WSPÓŁZAWODNICTWO
W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM
ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW R. P.

Rok II | Kwiecień — Maj 1950 r. | Nr 6

Długofalowe zobowiązania w transporcie samochodowym

Wyciąg z referatu tow. Ludwika Skoczylasa, Radcy Ministra Komunikacji dla spraw Transportu Samochodowego, wygłoszonego na Krajowej Naradzie ZZT.

6-cioletni plan budowy podstaw socjalizmu stawia przed transportem samochodowym piętnastokrotny wzrost produkcji usług na odcinku przewozu towarów, a na odcinku przewozu osób pięciokrotny wzrost w stosunku do okresu przedwojennego.

Przy realizacji tych trudnych zadań na pierwszy plan wysuwa się problem całkowitej mobilizacji wszystkich sił wytwórczych. Nasze dążenie do budowy socjalizmu wymaga wyższych wzorów pracy, wyższej wydajności pracy, niż przy kapitalistycznym systemie gospodarki, aby dać społeczeństwu więcej produktów niż kapitalistyczny system gospodarczy. Tylko taka wydajność pracy, która przekracza wydajność pracy przodujących krajów kapitalistycznych umożliwia osiągnięcie socjalizmu. Osiągnięcie najwyższych norm wytwórczości jest możliwe tylko przy właściwie rozwiniętym i kierowanym socjalistycznym współzawodnictwie pracy.

Obecnie staje przed nami zagadnienie długofalowego współzawodnictwa. Hasło rzucone przez tow. Markiewkę do podjęcia długofalowych zobowiązań, zostało skwapliwie podchwycone przez szerokie rzesze pracownicze. Codziennie prasa donosi o coraz to nowych zobowiązaniach. Nie brak również zobowiązań długofalowych podjętych przez pracowników naszego uspołecznionego transportu, jak np. tow. Marii Kolskiej, kierowcy samochodowego PPB, która zobowiązała się na samochodzie marki Renault osiągnąć 72 tysiące kilometrów przebiegu i zaoszczędzić średnio 5% materiałów pędnych, w wyjątkowo trudnych warunkach eksploatacji miejskiej.

Nie jest to zresztą jedyne zobowiązanie — bardzo wielu kierowców PKS wzięło na siebie zobowiązania długofalowe. Chodzi jednak o to, aby podejmując te zobowiązania, pracownicy uspołecznionego transportu samochodowego mogli zobowiązania swoje wykonać w określonym przez nich samych terminie. **Nie należy w żadnym wypadku narzucać czasu trwania długofalowych zobowiązań — mogą one objąć okres kwartalny, półroczny, jak i wieloletni,**

Inicjatorzy współzawodnictwa długofalowego w Transporcie Samochodowym. Z prawej — kol. Eugeniusz Wieczorek — kierowca autobusowy P. K. S. w Katowicach, przodownik pracy: w II-gim etapie zajął III-cie miejsce, w III-cim etapie III-cie miejsce, w IV-tym I-sze miejsce. Z lewej — kol. Alojzy Wrona — kierowca autobusowy P. K. S. w Katowicach. Wyżej wymienieni kierowcy przejechali na autobusie Nr rej. T-60475 122.113 km. Obecnie zobowiązali się na autobusie marki Leyland Nr rej. T-61113 przejechać dalszych 100.000 km bez remontu. Autobus ten przebył już 50.000 km.

należy to pozostawić swobodnemu uznaniu współzawodniczącego, który określi termin w zależności od charakteru swoich zobowiązań. Zobowiązania, pomimo ich długotrwałego charakteru, **powinny być wykonywane harmonijnie — z miesiąca na miesiąc, z tendencją rozwojową, rosnącą, doskonalącą,** a nie szturmem przy pomocy nieregularnych wyskoków, gdyż wszelakiego rodzaju wyskoki dezorganizują pracę normalną.

Należy również przy wprowadzeniu długofalowych zobowiązań dbać o to, **aby przyjęły one charakter powszechny,** t. zn., aby objęły wszystkich pracowników mających wpływ na przekroczenie wszelkich planów, dla których tego rodzaju zobowiązania mogą mieć zastosowanie.

Przez umasowienie długofalowego współzawodnictwa dojdziemy również i do rekordów technicznych, do powszechnego podniesienia kultury technicznej i spowodujemy powstanie dodatkowego nagromadzenia socjalistycznego, które będzie przeznaczone na dalsze podniesienie dobrobytu mas pracujących.

Rzecz oczywista, że podjęte zobowiązania powinny **być trudne t. zn. przekraczające zorówno obowiązujące normy jak i dotychczasowe osiągnięcia współzawodniczącego w danej dziedzinie.** Wszystkie nasze zobowiązania **powinny mobilizować** w kierunku przekroczenia planu usług transportowych, dlatego też w poszczególnych kategoriach personelu mogą one być różne w zależności od zadań stojących przed daną grupą pracowników.

Żadne zobowiązania nie powinny być ani normowane, ani szablonowe, należy pozostawić współzawodniczącym pełną inicjatywę — tylko wtedy współzawodnictwo rozwinie się właściwie. Zobowiązania muszą być konkretne.

Informowanie współzawodniczących o osiągniętych wynikach powinno się odbywać w terminiach miesięcznych, aby dać współzawodniczącym możność właściwego śledzenia biegu realizacji zobowiązań. Dlatego też, dla spraw współzawodnictwa długofalowego, wprowadza się sprawozdawczość miesięczną zupełnie odrębną.

Należy we wszystkich zakładach pracy wprowadzić **specjalne godziny porad dla kierowców i warsztatowców, uczestniczących w długofalowych zobowiązaniach.** Do udzielania tych porad powinny przedsiębiorstwa wytypować najbardziej doświadczonych pracowników technicznych.

* * *

Specjalną uwagę należy zwrócić na zagadnienia **popularyzacji współzawodnictwa długofalowego.** Sprawie tej należy poświęcać bardzo dużo miejsca w zakładowych gazetach ściennych, wykorzystać prasę rejonową i fachową. W prasie trzeba naświetlać zarówno pozytywne doświadczenia, jak i trudności występujące we współzawodnictwie długofalowym. W związku z powyższym wzywamy pracowników transportu samochodowego do stałej współpracy i odważnego wypowiadania swych myśli na łamach naszej prasy.

O każdym fakcie podjęcia długofalowych zobowiązań należy powiadamiać wszystkich pracowników przez umieszczanie nazwisk i treści podjętych zobowiązań na **ozdobnych tablicach, służących wyłącznie zagadnieniom współzawodnictwa.** Należy dla sprawy niniejszej wykorzystać również radio i adaptery, zainstalowane na dworcach autobusowych i w zakładach pracy. Należy zorganizować narady wytwórcze aktywu gospodarczego i związkowego, na których omawiane będą dokładnie znaczenia współzawodnictwa długofalowego dla wykonania planu 6-cioletniego, dla budowy podstaw socjalizmu oraz walki o pokój.

Współzawodniczący, którzy podjęli długofalowe zobowiązania w transporcie samochodowym powinni być otoczeni specjalną opieką kierownictwa administracyjnego w sensie **konkretnej pomocy technicznej, obsługi technicznej i pierwszeństwa zaopatrzenia.**

Przyjmowanie zobowiązań długofalowych powinno się odbywać w formie **bardzo uroczystej w obecności kierownika zakładu pracy,** przewodniczącego Rady Zakładowej, Sekretarza Podstawowej Organizacji Partyjnej oraz Komitetu Współzawodnictwa.

Komitet Współzawodnictwa nie może na chwilę zapomnieć, że przewidywany rozwój życia gospodarczego w planie 6-cioletnim wymaga, abyśmy tam gdzie to możliwe, **wykorzystali pracę kobiet.** Właśnie w transporcie samochodowym praca kobiety może mieć jak najpowszechniejsze zastosowanie. Zawód kierowcy — pierwszej postaci w przewoźnictwie samochodowym — jest zawodem bardzo odpowiadającym kobiecie, nie mówiąc o konduktorach itd. Dlatego też należałoby przez uaktywnienie długofalowego współzawodnictwa przyciągnąć szerokie rzesze kobiet do pracy w naszym uspołecznionym transporcie.

Współzawodnictwo długofalowe jest najlepszym motorem stałego i ciągłego podnoszenia kwalifikacji pracownika i przez to zwiększania zarobków współzawodniczących. Należy również pamiętać o tym, że we współzawodnictwie zespołowym mamy najlepsze połączenie interesu osobistego z interesem społecznym i że osiągnięcia na tym polu są również osiągnięciami zbliżającymi nas do socjalizmu i wzmacniają front państw demokratycznych ze Związkiem Radzieckim na czele, państw walczących o trwały i stały pokój.

Długofalowe współzawodnictwo zarówno indywidualne, jak i zespołowe, jest jedną z najdoskonalszych form służących do osiągnięcia wyższej wydajności pracy, która w rezultacie doprowadzi do obniżenia kosztów własnych, co da dodatkowe nagromadzenie socjalistyczne i przyczyni się do dalszego wzrostu dobrobytu mas pracujących.

Długofalowe zobowiązania zataczają szerokie kręgi

Rzucone przez górnika Markiewkę wezwanie do podejmowania długofalowych zobowiązań we współzawodnictwie pracy, zostało natychmiast podjęte przez pracowników transportu samochodowego.

Należy przy tym podkreślić, że długofalowe zobowiązania we współzawodnictwie podjęli zarówno pracownicy przewozów publicznych, jak też i pracownicy przewozów własnych. Poza głośnymi nazwiskami Marii Kolskiej — kierowcy samochodu Renault w Oddziale Sprzętu i Transportu PPB — Zjednoczenie Warszawskie i kierowcy Ministerstwa Spraw Zagranicznych — Małkowskiego, długofalowe zobowiązania we współzawodnictwie pracy podjęli kierowcy różnych instytucji oraz przedsiębiorstw uspołecznionych.

