań, Rzeszów i Gdańsk dobitnie świadczy o tym niedomaganiu. Jes to dowodem albo opieszałości, albo braku zrozumienia znaczenia współzawodnictwa w życiu i pracy transportowców. Te nasze braki musimy usunąć. Nie mogą one hamować dalszego rozwoju potężnego ruchu współzawodnictwa w dotychczasowych formach jak i we współzawodnictwie długofalowym, które ogarnia dzisiaj cały nasz kraj. (J. C.).

Współzawodnictwo pracy — metoda budownictwa komunizmu

(Opracowane na podstawie danych z publikacji Zw. Radzieckiego).

Wielka Socjalistyczna Rewolucja Październikowa obaliła w naszym kraju kapitalizm i na zawsze zlikwidowała ustrój eksploatacji człowieka. Położono kres żywiołowej działalności praw kapitalizmu, zamiast których przyszedł nowy, społeczno - socjalistyczny ustrój.

Przejęcie środków produkcji na własność całego narodu, zniesienie ucisku człowieka przez człowieka, rozwój świadomości pracujących, że wyniki ich pracy służą im samym a nie eksploatatorom — to wszystko, jak udowodnili Lenin i Stalin, stało się decydującym czynnikiem powstania i szerokiego rozwoju socjalistycznego współzawodnictwa pracy.

W rozmowie z pierwszą delegacją robotników amerykańskich, którzy w 1928 r. zwieźdzali Z. S. R. R., tow. Stalin powiedział: „*świadomość tego, że robotnicy pracują nie na kapitalistów, a na swoje własne państwo, na swą własną klasę — ta świadomość jest wielką, poruszającą siłą w sprawie rozwoju i udoskonalenia naszego przemysłu.*“

Socjalizm zniszczył klasowe przeciwieństwa — eksploatację, bezrobocie i wiekowe zacofanie pracujących, gwarantując poprawę bytu mas pracujących, stałe podnoszenie ich materialnego poziomu. Zlikwidowanie klas pasywnych, rabujących naród, dało możliwość przeznaczenia wszystkich produktów pracy dla dobra całego narodu.

Lenin z wielką przenikliwością odsłonił w socjalistycznym współzawodnictwie pracy potężną, niewyczerpaną siłę napędową nowego ustroju społecznego. W zaraniu zwycięstwa socjalizmu, formułując zadania młodego państwa radzieckiego, Lenin wezwał pracujących do organizowania współzawodnictwa.

Odpowiedzią na to wezwanie były, zorganizowane przez pracujące masy narodu, komunistyczne soboty, powstałe w 1919 r. najpierw w Moskwie, a następnie rozprzestrzenione w całej republice radzieckiej. Te „komunistyczne soboty“ mają wielkie znaczenie historyczne, ponieważ wskazują, jak świadomie i dobrowolnie następuje w rozwoju wydajności

pracy przejście ku nowej dyscyplinie pracy, tworzącej socjalistyczne warunki życia.

Wielkie zadania pierwszej pięcioletki potrzebowały maksymalnego natężenia sił milionów pracowników radzieckich, zmobilizowania wszystkich resortów i możliwości dla utrwalenia rozwoju nowego ustroju państwowego. Jednym z najważniejszych warunków przedterminowego wykonania planu pięcioletniego był rozwój socjalistycznego współzawodnictwa.

Partia Bolszewicka umiejętnie kierowała twórczą inicjatywą mas pracujących, stojąc na czele socjalistycznego współzawodnictwa. W wyniku wykonania pierwszej pięcioletki w cztery lata, z zacofanego, rolniczego kraju, ZSRR przekształcił się w mocarstwo przemysłowe. Analizując wyniki pierwszej pięcioletki, tow. Stalin stwierdził, że podstawowe siły, które zapewniły ten ogromny sukces:

„*To przede wszystkim aktywność i poświęcenie, entuzjazm i inicjatywa milionów robotników i kolchoźników, rozwijających wspólnie z inżynierami i technikami kolosalną energię, wptywającą na rozwój socjalistycznego współzawodnictwa i nowatorstwa. Nie może być wątpliwości, że bez tego warunku nie moglibyśmy osiągnąć celu, nie moglibyśmy posunąć się napród ani o krok.*“

Od „komunistycznych sobót“, nowatorstwa, oddolnie wysuwanych planów i innych form, nazwanych przez tow. Stalina podstawowymi siłami socjalistycznego budownictwa, współzawodnictwo przeszło do swej wyższej formy — do ruchu stachanowskiego, który dokonał rewolucyjnych przemian w naszym przemyśle.

Ruch stachanowski wychował nowy typ robotnika, odznaczającego się wysokimi kwalifikacjami zawodowymi, wysoką kulturą, dyscypliną pracy, nieustannie powiększającego zasób swych wiadomości, walczącego o maksymalną wydajność pracy, godną społeczeństwa socjalistycznego. Ruch stachanowski powstał w masach pracujących i objął niezwykle szybko wszystkie dziedziny życia Z. S. R. R.

Rozwój tego ruchu nastąpił dzięki wskazaniom tow. Stalina, którego nauka, jak gwiazda przewodziła Partii i naszemu Narodowi w walce o wywołanie entuzjazmu pracy i twórczej inicjatywy mas.

Przemawiając na Wszechzwiązkowej Naradzie Stachanowców, tow. Stalin stwierdził, że:

„Przyczyną powstania ruchu stachanowskiego było po pierwsze gruntowne poprawienie bytu robotników, po drugie — zniesienie wycisku człowieka, po trzecie — stworzenie nowej, doskonałej techniki, po czwarte — wychowanie nowych kadr, które opanowały tę technikę.“

Tow. Stalin rozwinął i pogłębił naukę Lenina o socjalistycznym współzawodnictwie, które, prowadząc do podniesienia wydajności i jakości pracy, jest ważnym elementem wzmocnienia ustroju społecznego i powiększenia bogactwa narodowego.

Ruch stachanowski pomógł do wygrania walki, prowadzonej przez postęp przeciw zacofaniu. Pomógł zwalczyć stare, mało wydajne — choć zakorzenione — metody produkcji i wprowadził metody oparte na komunistycznej świadomości robotnika, walczącego o ilość i jakość produkcji.

Klasycznym tego przykładem może być praca tokarza leningradzkiej fabryki im. Swierdło-

wa — Henryka Bartkiewicza, który czynem udowodnił, że można zwiększyć szybkość skrawania i osiągnąć szybkość 700 m/min., co przewyższa 15-krotnie maksymalną dotychczasową szybkość.

Bartkiewicz, wygrywając walkę z dotychczasowymi metodami, wykazał pełne zrozumienie wypowiedzianych przez tow. Stalina słów:

„Nie można iść naprzód i rozwijać nauki bez tego, by nie zmieniać i krytykować dotychczasowych pojęć.“

Stachanowcy czynem krytykują i zmieniają przestarzałe sposoby pracy, ustanawiając nowe normy ilości i jakości.

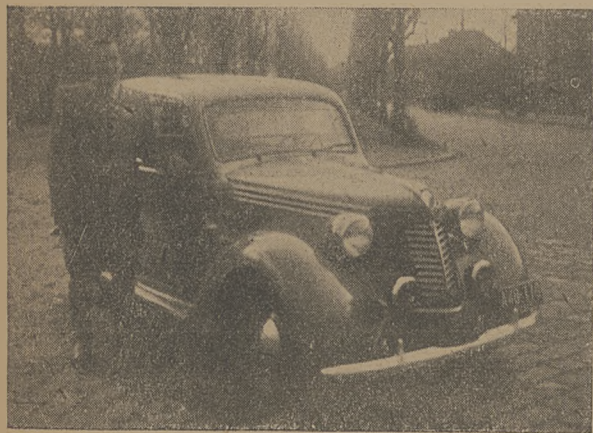
Ale rekordy pracy indywidualnej nie zadowalniają już ludzi radzieckich. Oni organizują kolektywne, stachanowskie osiągnięcia prowadzące naszą gospodarkę po drodze coraz to nowych sukcesów i odkryć, które następują przy współdziałaniu Partii Bolszewickiej, kierowniczki państwa socjalistycznego.