Tak więc na przykład w Ministerstwie Administracji Publicznej wśród wielu kierowców, którzy podjęli zobowiązania długofalowe, na wyróżnienie zasługują: kierowca Gołaszewski, który zobowiązał się przejechać na samochodzie Chevrolet Fleetmaster 110.000 km bez naprawy oraz przejechać na ogumieniu 50.000 km i zaoszczędzić 3 — 4% paliwa; na wyróżnienie zasługuje również kierowca Kondracki, który zobowiązał się przejechać bez naprawy na samochodzie Chevrolet Fleetmaster 120.000 km i zaoszczędzić przy tym do 4% paliwa.

Na apel tow. Markiewki odpowiedzieli również i kierowcy Śląsko - Dąbrowskich Linii Komunikacyjnych. W ramach współzawodnictwa długofalowego kierowcy autobusowi tego przedsiębiorstwa Paweł Stencel i Emil Sekuła zobowiązali się przejechać starym autobusem marki „Mercedes" 300.000 km bez naprawy głównej. Z zobowiązania tego wywiązali się w dniu 21 lutego br., wysuwając się tym samym na czoło współzawodników w tym przedsiębiorstwie.

Po złożeniu meldunku o wykonaniu zobowiązania, kierowcy ci zobowiązali się do kontynuowania zobowiązania, i osiągnięcia 350.000 km przebiegu bez naprawy głównej. Podobne zobowiązania przyjęło wielu innych kierowców Śląsko - Dąbrowskich Linii Komunikacyjnych.

* * *

Jak się przedstawia sprawa zobowiązań długofalowych w PKS?

Pracownicy PKS nie pozostają biernymi obserwatorami w potężnym ruchu zobowiązań długofalowych. Zobowiązania tego typu zostały podjęte przez kierowców Stołecznej Stacji Komunikacji Osobowej PKS w Warszawie jeszcze w kwietniu 1949 r., kiedy to kierowcy autobusów „Fiat" zobowiązali się przejechać na swoich wozach 100.000 km bez naprawy głównej. Zadanie to było o tyle trudne do wykonania, że autobusy te nie były przedtem u nas używane, a przedstawiciele firmy „Fiat" przewidywali, że autobusy będą wymagały (w naszych warunkach eksploatacyjnych) naprawy głównej już po 80.000 km przebiegu.

W piśmie naszym podawaliśmy niejednokrotnie o wykonaniu przez kierowców PKS zobowiązań, podjętych w kwietniu 1949 r. Obecnie kierowcy ci podejmują — w odpowiedzi na apel tow. Markiewki — dalsze zobowiązania podwyższenia przebiegu autobusów bez naprawy głównej.

Niżej podajemy odpis zobowiązania, podjętego przez kierowców: Kobylińskiego i Skoczylasa.

Zobowiązanie

My niżej podpisani kierowcy autobusu „Fiat" nr rej. T-77 221 nr dyrekc. 4147, zobowiązujemy się do przebiegu maszyny bez remontu silnika na dzień Święta Robotniczego 1-go Maja 1950 r. 175.000 km (sto siedemdziesiąt pięć tysięcy).

My niżej podpisani kierowcy, świadomi celów współzawodnictwa jako jednej z dźwigni odbudowy naszego kraju, stajemy na apel tow. Markiewki. Zaznaczamy, że w obecnym stanie tj. w dniu 8 lutego 1950 roku wóz nasz przebył bez remontu silnika 145.600 km.

(—) Kobyliński Aleksander
(—) Skoczylas Bronisław

W Katowickiej ekspozyturze PKS nast. kierowcy zobowiązali się przejechać na autobusach marki „Leyland" 200.000 km bez naprawy głównej: 1. Wieczorek Eugeniusz — Wrona Alojzy; 2. Sikora Ewald — Wolny Józef; 3. Smuda Wilhelm — Skolik Rudolf; 4. Manowski Ludwik — Przywara Józef; 5. Olszewski Tadeusz — Garus Wiktor; 6. Brachmański Hubert — Jabłoński Jan.

Zaznaczyć należy, że norma przebiegu do naprawy głównej dla tych autobusów wynosi 160.000 km.

Na zobowiązania wyżej wymienionych kierowców odpowiedział monter stacji obsługi PKS w Katowicach — Stanisław Żur — składając następujące zobowiązanie:

„Podejmując apel tow. Markiewki, górnika z kopalni „Polska", do współzawodnictwa długofalowego, ja jako monter samochodowy na stacji obsługi PKS w Katowicach (Ekspozytura Osobowo - Towarowa) zobowiązuję się przeprowadzać wzorową konserwację i przeglądy techniczne autobusów marki „Leyland" tych kierowców stacji PKS Katowice, którzy zobowiązali się przejechać we współzawodnictwie długofalowym 200.000 km bez naprawy głównej".

Wśród kierowców autobusów Stołecznej Komunikacji Osobowej PKS w Warszawie, którzy przyjęli zobowiązania długofalowe, na wyróżnienie zasługują: Władysław Jankowski i Stefan Świerkos — zobowiązali się oni przejechać na autobusie marki „Fiat" 180.000 km bez naprawy głównej. Dalej Walerian Krzywiec, Ka-

zimierz Czechowicz i Wacław Dymkowski — zobowiązali się przejechać na autobusie marki „Fiat“ 175.000 km bez naprawy głównej. Zaznaczamy, że norma przebiegu do naprawy głównej dla tych autobusów wynosi 110.000 km.

Podobne zobowiązania złożyło wielu kierowców PKS. Wierzymy, że kierowcy i inni pracownicy transportu samochodowego, którzy podjęli hasło zobowiązań długofalowych, wywiążą się należycie ze swych zobowiązań i życzymy im jaknajwiększych sukcesów w ich pracy.

Wierzymy również, że zarówno administracja jak i poszczególne komitety współzawodnictwa pracy roztoczą należytą opiekę nad kierowcami i innymi pracownikami, którzy przyjęli zobowiązania długofalowe oraz udzielą im jaknajdalej idącej pomocy, by przyjęte przez nich zobowiązania długofalowe zostały zrealizowane.

KOR

300.000 km. bez naprawy głównej

Dwaj kierowcy Śląskich Linii Autobusowych — Emil Sekuła i Paweł Stencel, przejechali na autobusie Mercedes - Benz 300.000 km bez naprawy głównej, jeżdżąc na trasie Katowice — Tychy.

Dla kierowców autobusowych przebieg ten ma wymowę nie wymagającą komentarzy. Trudno wyobrazić osiągnięcie takiego wyniku bez ścisłego współdziałania z grupą obsługującą autobus w zajezdni i warsztacie.

Redakcja „Współzawodnictwa“ z całym uznaniem podkreśla wyczyn ob. ob. E. Sekuły i P. Stencla, i życzy obu kierowcom szczęśliwego zrealizowania nowo zaciągniętego przez nich zobowiązania przejechania dalszych 50.000 km.

Poniżej podajemy kilka szczegółów dotyczących przebiegu 300.000 km na autobusie „Mercedes - Benz“. Autobus ten został zakupiony przez dawniejsze Śląskie Linie Autobusowe w PTPP w Radomiu w dniu 28.12.1946 r. W chwili zakupienia, wóz miał przebytych około 40.000 km.

W czasie od 28.12.46 r. do 22.1.47 r. wóz poddany został general. przeglądowi i uzupełnieniu silnika. Pracę tę wykonał majster Śląskich Linii — Bronzel, wspólnie z kierowcami Stenclem i Sekułą. Dnia 22.I.47 r. autobus został powierzony do obsługiwania kierowcom Stenclowi i Sekule i uruchomiony na linii Katowice — Tychy. Linię tę obsługuje do dnia dzisiejszego.

Podczas 38-iomiesięcznej służby na Śląskich Liniach Komunikacyjnych, autobus „24“ przebył ponad 300.000 km — (22.2.50 r. uzyskał przebieg 300.000 km) pokonując średnio około 8.000 km miesięcznie. W ciągu całego tego okresu autobus miał 28 dni przymusowego postoju, podczas którego zmuszony był korzystać z pomocy załogi warsztatowej, a mianowicie:

4.2.47 r. naprawa oberwanych wieszaków silnika,

26 — 30.6.47 r. naprawa przegniłej karoserii,

26 — 27.8.47 r. regulacja hamulców,

4.3.48 r. naprawa urządzeń kierowniczych,

1 — 19.8.48 r. zamiany instalacji świetlnej oraz malowanie karoserii,

4.10.48 r. regulacja hamulców,

31.10.48 r. uszczelnienie karteru,

2 — 8.6.49 r. zamiany pierścieni oliwnych, (1-szy raz po 220.000 km),

7.11.49 r. naprawa sprzęgła,

16.12.49 r. uszczelnienie karteru.

Drobniejsze naprawy dokonywali sami kierowcy, nie korzystając z pomocy załogi warsztatowej.

W dniu przebycia przez wyżej wspomnianych

Kierowca Śl. Linii Komunikacyjnych — kol. Paweł Stencel w chwili składania mu gratulacji przez Dyrektora Ekspl. — St. Szkudlarza

Z prawiej — kierowca kol. Emil Sekuła w towarzystwie Dyrektora Naczelnego Śl. Linii Komunikacyjnych — J. Marka i przew. Rady Zakładowej Rej. Autobusowego — ob. Ficy.

kierowców 300.000 km zobowiązali się przebyć dalsze 50.000 km bez naprawy.

Jak wynika z przeprowadzonych wywiadów z ob. ob Sekułą i Stenclem osiągnęli oni tak duży przebieg dzięki spełnieniu kilku zasadniczych warunków eksploatacyjnych na autobusie. Do warunków tych należą: spokojne prowadzenie, unikanie pracy silnika na dużych obrotach, przełączanie biegu na wyższy w chwili dojścia na biegu niższym do szybkości umożliwiającej bezbłędne włączenie na bieg wyższy, względnie włączenie biegu niższego w odpowiedniej chwili, kiedy spadek szybkości umożliwia bezbłędne włączenie biegu niższego, przez co unika się przeciążania silnika i nadmiernych obciążeń jego części.

Wyżej wymienieni kierowcy unikali gwałtownego hamowania i ruszania. Prowadzili racjonalną obsługę silnika przez ściśle okresową zmianę oleju, płókanie filtra ropy, dzięki czemu słonki pompy wtryskowej do tej pory nie były wymienione. Dużą uwagę przywiązywali kierowcy do obsługi obiegu chłodzącego, ze względu na powstające nieszczelności.

Oto w skrócie warunki dzięki spełnieniu, których ob. ob. Sekuła i Stencel osiągnęli 300.000 km na swoim autobusie.

A.

Kol. Bolesław Krystyniecki — wzorowy kierowca ze stacji P. K. S. Kraków, trzykrotny przodownik pracy.

Oto co kol. Krystyniecki mówi: „gruntowne poznanie samochodu, zrozumienie potrzeb maszyny, racjonalna konserwacja wszystkich części składowych, dopomogły mi do osiągnięcia zaszczytnego miana przodownika pracy. Zrozumienie znaczenia współzawodnictwa w odbudowywaniu zniszczonego kraju dodało mi bodźca do wysiłku i sumiennej pracy na odcinku pracy kierowcy autobusu".

Czy każdy może wziąść na siebie zobowiązanie długofalowe?

W rozmowach z niektórymi kierowcami bądź też warsztatowcami słyszy się często, że nie biorą oni na siebie zobowiązań długofalowych ponieważ dotychczasowe ich wyniki są — ich zdaniem — skromne, że nie mają nic takiego coby mogło imponować, że daleko im do rekordzistów itd.

Stanowisko takie jest niesłuszne. W zobowiązaniach długofalowych chodzi mianowicie nie o rekordy, chociaż one występują, ale o **poprawę dotychczasowych wyników** Jeżeli np. kierowca X w roku 1949 miał przebieg na oponach swego samochodu do 90% normy ich zużycia, a obecnie zobowiązuje się nie tylko wykonać normę, ale przekroczyć ją i osiągnąć np. 110% normy przebiegu, to jest to zobowiązanie bardzo cenne.

Zobowiązania powinny być takie, by ich wykonanie było związane **z poważnym wysiłkiem.** Zobowiązania nie mogą oczywiście być mniejsze od obowiązujących norm czy też ustalonych planów. Należy pilnować również by nie było t.zw. „hurra zobowiązań", czyli zobowiązania muszą być możliwe do wykonania.

Widzimy więc, że każdy pracownik samochodowy może wziąć na siebie długofalowe zobowiązanie. które ma być poprawą dotychczasowych wyników (ilości oraz jakości pracy) oraz przekroczeniem obowiązujących norm, bądź też ustalonych planów.

Zobowiązania powinny być jasne o łatwo zrozumiałej treści. Jako wzorowe może służyć np. zobowiązanie kierowcy Marii Kolskiej: 120% przebiegu międzynaprawczego samochodu oraz 5% oszczędności paliwa w stosunku do norm obowiązujących.

Każdy pracownik transportu samochodowego nie tylko może, ale i powinien przyjąć na siebie zobowiązanie długofalowe.

Długofalowe zobowiązania bowiem w transporcie samochodowym spowodują poprawę transportu i zarazem ułatwią realizacje ogólnonarodowego Planu 6-letniego. Długofalowe zobowiązania przyczynią się wiec do szybszej rozbudowy naszego życia gospodarczego, do szybszego uzyskania pełnego dobrobytu pracujących, do zbudowania socjalizmu w naszym kraju i zarazem do wzmocnienia sił pokoju w całym świecie.

Leg.

Współzawodnictwo przyspieszy wykonanie Planu 6-cioletniego

Ważne zadanie

Codzienne sprawozdanie z wykonanej pracy transportu jest tak samo ważne jak codzienne sprawozdanie z wykonanej pracy produkcyjnej w kopalni, przędzalni, walcowni i we wszelkich innych zakładach produkujących rozmaite dobra. Praca wykonana przez górnika mierzy się ilością ton węgla wydobytego w ciągu dnia pracy i podobnie mierzy się praca innych robotników przemysłu. Praca robotników transportu mierzy się ilością ton (lub podróżnych) przewiezionych na pewną określoną odległość w ciągu dnia pracy.

Praca wykonana przez poszczególnych robotników w przemyśle jest zapisywana przez innych robotników przeznaczonych do tego celu. Robotnicy ci zapisują rezultaty pracy poszczególnych robotników w miarę wykonywanej pracy. Podobnie jest w transporcie kolejowym, morskim i rzecznym oraz lotniczym. W pociągach, na statkach i na płatowcach prowadzone są księgi, w których, specjalnie do tego przeznaczeni robotnicy, zapisują wszystkie wydarzenia podczas przebiegu oraz wykonaną pracę czyli ilość przewiezionych ton (podróżnych) na pewną, określoną rozkładem jazdy, odległość.

Inaczej jest w transporcie samochodowym. Kierowca jest podczas pracy na powierzonym mu samochodzie, w większości wypadków, samotnikiem. Jest on zatym w ciągu dnia pracy sam dla siebie rozkazodawcą i obserwatorem wykonanej pracy. Tak ważne zadanie jak dzienne sprawozdanie z wykonanej pracy musi być zatem sporządzone przez samego kierowcę.

Jak ważnym jest to zadanie świadczą o tym dokładnie prowadzone zapisy z każdego kursu wykonanego przez pociąg na kolei, bądź też przez statek w żegludze. Praca tak skomplikowanego przedsiębiorstwa jakim jest PKP, jak również praca jakichkolwiek innych rodzajów transportu, jest nie do pomyślenia bez dokładnego sprawozdania z tego ile godzin w ciągu dnia pojazdy jechały i jak długo oczekiwały na postojach załadunkowo - wyładunkowych i innych, ile przewiozły towarów lub podróżnych oraz ile kilometrów przebiegły.

Transport samochodowy nie może być oczywiście wyjątkiem, zwłaszcza jeśli się zważy, że przewóz w tonach towarów wykonany przez samochody przekracza znacznie przewóz wykonany przez jakiekolwiek inne rodzaje transportu, nie wyłączając kolei. Oczywiście towary przewozi się samochodami na bez porównania mniejsze odległości, co jednak nie umniejsza roli samochodu w całokształcie gospodarki narodowej.

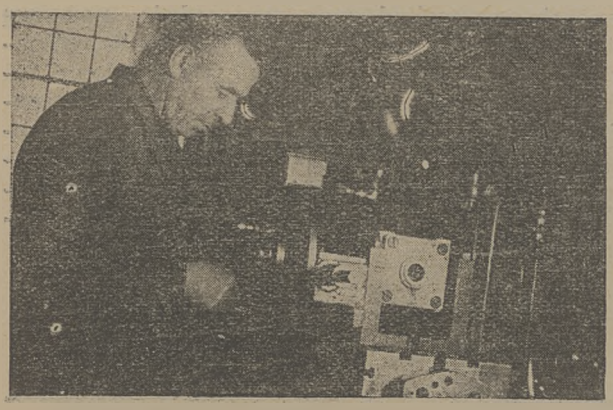
Ta właśnie częstość naładunków i wyładunków i krótkie przebiegi zmuszają do pilnej obserwacji wykorzystania czasu. Głównym źródłem złego wykorzystania samochodów jest właśnie złe wykorzystanie dnia pracy, wynikające między innymi również z zastosowania samochodu o nieodpowiedniej ładowności, o nieodpowiedniej powierzchni ładunkowej, lub nie posiadającego możliwości samoczynnego wyładowania się, w wypadkach gdy rodzaj przewożonego ładunku pozwala na to itd.

Tylko dokładna obserwacja codziennie wykonywanych zapisów w rubrykach Karty Drogowej może stanowić podstawę do usprawnienia pracy transportu, jak również do formowania taboru samochodowego z takich samochodów jakie są bardziej potrzebne.

Przed kierowcą stoi zatym ważne zadanie, mające wielki wpływ na plany gospodarcze. Od ciągłości i dokładności zapisów w poszczególnych kartach drogowych zależeć będzie:

a) ilość i jakość samochodów, które będziemy produkować w kraju lub sprowadzać z zagranicy;

b) właściwe zaopatrzenie taboru samochodo-



Kol. Józef Szmidt, przodownik pracy w dziale silnikowym warsztatów P. K. S. Warszawa. W V-tym etapie współzawodnictwa osiągnął I-sze miejsce, wyrabiając 204% normy.

(Fot. Melcer-Dworecki)

Kol. Władysław Jałowiecki, przodownik pracy w dziale mechanicznym Warsztatów P. K. S. Warszawa. W V-tym etapie współzawodnictwa osiągnął I-sze miejsce wyrabiając jako frezer 206% normy.

(Fot. Melcer-Dworecki)

wego w materiały pędne, smary, ogumienie oraz inne materiały potrzebne do eksploatacji;

c) ilość i jakość pomieszczeń i urządzeń potrzebnych do bieżącej obsługi oraz wszelkich napraw, jak również należyte zaopatrzenie zakładów naprawczych w części zamienne;

d) ilość pracowników potrzebnych do wykonywania wszystkich czynności związanych z utrzymaniem taboru samochodowego „w zdrowiu", jak również podział ich na specjalności;

e) wreszcie, służąc za podstawę do jednolitej sprawozdawczości z pracy całego taboru samochodowego w państwie, od nich zależne będzie ukształtowanie się tak zwanych wskaźników do planowania.

Przystępując do wykonywania zapisów w rubrykach Karty Drogowej, kierowca powinien sobie zdawać sprawę z doniosłości tej czynności. Wyniki każdej oddzielnej jazdy należy zapisywać podczas pracy. Z chwilą zakończonego naładunku należy wpisać ilość naładowanych ton i kategorię towaru (według norm, które będą podane niebawem do wiadomości kierowców). Z chwilą odjazdu zapisać dokładnie godzinę i minuty odjazdu. Po przyjeździe zapisać dokładnie godzinę i minty przyjazdu oraz wykonany przebieg w kilometrach.