Sukcesy te osiąga Partia Bolszewicka dlatego, że wie, iż kierować współzawodnictwem — to przede wszystkim pracować z ludźmi, uczyć ich powiązywać ich pracę z ogólnopaństwowymi zadaniami i powiększać odpowiedzialność każdego pracownika za zleconą mu pracę.

Opracował Roman Taboryski

Władysław Kramer pobił rekord Piotra Kąkola

W numerze drugim (listopad 1949 r.) naszego czasopisma opisaliśmy rekord oszczędności paliwa, ustalony przez kierowcę z Warszawy — PIOTRA KĄKOLA, na samochodzie osobowym marki „Fiat 1100“.



Władysław Kramer — kierowca Okr. Urzędu Zatrudnienia w Poznaniu — mistrz oszczędzania paliwa.

Rekord Kąkola wynosił 8,3 litra na 100 km i wydawało się, że nie prędko zostanie pobity. W rzeczywistości rekord ten został pobity jeszcze w 1949 roku przez kierowcę WŁADYSŁAWA KRAMERA z Poznania.

W jakich warunkach i jak został pobity rekord Piotra Kąkola?

W maju 1948 roku został zaangażowany do Urzędu Zatrudnienia w Poznaniu kierowca Władysław Kramer. Kierowca ten pracował poprzednio na wozie ciężarowym w Państwowym Monopolu Spirytusowym, skąd został zwolniony na skutek likwidacji transportu samochodowego. W Urzędzie Zatrudnienia powierzono Kramerowi naprawę samochodu osobowego marki „Opel“. Z zadania tego wywiązał się on bardzo dobrze.

W sierpniu 1948 roku przydzielono Kramerowi do obsługi nowy samochód marki „Fiat 1100“. Samochód ten Kramer sprowadził osobiście z Warszawy przy stanie licznika 70 km w chwili odbioru.

Prowadząc wóz, Kramer posługuje się swoimi wiadomościami fachowymi dla jak najlepszego wykorzystania pojazdu. Pracę ma różnorodną i nie ogranicza się ona bynajmniej do jazd po mieście. Częste wyjazdy w teren (województwo poznańskie i Ziemia Lubuska — bardzo dużo dróg gruntowych, zmuszają go do stałego utrzymywania pojazdu w stanie gotowości do jazdy).

Dzięki należytej konserwacji samochodu, którą Kramer wykonuje w każdej chwili wolnej od jazdy, a szczególnie po powrocie z wyjazdów w teren, wóz nie miał dotąd ani jednego dnia

przebiegu spowodowanego złym stanem technicznym, wynikającym ze słabego przygotowania względnie zaniedbania kierowcy. Dzięki umiejętnej jeździe i dobremu panowaniu nad kierownicą, kierowca ten nie spowodował dotąd ani jednego wypadku.

O SIĄGNIĘTE PRZEZ KRAMERA OSZCZĘDNOŚCI W ZUŻYCIU PALIWA

Na podstawie sprawozdań zużycia materiałów pędnych, skontrolowanych przez organa kontrolne Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej, stwierdzono, iż Kramer zużywał przeciętnie 7,6 litrów benzyny na 100 km i to na przestrzeni od listopada 1948 do września 1949 r. W okresie do końca pierwszego półrocza 1949 roku Kramer przebył na swoim samochodzie bez żadnej naprawy 24.987 kilometrów, używając 1.905 litrów benzyny (dla wyjaśnienia podajemy, iż według obowiązujących norm powinien był on zużyć około 2.500 litrów benzyny — nie uwzględniamy przy tym dodatku na jazdę w dużym mieście oraz po drogach gruntowych).

W ten sposób Kramer zaoszczędził w omawianym okresie około 595 litrów benzyny.