Wobec tego, że po przyjeździe stoi się pod wyładunkiem lub naładunkiem, to jest dosyć czasu aby zapisy wykonać czysto i sumiennie. Należy pamiętać, że jazda z ładunkiem zaczyna się z chwilą podstawienia samochodu pod naładowanie towaru i kończy z chwilą podstawienia samochodu pod wyładowanie, nawet gdyby było ono tylko częściowe.

Nie należy się przerażać tym, że przy rozwózce towarów po mieście, każde zatrzymanie się dla wyładowania jakiejkolwiek części towaru powoduje konieczność zakończenia jednej jazdy i rozpoczęcia nowej. Właśnie podczas rozwózki kierowca, mając dużo postojów wyładunkowych, ma możność bardzo dokładnego zapisywania każdej jazdy, tak jak wyżej opisano.

Zadanie, które stoi przed kierowcami jest bardzo ważne i równocześnie nie tak trudne, jak to wielu ludzi słabego serca sobie wyobraża. Zadanie to będzie wykonane przez wszystkich kierowców bez wyjątku, napewno nie gorzej jak to jest na porządku dziennym w innych rodzajach transportu.

Tes.

Czy winne są normy?

W odpowiedzi na ogłoszony w numerze styczniowym br. czasopisma „Współzawodnictwo w Transporcie Samochodowym" a tykuł pt.: „Czy winne są normy?", Departament Samochodowy wyjaśnia, iż wyniki kontroli stosowania norm zużycia paliwa w P. K. S., przeprowadzonej na podstawie polecenia Departamentu Samochodowego — które to polecenie zostało wydane Wydziałom Komunikacyjnym Urzędów Wojewódzkich w grudniu 1949 r. — potwierdzają słuszność zarzutów, wysuniętych przez autora wymienionego artykułu.

Zagadnienie odpowiedniego stosowania norm zużycia paliwa jest szczególnie ważne zarówno dla gospodarki państwowej, jak też i dla akcji współzawodnictwa pracy w transporcie samochodowym, z tego powodu wymaga ono odpowiedniego potraktowania tak przez administrację, jak i przez Związek Zawodowy Transportowców oraz zakładowe komitety współzawodnictwa pracy.

Dotychczasowa praktyka wykazała, iż podejście czynników administracyjnych i związkowych do obowiązujących norm jest często niewłaściwe. Szczególnie biurokratyczne było podejście tych czynników do tabeli dodatkowych norm zużycia paliwa, którą stosowano szablonowo, bez analizowania warunków poszczególnych jazd.

Celem zapobieżenia podobnej interpretacji norm w przyszłości Departament Samochodowy wydał podległym jednostkom odpowiednie zarządzenie. *R. RAKOWSKI*

Dyrektor Dep. Samochodowego M. K

Zobowiązania kierowców zatrudnionych w administracji państwowej

Kol. Józef Kluska zobowiązał się osiągnąć 100.000 km przebiegu samochodu Chevrolet-Fleetmaster (pomimo, że na tym wozie jeździło przed nim kilku kierowców) bez naprawy głównej oraz zobowiązał się przekroczyć normę przebiegu ogumienia o 20 000 km tj. o 66%.

Kol. Stanisław Załeski zobowiązał się osiągnąć 90.000 km przebiegu samochodu Citroen bez naprawy głównej i przekroczyć normę przebiegu ogumienia o 25.000 km tj. o 83%.

Kol. Kazimierz Świerczyński zobowiązał się osiągnąć 80.000 km przebiegu samochodu Fiat bez naprawy głównej oraz przekroczyć normę przebiegu ogumienia o 20.000 km tj. o 66%.

Kol. Kazimierz Madej zobowiązał się osiągnąć 65.000 km przebiegu somochodu Skoda bez naprawy głównej i uzyskać 40.000 km przebiegu ogumienia, tj. przekroczyć normę o 33%.

Kol. Wacław Romanowski i Wiktor Ługowski zobowiązali się osiągnąć 75.000 km przebiegu na samochodach marki Citroen (pomimo, że wozy te były poprzedniu oksploatowane przez innych kierowców) oraz przekroczyć normę przebiegu ogumienia o 10.000 km tj. o 33%.

Racjonalizatorstwo — dźwignia kultury technicznej kraju

Formy współzawodnictwa w transporcie Związku Radzieckiego

W transporcie samochodowym Związku Radzieckiego stosuje się rozmaite formy i metody współzawodnictwa pracy. Kierowcy współzawodniczą w wypełnianiu i przekraczaniu planów przewozu, w kulturalnym obsługiwaniu pasażerów, w oszczędzaniu paliwa, opon, w zwiększaniu regulaminowych międzynaprawczych przebiegów samochodów.

Robotnicy zatrudnieni w warsztatach naprawy samochodów współzawodniczą w precyzyjnym wykonywaniu napraw, w oszczędzaniu materiałów, paliwa, energii itd.

Podstawową formą indywidualnego współzawodnictwa w transporcie samochodowym jest współzawodniczenie według zawodów (między kierowcami, ślusarzami, tokarzami, mechanikami itd.). Podczas miesięcznych posiedzeń Komitetów Warsztatów Pracy wraz z miejscowymi Komitetami Związku Zawodowego — przy współudziale przedstawicieli administracji zakładu pracy, analizuje się wykładniki zobowiązań powziętych przez pracowników.

Pracownikom, którzy wypełnili wzięte na siebie zobowiązania nadaje się tytuł („doskonały kierowca", „doskonały ślusarz", „doskonały mechanik", „doskonały konduktor" itd.).

Ci robotnicy którzy w przeciągu trzech miesięcy z kolei zdobywali taki tytuł, zajmują czołowe miejsca na tablicy honorowej swojej placówki pracy.

Uczestnicy współzawodnictwa, nazwiska i fotografie których były umieszczone na tablicy honorowej w przeciągu sześciu kolejnych miesięcy, zostają zapisani do honuorowej księgi przedsiębiorstwa i są nagrodzeni dyplomem honorowym.

Uczestników współzawodnictwa, którzy w przeciągu roku osiągnęli najwyższe rezultaty, przedstawia się do odznaki „wzorowy pracownik transportu samochodowego" oraz nagradza się honorowym pismem Ministerstwa.

Medal: „Wzorowy pracownik Ministerstwa Transportu Samochodowego R. S. F. S. R.".

Bardzo popularną formą współzawodnictwa pracy między kierowcami jest przekraczanie okresu międzynaprawczego przebiegu samochodu do naprawy głównej. Za uczestnika tego rodzaju współzawodnictwa uważa się takiego kierowce, który wziął na siebie obowiązek przewyższenia norm przebiegu międzynaprawczego, właściwego dla danej marki samochodu, przekroczenia planu przewozów oraz osiągnięcia najwyższych granic oszczędności części zamiennych i zespołów przy naprawach.

Kierowcom oraz pracownikom technicznym, którzy osiągnęli oszczędność wyżej wymienionych środków podczas napraw samochodów, wypłaca się 30% wartości wygospodarowanej sumy ze wszelkich rodzajów napraw.

Doświadczenia kierowców, którzy osiągnęli najlepsze wyniki, są popularyzowane przez wydawanie specjalnych broszur. Poza tym w dziennikach i przez radio publikowane są

Kol. Hasir Marduł kierowca ze stacji P. K. S. Kraków, który na autobusie m-ki Volvo przejechał ponad 100.000 km bez naprawy i który podjął się na tym autobusie przejechać dalsze 30.000 km bez naprawy.

Kol. Stanisław Chudzyński — kierowca autobusu m-ki Chausson z SSKO P. K. S. Warszawa, przodownik pracy I-szej kl. w V-tym etapie.

(Fot. Melcer Dworecki)

Długofalowe zobowiązania przyspieszają budowę socjalizmu, wzmacniają światowy front pokoju

oświadczenia o wynikach i sposobach ich osiągnięcia.

Nadto organizuje się międzymiastowe, wojewódzkie i krajowe zjazdy, na których wzorowi kierowcy dzielą się swymi doświadczeniami i przekazują je innym kierowcom. Poza tym organizuje się wieczory, na których spotykają się pracownicy nauki z pracownikami transportu, wieczory spotkań najlepszych kierowców z kierowcami rekrutującymi się z mniej doświadczonej młodzieży itp.

W Moskiewskim Centralnym Klubie Kierowców znajduje się wszechzwiązkowa tablica honorowa, na której umieszcza się fotografie kierowców, którzy osiągnęli najlepsze rezultaty w swojej pracy.

*

Prócz współzawodnictwa indywidualnego zorganizowano współzawodnictwo brygad najwyższego poziomu. Brygady zobowiązują się pracować tylko na „celująco" i dawać produkcje najwyższej jakości.

Podczas przewozu plonów ze zbiorów 1949 r., z inicjatywy kierowców obszaru rostowskiego, zorganizowano współzawodnicto obejmujące swym zasięgiem również pracowników innych specjalności związanych z transportem samochodowym. Zadanie polegało na tym, aby jak najszybciej zwieźć plony. Zadaniem kierowców było: przekroczenie **technicznej** szybkości samochodów, przekroczenie planów przewozu, zlikwidowanie postojów na trasie spowodowanych niesprawnością maszyn oraz dopilnowanie pełnego ładunku wozów. Ładowacze i pracownicy magazynów zobowiązali się skrócić czas postojów przy załadunku i wyładunku samochodów.

Te zobowiązania wpłynęły na fakt, że przewozy zostały w krótkim czasie wykonane i ziarno ze zbiorów znalazło się w miejscach przeznaczenia przed zaplanowanym terminem.

*

Prócz indywidualnego i zespołowego współzawodnictwa w transporcie samochodowym zorganizowano ogólno-państwowe współzawodnictwo między zespołami pracowników przedsiębiorstw.

*

Osiągnięcia współzawodnictwa sumuje się na kwartalnych naradach pracowników ministerstw i prezydium Centralnego Komitetu Zw. Zaw. Transportowców. Z sum przeznaczonych na premiowanie współzawodniczących przyznaje się nagrody pieniężne przodownikom. Część tych funduszów idzie nadto na cele kulturalno-oświatowe oraz na poprawę mieszkaniowo-bytową pracowników danego przedsiębiorstwa.

Wyżej podane metody współzawodnictwa przyczyniają się w znacznym stopniu do szybkiego realizowania planów przewozów państwowych, zarówno dzięki czynom poszczególnych pracowników, jak i wskutek osiągnięć zespołów pracowniczych współzawodniczących na terenie przedsiębiorstw, trustów i ministerstw.

Podobnie — na odcinku technicznym — pracownicy zakładów naprawczych przyczyniają się, dzięki współzawodnictwu, do wzorowego przeprowadzenia napraw samochodów. W sumie współzawodnictwo stale i systematycznie wzmaga zdolności i możliwości usługowe przedsiębiorstw transportowych.

S. Truchalew
Przewodniczący Komitetu Centralnego Pracowników Transp. Sam. ZSRR

Kol. Władysław Kołodziejczyk — kierowca autobusu marki Fiat z SSKO. P. K. S. Warszawa, Przodownik pracy I-szej kl. w V-tym etapie współzawodnictwa. (Fot. Melcer-Dworecki)

Kol. Zygmunt Ciećwierz — kierowca samochodu Chevrolet Fleetmaster, pracownik Ministerstwa Kultury i Szuki, przejechał na swym wozie do stycznia br. 108.000 km. bez naprawy.

O naradach wytwórczych

Wciągu 1949 roku w uspołecznionym transporcie samochodowym nastąpił bardzo poważny rozwój współzawodnictwa, racjonalizatorstwa i systemu oszczędnościowego. Doświadczenie wykazuje, że do tego rozwoju przyczyniły się wybitnie narady wytwórcze. Przy wykonywaniu usług w pierwszym roku Planu 6-letniego oraz przy rozszerzaniu się współzawodnictwa również na transport przewozów własnych — narady wytwórcze nabierają jeszcze większego znaczenia. Dlatego też poniżej podajemy tymczasowe założenia narad wytwórczych i sposób ich prowadzenia, które zostały rozesłane do ogniw związkowych przez Główny Komitet Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym przy ZZT.

Założenia narad są następujące:

1. Narady wytwórcze mają być głównym instrumentem dowodzenia w prowadzonym na terenie zakładu pracy współzawodnictwie i systemie oszczędnościowym. Stanowią one podstawową drogę do szybkiej i racjonalnej odbudowy, rozbudowy oraz do usprawnienia w zakładzie pracy.

2. Narady wytwórcze są wyrazem istotnego udziału robotnika i pracownika w gospodarowaniu przedsiębiorstwem (zakładem pracy).

3. Właściwie przygotowane i dobrze prowadzone narady wytwórcze dadzą osiągnięcia w pracy, jakich się nie uzyska żadnym dekretem urzędowym, ani największym naciskiem administracji.

4. Narady wytwórcze są fachowym zebraniem najlepszych i przodujących w pracy wykonawców (warsztatowców, mechaników, pracowników służby ruchu, pracowników handlowych, zasobów itp.) z udziałem administracji, czynnika społecznego i przedstawicieli Partii.

5. Narady wytwórcze winny służyć wyłącznie opracowywaniu zagadnień i planów podniesienia ilości i jakości produkcji oraz warunków pracy.

6. Naradom ne należy nadawać charakteru masówek, a winny one liczyć nie więcej jak 15 — 60 uczestników wraz z administracją — zależnie od wielkości jednostki (zakładu) pracy.

7. Naradom wytwórczym przewodniczy przedstawiciel administracji (kierownik danego zakładu pracy), a to w celu nadania naradzie fachowego kierunku.

8. Porządek dzienny narad wytwórczych ustalają prezydia komitetów współzawodnictwa w porozumieniu z właściwą administracją.

9. Tematem narad wytwórczych winno być: a) wykonanie zadania (planu) za ubiegły miesiąc (dane o planie podaje administracja); b) w razie niewykonania planu — ustalenie przyczyny; c) przekroczenie planu w mniejszym lub większym stopniu, podając metody i nazwiska wykonawców, którzy przekroczenie osiągnęli; d) przeprowadzenie analizy wykonania i szukania konkretnych środków do polepszenia poprzednich osiągnięć; e) omówienie planu w przyszłości i skorygowanie go przez wykonawców; plan podaje do wiadomości administracja; f) zastanawianie się nad wydajnością produkcji i sposobami jej podniesienia; g) omówienie ulepszeń i pomysłów racjonalizatorskich, ocena zaprojektowanych lub już zrealizowanych pomysłów (zawartość skrzynek pomysłów i ulepszeń); h) sprawy racjonalnego wykorzystania taboru, maszyn, urządzeń technicznych, materiałów, narzędzi, części zapasowych i usprawnienia pracy; i) omówienie zadań oszczędnościowych i ich wykonania za okres ubiegły oraz omówienia planu oszczędnościowego na okres bieżący lub następny; j) sprawy dyscypliny i bezpieczeństwa pracy, sposób zapobiegania nieszczęśliwym wypadkom w czasie pracy itp.; k) sprawy higieny i stanu sanitarnego w danych jednostkach (zakładach) pracy; l) zagadnienie jakości pracy (w zależności od rodzaju służby); m) analiza kosztów własnych (tam gdzie to możliwe).

10. Na naradach wytwórczych przewodniczący winni przestrzegać zasady, że radzą i dyskutują wykonawcy i przodownicy pracy, administracja zaś podaje główne tematy narad i reguluje wszelkie sprawy wynikłe z narad.

11. Przewodniczący winni kierować naradami tak, by wykazywały one wysoki poziom fachowy i były pożytecznym instrumentem dla wykonawców zamierzonego celu.

12. Z przebiegu narad prowadzi się protokóły ponumerowane kolejno; protokóły winny być formowane zwięźle, wyraźnie i rzeczowo, winny zawierać w treści jedynie wartościowe przemówienia wykonawców i przodowników pracy, dalej — zagadnienia, pomysły racjonalizatorskie i najbardziej istotne sprawy związane ze współzawodnictwem pracy oraz winny być w protokółach podane nazwiska przodowników pracy, wyróżnionych na naradach.

13. Narady wytwórcze winna cechować atmosfera szczerej współpracy, zrozumienia i zespolenia administracji z wykonawcami.

14. Uchwały narad wytwórczych są wiążące zarówno dla administracji, jak i dla czynnika społecznego.

15. Na naradach wytwórczych wykonawcy (przodownicy pracy)mogą wnikać w działalność administracji i czynnika społecznego oraz poddać krytyce, o ile ta jest hamująca dla akcji współzawodnictwa pracy i oszczędności. Krytyka taka jednak winna być rzeczową i popartą istotnymi faktami, w żadnym natomiast przypadku wykonawcy nie mogą obniżać planu pracy lub planu oszczędności podanego przez ad-

ministrację, mogą i powinni jednak poprawić (zwiększyć) plan pracy i oszczędności o ile warunki w danym przedsiębiorstwie (w zakładzie pracy) pozwalają na przekroczenie planów.

16. Zespoły współzawodniczące, a w szczególności komitety współzawodnictwa pracy mogą — stawiając sobie jako cel skrócenie czasu, niezbędnego dla wykonania określonych czynności — wniknąć we wszystkie szczegóły procesów produkcyjnych, jak i organizacyjnych.

Ig.

Rezolucja pracowników PKS Rzeszów

My, pracownicy Państwowej Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie, zebrani na Okręgowym Zjeździe Współzawodnictwa Pracy w Transporcie Samochodowym, w dniu 5 marca 1950 r., zorganizowanym przez Okręgowy Komitet Współzawodnictwa Pracy przy Zarządzie Okręgu ZZTRP, w zrozumieniu doniosłości długofalowego ruchu współzawodnictwa pracy w celu przyspieszenia marszu do socjalizmu w Polsce Ludowej, widząc jeszcze wiele błędów, wiele biurokracji i często zły styl naszej pracy, oraz biorąc wzór z kraju zwycięskiego socjalizmu — Związku Radzieckiego, **zobowiązujemy się:**

1. przeprowadzić mobilizację wszystkich sił w celu postawienia na właściwym poziomie zagadnień organizacyjnych współzawodnictwa pracy;
2. zwiększyć ilość współzawodniczących indywidualnie, zespołowo oraz wprowadzić międzyzakładowe współzawodnictwo pracy;
3. podnieść poziom narad wytwórczych i planowe ich prowadzenie;
4. powołać w każdym zakładzie pracy kluby racjonalizatorskie, otoczyć je należytą opieką ze strony Rad Zakładowych i Okręgowego Komitetu;
5. roztoczyć większą opiekę nad przodownikami pracy i racjonalizatorami oraz dopomagać im w uzyskaniu awansu społecznego;
6. ujednolicić sprawozdawczość i rejestrację współzawodnictwa pracy oraz terminowo przesyłać wyniki współzawodnictwa do Głównego Komitetu;
7. zobowiązujemy się analizować wyniki współzawodnictwa pracy, aby nie dopuścić do wypaczenia idei współzawodnictwa;
8. wytoczyć bezwzględną walkę wypadkom i awariom.

Powyższą rezolucję uchwalamy, rozumiejąc zaszczytne zadania współzawodnictwa pracy i przez jej wykonanie chcemy dołożyć cegiełkę do budującego się socjalizmu w Polsce, jednocześnie przyspieszając wykonanie 6-letniego Planu.

* * *

Od Redakcji:

Wyżej podana rezolucja, nie jest taką rezolucją, jaka być powinna. Jednak pomimo to podaliśmy ją Czytelnikom do wiadomości. Koledzy z PKS w Rzeszowie ujęli swe zobowiązania w 8 punktów, w których... zwiększają, mobilizują, podnoszą poziom, powołują, opiekują się, ujednolicają, zobowiązują się i wytaczają... ale co?