W drugim półroczu 1949 r. Kramer uzyskał jeszcze lepsze wyniki w oszczędzaniu paliwa. W okresie tym samochód jego przebył 12.907 km, używając przy tym 960 litrów benzyny, czyli że uzyskana w tym okresie oszczędność wyniosła $1290 - 960 = 330$ litrów benzyny. Suma osiągniętych przez Kramera oszczędności jest jeszcze większa, ponieważ w obliczeniach naszych nie uwzględnialiśmy dodatku na jazdę po dużym mieście, ani też dodatku na jazdę wewnątrz garażu i po drogach gruntowych. Obliczenie tych dodatków jest o tyle utrudnione, że nie dysponujemy w tej chwili wyczerpującym materiałem obliczeniowym.

Faktyczna ilość zużytej benzyny wynosiła w poszczególnych miesiącach 1949 r.:

Maj	5520	400	7,24
Czerwiec	1529	115	7,52
Lipiec	2222	166	7,47
Sierpień	2458	180	7,32
Wrzesień	1580	119	7,53
Październik	2692	195	7,23

czyli przeciętne zużycie benzyny wynosiło w tym okresie 7,385 litra na 100 km.

Ogólnie biorąc przeciętne zużycie benzyny przez samochód Kramera jest o 0,7 litra mniej-

sze od przeciętnego zużycia benzyny osiągniętego przez samochód Piotra Kąkola.

Kramer nie tylko osiągnął duże oszczędności na paliwie — uzyskał on również bardzo dobre wyniki eksploatacyjne. Potwierdza to orzeczenia zaprzysiężonego biegłego, który dokonał przeglądu samochodu przy stanie licznika 30.771 km. Orzeczenie to stwierdza między innymi:

Poz. 3 — lakier i obicie wyglądają jak nowe; stan nadwozia ogólny dobry; zużycie ogólne 20%.

Orzeczenie: eksploatacja, utrzymanie i konserwacja samochodu wykazują nadzwyczaj staranne obchodzenie się z wyżej wymienionym wozem przez kierowcę.

Kramer oszczędza również i ogumienie. Osiągnął on do początku lutego br. 39.081 km przebiegu bez zmiany ogumienia, czyli przekroczył on obowiązującą normę zużycia ogumienia o 9.081 km.

Zaznaczyć należy, iż Kramer zdobył w J. J. K. tytuł mistrza okręgu poznańskiego na rok 1949.

Wyniki osiągnięte przez Kramera były badane również przez komisję, złożoną z trzech delegatów Z. Ż. T. Komisja ta przeprowadziła następującą kontrolę: 1. asygnat rozchodu paliwa; 2. kontrolek samochodu „Fiat-1100“, prowadzonego przez Kramera; 3. prawidłowego działania licznika.

Po dokonaniu kontroli członkowie Komisji przeprowadzili wywiad z Kramem. Na podstawie dokonanej kontroli i przeprowadzonego wywiadu komisja wydała następujące orzeczenie:

„Osiągnięte przez kierowcę Władysława Kramera wyniki w oszczędzaniu paliwa nie budzą zastrzeżeń i podane cyfry zużycia paliwa są zgodne ze stanem faktycznym. Poza tym nadmieniam, że kierowca Władysław Kramer uzyskał i uzyskuje tak duże sukcesy dzięki wysokim kwalifikacjom fachowym i moralnym i zasługuje nie tylko na miano mistrza oszczędności ale i na tytuł wzorowego kierowcy pojazdu mechanicznego“.

Ze swej strony życzymy koledze Kramerowi jaknajlepszych wyników w eksploatacji powierzonego mu samochodu i wyrażamy nadzieję, iż będzie on wzorem dla wielu kierowców.

KOR.

Wydawca: Wydawnictwa Komunikacyjne — Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

Redaktor Naczelny: Ludwik Flicker. Komitet Redakcyjny: Ignacy Cieplak, Tadeusz Grabowski, Romuald Kosielski, Jerzy Szuster.

Redakcja — Warszawa, ul. Targowa 15. Administracja — Warszawa, ul. Żurawia 24a — 21.

Nakład 6000 egz. Format A 4, stron 16, papier druk.-sat. VII kl, 61 × 86, 70 gr.

EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

Druk RSW „Prasa“ — al. Jerozolimskie 125 26.150. Zam. 263. B-102808.