Celem każdego zobowiązania we współzawodnictwie pracy powinno być uzyskanie konkretnych wyników, które zwiększyłyby obowiązujące nas zadania. Jeżeli np. kierowca samochodu ma tak eksploatować wóz, by nie przekraczać obowiązujących norm, dbać o stan techniczny wozu, dbać o dobro powierzonych mu osób względnie towarów itd. — to **to jest jego normalne zadanie.**

Jeżeli natomiast kierowca ten zobowiąże się uzyskać 10% oszczędności od obowiązujących norm zużycia paliwa, podnieść przebieg ogumienia z 25.000 km (wg normy) do 35.000 km, przekroczyć normę przebiegu wozu do naprawy głównej o 30.000 km, to **to są jego zobowiązania we współzawodnictwie.** Przyjęcie tych zobowiązań zwiększa zadanie, jakie ten kierowca otrzymał do wykonania.

Przypatrzmy się teraz do czego zobowiązali się koledzy z Rzeszowa. Jakie konkretne cele stawiają sobie do osiągnięcia „rozumiejąc zaszczytne zadania współzawodnictwa pracy". Z wyjątkiem zobowiązań, podanych w punkcie 2 i częściowo w punkcie 4, pozostałe „zobowiązania" nie są zobowiązaniami lecz **zwykłymi obowiązkami** tych kolegów.

Przecież z treści rezolucji wynika, że Koledzy w Rzeszowie biorą już udział we współzawodnictwie pracy. Zgłaszając swój udział we współzawodnictwie pracy musimy zdawać sobie sprawę z tego, że jednocześnie przyjmujemy na siebie pewne obowiązki. W omawianym przypadku Koledzy z Rzeszowa przyjmują jako zobowiązania we współzawodnictwie te właśnie obowiązki, wynikające z przystąpienia do współzawodnictwa.

Mamy wrażenie, że zaszła tu jakaś pomyłka. Oczekujemy w tej sprawie wyjaśnień od Okręgowego Komitetu Współzawodnictwa Pracy w Rzeszowie.

(Red.)

Jak pracują Okręgowe Komitety Olsztyn i Białystok

Często poruszane i ostatnio realizowane zagadnienie bezpośredniej kontroli spraw współzawodnictwa w terenie zaczyna na różnych placówkach odsłaniać ciemną kartę.

Imponujący zryw robotników, pracowników umysłowych i inteligencji zawodowej, jaki objawił się w samorzutnie zorganizowanym współzawodnictwie pracy, nie wszędzie został jednakowo przyjęty i zrozumiany. Często jest on wypaczany przez czynniki administracyjne i organa związkowe.

Tłumaczeniem tego jest fakt, że ludzie, kierujący współzawodnictwem pracy na poszczególnych odcinkach transportu samochodowego, traktują często to zadanie jako „przybudówkę" do spełnianych obowiązków służbowych.

Tacy obywatele, choć pracują częstokroć w środowisku ludzi o dużym uświadomieniu społeczno - politycznym, często sami zdradzają swoje niskie uświadomienie klasowe. Czy ludzie ci doprawdy do tego stopnia zwęzili swój horyzont, że nie widzą w szybkim, sprawnym, wydajnym i ekonomicznym transporcie ludzi i mas materiałowych szybszej realizacji państwowych planów gospodarczych? Czy ludzie ci zastygli na piedestałach zajmowanych stanowisk?

W Ekspozyturze PKS w Olsztynie, pełniący obowiązki przewodniczącego Okręgowego Komitetu Współzawodnictwa Pracy w Transporcie Samochodowym — tow. Zaleski ogranicza swą pracę do sporadycznych akcji. O planowej ciągłej pracy na odcinku współzawodnictwa dotychczas niema mowy. Dzielnie sekunduje temu towarzyszowi Związek Zawodowy Transportowców przez częste zmiany personelu.

O senności tego Okręgu świadczy fakt, że czeka się na połączeniowe wybory do Rady Zakładowej, aby z kolei zająć się zagadniniem organizacji współzawodnictwa. Materiały dotyczące współzawodnictwa nie zostały wydzielone z ogólnych akt organów związkowych w Okręgu olsztyńskim.

Robotnicy rozumieją swoje zadanie — przykładem tego może być fakt, że robotnicy Ekspozytury PKS Olsztyn wezwali do współzawodnictwa robotników Ekspozytury Mrągowo. Śpi natomiast administracja i Komitet Okręgowy. Nasuwa się przypuszczenie, że organa te podchodzą do zagadnienia współzawodnictwa jak do „zła koniecznego". Braki personelu są wprawdzie bolączką poważną, lecz wiąże się ono z ogólnym stanem stosunków w tym Okręgu. Widać warunki pracy są mało atrakcyjne w tej Ekspozyturze, skoro nie przyciągają pracowników. Braki zaś w pracy Wydziału Kulturalno - Oświatowego prowadzą kierowców do kieliszka i knajp, pomimo iż Dyrekcja Okręgowa PKS w Olsztynie ma wspaniałą świetlicę.

Narady wytwórcze w tej Ekspozyturze są połowiczne, ograniczające się do dyskutowania zrealizowanych planów. Uwidacznianie procentowych obrazów planów produkcyjnych jest widać sposobem pracy administracji nie znanym, tak jak niemal wszędzie już wprowadzono sposoby zaznajamiania załogi z tymi planami. A szkoda.

Dalszym dowodem ospałości jest brak jakiejkolwiek propagandy współzawodnictwa — świadczy o tym udział tylko 25% pracowników akordowych we współzawodnictwie.

Twórcza inicjatywa robotników w kierunku zwiększenia dochodowości przedsiębiorstwa jest ignorowana. Dowodem tego może być sprawa wykonania drążków poprzecznych do układu kierowniczego samochodów G. M. C., które to drążki są artykułem deficytowym na naszym rynku. Kierownictwo administracyjne uelastycznia granice obowiązków pracownika i dowolnie je nagina, włączając w nie i prace racjonalizatorskie.

Mamy nadzieję, że po przeprowadzeniu reorganizacji, Okręgowy Komitet Współzawodnictwa Pracy zmieni styl pracy na terenie Olsztyna.

Podobna sytuacja jest w Białymstoku, gdzie „jednoosobowy Komitet" (przewodniczący Okręgu) spotyka się z wyraźną niechęcią ze strony ludzi rzekomo „przeciążonych innymi obowiązkami".

Ekspozytura PKS w Białymstoku nie stwarza warunków, przychylnych dla rozwoju współzawodnictwa i racjonalizacji, podchodząc do tych zagadnień pod kątem biurokratycznej ignorancji. Sprawa pomysłu racjonalizatorskiego tokarza Ekspozytury znalazła swój epilog w opuszczeniu przez tego doskonałego fachowca miejsca pracy i przejściu do innej placówki, — po zlekceważeniu przez administrację pomysłu skonstruowanego przezeń łożyska do samochodu „International". Jest to przykład niewłaściwego i biurokratycznego ustosunkowania się administracji do pomysłów racjonalizatorskich pracowników.

Po dziś dzień nie zaobserwowano wspólnej akcji administracji Ekspozytury PKS i Związku Zawodowego Transportowców, wynikiem czego współzawodnictwo pracy w Białymstoku nie jest zbyt popularne.

Warunki pracy w warsztatach i biurach urągają elementarnym zasadom bezpieczeństwa i higieny. Po skomasowaniu przedsiębiorstw postanowiono stworzyć referaty współzawodnictwa oraz bezpieczeństwa i higieny pracy, ponadto postanowiono zaopiekować się w należyty sposób racjonalizatorami i wynalazcami.

Należy mieć nadzieję, że tkwiący w letargu Okręg Białostocki obudzi się i po zreorganizowaniu swej działalności, wspólnie z admini-

stracją należycie opracuje plany pracy, które postawią zagadnienie współzawodnictwa i racjonalizacji na poziomie godnym placówki transportowej o pierwszorzędnym znaczeniu.

J. S.

×

Artykuł ten został opracowany na podstawie protokółu z przeprowadzonej w lutym rb. kontroli Okręgowych Komitetów Współzawodnictwa Pracy w Olsztynie i w Białymstoku. Autor porusza tu sprawy o znaczeniu zasadniczym zarówno dla akcji współzawodnictwa, jak też i dla administracji. Redakcja wyraża nadzieję, że zarówno Główny Komitet Współzawodnictwa jak i odnośne Dyrekcje PKS wyjaśnią nam w najbliższym czasie co zostało zrobione celem usunięcia niedociągnięć wytkniętych przez autora artykułu. Jesteśmy przekonani, iż wyjaśnienia te będziemy mogli podać już w następnym numerze naszego pisma. (red.)

Szczecińskie współzawodnictwo

Hasło organizowania współzawodnictwa w zakładach pracy znalazło również oddźwięk i u samochodziarzy w Szczecinie. Czas był najwyższy wprowadzić jakąś zachętę dla pracowników tronsportu samochodowego, by utrzymać zarówno ilościowy, jak i jakościowy stan taboru samochodowego na tym terenie.

Na wezwanie Związku Zawodowego Transportowców zebrała się garstka kierowników baz samochodowych i zaczęła radzić jak i od czego zacząć, by w samochodziarstwie to współzawodnictwo ruszyć. Radzili, radzili na kilku zebraniach i w końcu nic nie uradzili. Bo trudno było z początku na takich samych przesłankach jak w produkcji zacząć współzawodnictwo w branży usługowej. Zdawało się, że więcej jest trudności niż okoliczności sprzyjających dla współzawodnictwa. To sprzętu, to narzędzi, to części, to wyposażenia — brakowało, a kierowcy czekali na wyniki narad, bo radzi byli zacząć współzawodnictwo i zostać przodownikami pracy. W zasadzie, to współzawodnictwo już istniało, tylko że było ono dzikie i nieujęte żadnymi regulaminami, ani zobowiązaniami.

Dobre chęci nareszcie stały się ciałem kiedy nadeszły regulaminy z Warszawy. Początkowo wydawało się, że powstanie wielki ruch w samochodziarstwie na polu współzawodnictwa pracy, tymczasem zrobił się tylko szum. Pobrano odpisy regulaminów współzawodnictwa do jednostek samochodowych. Słomiany ogień zapalił się i zgasł. Tylko w PKS, u „Hartwiga" i w „Spedytorze" tlił się jeszcze. Rozdmuchiwało się go, ale ciężko to przychodziło. Mało kto wierzył, że się przyjmie współzawodnictwo pracy wśród kierowców. Zadużo było tych „ale" w administracji i w zakładach pracy. Trzeba było zacząć od indywidualnych rozmówek z poszczególnymi kierowcami, do tego trzeba było znać ludzi.

Współzawodnictwo w PKS i w „Spedytorze" zapoczątkowała garstka tych kierowców, którzy byli przyzwyczajeni do porządnej pracy. Ludzie ci zmuszeni byli prowadzić podwójną walkę — walkę o pierwszeństwo we współzawodnictwie i tytuł przodownika pracy oraz walkę z niechęcią przeciwników współzawodnictwa, narażając się nierzadko na kpiny tych ostatnich.

Pierwsza „próba ogniowa" współzawodnictwa udała się i chociaż w sumie dała niewielką ilość punktów, to jednak podciągnęła w dyscyplinie pracy resztę kierowców, dała oszczędności w materiałach, przestojach, naprawach itp. I chociaż niektórzy kierowcy jeszcze się wahali, to jednak z chwilą przyznania nagród i wręczenia ich wytypowanym przodownikom wszyscy kierowcy zgłosili swój udział do współzawodnictwa. Tym pionierom współzawodnictwa pracy w transporcie samochodowym należy się osobne uznanie.

Do roku 1950 współzawodnictwo samochodowe w PKS, „Spedytor" i C. Hartwig w okręgu szczecińskim rozwinęło się dość dobrze. Współzawodnictwo przyniosło korzyści nie tylko przedsiębiorstwom, ale również i samym pracownikom. Przede wszystkim przez ciągłość eksploatacji, rzadkie przestoje i wykorzystanie ładowności wozów — podniosły się zarobki. Jednocześnie zmniejszyła się ilość uciążliwych napraw w drodze, wykonywanych dotychczas przez kierowców w słocie, chłodzie i bez pomocy. Zaoszczędzili zdrowia i ubrania. Podniósł się stan techniczny samochodów, a przez to zmniejszyła się liczba wypadków. Kierowca poczuł się bezpieczniejszy i pewniejszy za swoją kierownicą.

Dzięki współzawodnictwu obudził się zmysł racjonalizatorski i nowatorski, co ułatwia pracę kierowcom i pracownikom stacji obsługi oraz warsztatów.

Elementy pasożytnicze, jakie znajdowały się jeszcze i żerowały na pracy sumiennych pracowników, albo poddały się ogólnemu prądowi, albo usunęły się po cichu z tych przedsiębiorstw. Stosunki między pracownikami uległy znacznej poprawie. Zatarta została w nich różnica między pracownikami fizycznymi a umysłowymi.

Rozwój współzawodnictwa w okręgu szczecińskim dowodzi, że gdyby wszystkie zakłady pracy doceniały znaczenie współzawonictwa pracy w transporcie samochodowym, to statystyka wypadków samochodowych, utyskiwania pasażerów na kierowców oraz niezadowolenie z warunków pracy — obniżyły by sie do minimum. Z drugiej strony uzyskanoby olbrzymie oszczedności na materiałach i taborze samochodowym, co ma duże znaczenie dla gospodarki narodowej.

Marian Sokowski
Szczecin

Publikacja pomysłów racjonalizatorskich

Na łamach fachowej prasy samochodowej i codziennej spotyka się dość często nazwiska przodowników, racjonalizatorów i nowatorów z dziedziny samochodowej. Osiągnięcia na polu oszczędności w eksploatacji samochodów, udoskonaleń i wielu nowych pomysłów usprawniających pracę taboru samochodowego, są bardzo duże. Wiadomości o tych osiągnięciach nie zawsze docierają do wiadomości ogółu społeczności samochodowej. A jeśli nawet docierają, to w bardzo skąpej formie, podającej tylko, że kierowca „X", czy pracownik „Y" osiągnęli rezultaty, które ich predystynują na przodowników pracy.

Czy to wystarcza ogółowi Czytelników?

Nie, bo chcemy wiedzieć nie tylko nazwiska racjonaliaztorów. ale głównie na czym polega ich pomysł racjonalizatorski, bądź nowatorski, jaką drogą do niego doszli, jak go praktycznie stosują w życiu.

Istnieją dziesiątki wartościowych pomysłów racjonalizatorskich, o których wiedzą tylko ich twórcy. Dlaczego się tak dzieje? Przecież każdy wartościowy pomysł racjonalizatorski, czy nowatorski, już wypróbowany praktycznie, powinien służyć wszystkim, a nie tylko swemu twórcy.

Istnieją jakieś zadawnione przesądy, czy zwyczaje, że człowiek, który dzięki pomysłowi i doświadczeniu udoskonalił swój warsztat pracy ,narzędzia, sprzęt, czy sposób pracy, trzyma swoje zdobycze w tajemnicy. Byłoby to może zrozumiałe w ustroju kapitalistycznym, gdzie walka konkurecyjna nie przebiera w środkach, aż do kradzieży i przyswajania sobie cudzych pomysłów włącznie. Ale w świecie socjalistycznym każdy wynalazek i pomysł racjonalizatorski powinien służyć wszystkim zainteresowanym dla dobra i rozwoju gospodarki narodowej.

Istnieje cały szereg udoskonaleń w dziedzinie obsługi technicznej, napraw i eksploatacji samochodów, które nie są znane szerszemu ogółowi. Pomysłowy, ale niedostatecznie uspołeczniony „majsterek", jeśli coś wynalazł, czy udoskonalił, to tylko na swój wyłączny użytek i ewentualnie użytek swych najbliższych przyjaciół, obligowanych do zachowania tajemnicy. Rozgłaszać to, a jeszcze publikować, byłoby według niego przestępstwem nie do darowania, bo inni mogliby podchwycić i wykorzystać — naśladując go.

Tego rodzaju objawy ciasnego egoizmu musi się zwalczać bezwzględnie. Nieuświadomionemu społecznie „majsterkowi" trzeba wyjaśnić, że jego pomysł racjonalizatorski wtedy będzie prawdziwie wartościowy, gdy stanie się własnością ogółu, gdy wszyscy go będą stosować dla dobra całej motoryzacji. Bo cóż z wiadomości, że kierowca taki i taki, przejechał na swym samochodzie 100.000 kilometrów bez napraw i zobowiązał się przejechać na nim 30.000 kilometrów do naprawy głównej. Cóż, że dowiemy się, że przez to osiągnął np. 120% normy, jeśli równocześnie nie dowiemy się **jaką drogą, przy pomocy jakich pomysłów racjonalizatorskich i w jaki sposób stosowanych, osiągnął te rezultaty.**

Co z tej notatki wie inny, mniej pomysłowy i doświadczony kierowca? — Nic — dosłownie nic. „Szlag go trafia", on nawet normy nie może wyciągnąć, a tu dowiaduje się, że są inni, co ją łatwo przekraczają. Ten zasłużony kierowca X, przodownik i racjonalizator, który przekroczył normę przebiegu międzynaprawczego, powinien podzielić się ze wszystkimi kierowcami w Polsce swoją pomysłowością i doświadczeniem. Powinien szczegółowo poinformować wszystkich jaką drogą, jakimi sposobami, wynalazkami i pomysłowością doszedł do tych pięknych rezultatów.

* * *

Podobnie ma się rzecz z oszczędnościami paliwa i ogumienia. Niektórzy kierowcy uzyskują bardzo duże oszczędności. Nasza prasa fachowa ogranicza się tylko do stwierdzenia i pochwalenia tego faktu. Ale jaką drogą dany kierowca doszedł do tego, o tym głucho, to tylko jego tajemnica. A przecież o to chodzi, żeby oszczędność stała się udziałem wszystkich, a nie tylko wybranych jednostek. Tym wszystkim, mniej pomysłowym i mniej doświadczonym, trzeba pomóc. Oni też chcą brać udział w ogólnym ruchu oszczędnościowym, we współzawodnictwie pracy, w racjonalizatorstwie, ale nie wiedzą jak się do tego zabrać.

* * *

Najlepszą formą pomocy będzie publikowanie w tanich popularnych broszurach wypowiedzi przodowników pracy, racjonalizatorów i nowatorów, jaką drogą doszli do wyników, które ich wyróżniają chlubnie wśród innych. Niech inni mają możność uczenia się według ich wskazówek i na ich przykładach. Opracowanie odpowiednich broszur na ten temat i wydanie ich, byłoby jednym z czynników popularyzacji osiągnięć naszych przodowników, a tym samym pomocą w doskonaleniu się innych.

Również wykorzystanie prasy fachowej do tego celu, także winno być jak najszerzej praktykowane. Ci, którzy coś umieją, którzy już zdobyli potrzebną wiedzę, powinni uczyć innych, a nie zamykać się w ciasnym kółku swych najbliższych towarzyszy pracy. Szeroko ujęta popularyzacja zdobyczy, usprawnień i udoskonaleń w motoryzacji powinna być dostępna wszystkim, którzy pragną się uczyć i doskonalić.

Dlatego apelujemy do wszystkich pracowników transportu samochodowego, aby zechcieli

dzielić się na łamach prasy fachowej ze wszystkimi pomysłami racjonalizatorskimi i nowatorskimi. Nie należy zrażać się brakiem wyrobionego pióra, od tego są redakcje, aby każdy artykuł odpowiednio stylistycznie przerobić i podać go w takiej formie, aby był dla każdego jasno zrozumiały.

Każdy pomysł udoskonalający gospodarkę samochodową w eksploatacji technicznej i przewozowej wtedy będzie prawdziwie wartościowy, jeśli będzie powszechnie stosowany. Droga do powszechności prowadzi przez publikację istoty samego, już wypróbowanego, pomysłu racjonalizatorskiego i sposobów jego stosowania praktycznie w życiu.

W.

Zapomniano o spedycji

Artykuł dyskusyjny

Będąc uczestnikiem narady w dniu 19.2.br., po wysłuchaniu referatów i dyskutujących stwierdziłem, że całość zagadnień długofalowego współzawodnictwa praktycznie oparła się tylko o zagadnienie samochodu — w drobnej mierze nawiązano do zagadnienia stacji obsługi, a prawie zupełnie milczeniem pokryto robotnika spedycyjnego, który z tymi dwoma elementami pracy w transporcie samochodowym jest organicznie związany.

PKS po złączeniu — od dnia 1.1.1950 r. — otrzymała jeszcze dalsze 3 litery — PTS — Przedsiębiorstwo Transportowo - Spedycyjne. Będąc spedytorem - technikiem ze szkoły PPT — PPT EP i Hartwig i wszedłszy w zagadnienia nowej PKS stwierdziłem, że dotychczas pokutuje w nowej PKS dominująca przewaga zagadnień przewoźnictwa, t.j. tej najprymitywniejszej formy pracy w transporcie.

Tow. Oryński z całą wnikliwością zagadnienia poruszył sprawę opłacalności, zwiększania wydajności — gdzie wyniki współzawodnictwa muszą same przez się dać rezultaty z jednej strony dla przedsiębiorstwa, z drugiej strony — dla pracownika biorącego we współzawodnictwie udział.

Wyniki i masowe zainteresowanie długofalowym współzawodnictwem otrzymamy niewątpliwe przez materialne zainteresowanie współzawodniczących (nie wliczając w to zainteresowanie nagrody „symbolu") i to w oparciu o zbliżony do ideału system płac. Tutaj w projekt tow. Skoczylasa — w kolektywną współpracę dwóch zespołów, t.j. załoga samochodu — brygada Stacji Obsługi — wciągnąłbym kolumnę przeładunkową jako dalszą ciągłość, tworzącą całość, przy czym pewna kolumna, podobnie jak pewna brygada stacji obsługi, obsługiwałaby w za i wyładunku ten sam zespół samochodów.

Konstrukcja regulaminu współzawodnictwa dla tych pracowników przeładunkowych, w oparciu o właściwe kalkulacyjne normy, które dałyby możność godziwego zarobku robotnikowi, z dodatkową punktacją za jakość wykonywanych usług, dałaby bezsprzecznie pozytywne wyniki.

Długofalowe współzawodnictwo według wywodów tow. Skoczylasa nie powinno w ruchu samochodowym ograniczać czasu (w odniesieniu do 100 i więcej tysięczników), a jednak czas w tym ruchu jest jednym z podstawowych elementów. Cóż, że kierowca przebędzie 100.000 km bez naprawy, gdy przebieg ten nie będzie opłacalny, bo godziny oczekiwania przy ślamazarnym za i rozładunku pochłoną ekonomiczne wartości wynikające z dobrze konserwowanego wozu. który nie pokrył swego planowego przebiegu. Tutaj dopiero decydujący głos ma robotnik przeładunkowy, wciągnięty w orbitę długofalowego współzawodnictwa.

Materiał porównawczy wynikowy (który poniżej obrazuję), poza samym zagadnieniem oddania usług spedycyjnych w najwyższej formie uspołecznionemu usługobiorcy, t.j. odstawa towaru dom-dom, posiada wartości istotne dla przedsiębiorstwa. Np. w okręgu zarządzanym przeze mnie posiadam ekspozyturę o 12 jednostkach x tonażu nie prowadzącą spedycji — wyniki = 100%. Druga ekspozytura o takiej samej ilości jednostek i tym samym tonażu — prowadzi spedycję. Wyniki o 150% wyższe, przy stosunkowo znikomych wyższych kosztach. Wskaźniki wykorzystania sprzętu w przykładzie 2-gim są najwyższe możliwie osiągalne.

M. Olszewski

Zagadnienia poruszone przez autora M. Olszewskiego wyjaśnia artykuł tow. Ludwika Skoczylasa, który drukujemy na str. 1 (Red.).

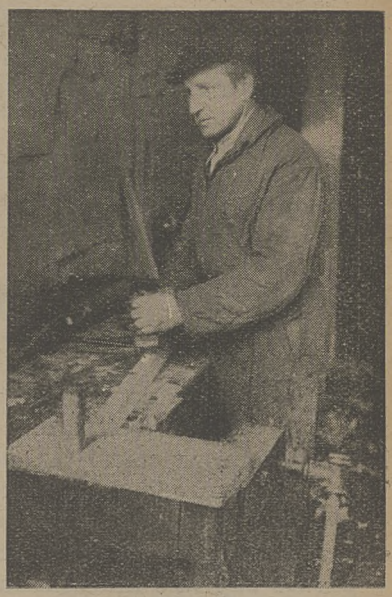
Roman Caputa — kierowca zatrudniony w Min. Zdrowia. W marcu br. osiągnął na samochodzie Chevrolet - Fleetmaster 110.000 km przebiegu bez naprawy głównej.

DZIELNY PRACOWNIK „MOTOZBYTU" — POZNAŃ

Kol. Antoni Fojud — stolarz swoją pracą pełną poświęcenia i samozaparcia przyczynił się w wielkim stopniu do realizacji akcji „O" na terenie „Motozbytu" — Eksp. w Poznaniu. Pracowitość, sumienność i dokładna praca to cechy charakteru tego pracownika.

Dzięki niezmordowanej pracy ob. Fojuda Ekspozytura Rejonowa „Motozbytu" zrobiła duże oszczędności na pracach systemem gospodarczym. Dziełem rąk ob. Fojuda było przebudowanie magazynu rowerowego i zbudowanie w nim magazynu podręcznego ekspedycyjnego oraz porobienie w nim drzwi i regałów. Przebudowanie świetlicy, zbudowanie podium w świetlicy, tablicy wykładowej, wszelkich półek i ławek, zbudowanie śmietnika betonowego, budek wartowniczych, podłogi w kuchni, wszelkich transparentów i innych drobnych napraw pozwoliło Ekspozyturze zaoszczędzić conajmniej 40% wydatków w wypadku zlecenia tych robót innym firmom.

Pozatym ob. Fojud zmobilizował grupę robotników i wraz z nimi rozebrał systemem prac zleconych 4 baraki zakupione w R. U. L., w tym jeden z częścią murowaną, co w konsekwencji znów zaoszczędziło „Motozbytowi" około 50% wydatków. (Sz)



Antoni Fojud przy pracy.

PRZODOWNICY PRACY I RACJONALIZATORZY OTRZYMALI NAGRODY

W dniu 31.III br. w świetlicy Stołecznej Stacji Komunikacji Osobowej odbyła się uroczystość wręczenia nagrody przodownikom pracy i racjonalizatorom — za V-ty etap współzawodnictwa.

Przewodniczący Głównego Komitetu Współzawodnictwa w Transporcie Samochodowym — tow. E. Siedlecki w wygłoszonym przez siebie referacie zobrazował dotychczasowe osiągnięcia na polu gospodarki samochodowej oraz wezwał kierowców i pracowników Stacji Obsługi do jeszcze bardziej wytężonej pracy, której wyniki przyspieszą wykonanie Planu 6-letniego — planu budowy podstaw socjalizmu w Polsce.

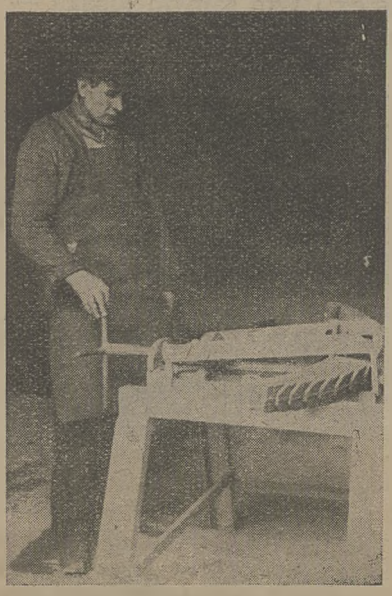
Po referacie przewodniczący Gł. Kom. wręczył przodownikom i racjonalizatorom wartościowe nagrody przyznane przez Min. Kom. (kupony na ubrania, radia itp.) oraz dyplomy, książeczki oszczędnościowe i nagrody pieniężne. (Sz).

Z ostatniej chwili

KIEROWCY KOBYLIŃSKI I SKOCZYLAS OSIĄGNĘLI PRZEBIEG 172.000 KM.

Autobus Fiat nr. T-77221 prowadzony przez kierowców Al. Kobylińskiego i Br. Skoczylasa (patrz artykuł pt. „Długofalowe Zobowiązania" — na str. 4) osiągnął w dniu 9 maja br. 172.000 km przebiegu bez naprawy głównej.

Komisja techniczna, powołana w dniu 9 maja br. dla zbadania stanu technicznego wyżej wymienionego autobusu, zezwoliła na dokonanie dalszych 3000 km przebiegu wozu bez naprawy głównej. (kor.)



Kol. Stanisław Szczepaniak — kowal z warsztatów PKS Ekspozytura Poznań (dawniej C. Hartwig) jest przodownikiem pracy I kl. w V-tym etapie, pracownikiem zdyscyplinowanym, poświęcającym znaczną część wolnego czasu pracy racjonalizatorskiej. Dzięki jego usprawnieniom przedsiębiorstwo odniosło duże oszczędności, a pracownicy transportowi uzyskali ułatwienia w pracy codziennej

Kol. Jerzy Andrzejaczek — kierowca samochodu ciężarowego PKS (dawny Spedytor) Ekspozytura Olsztyn — przodownik pracy II-ej kl. w V etapie współzawodnictwa.

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 OKAZOWY Druk RSW „Prasa" — al. Jerozolimskie 125 Zam. 1053. 20.IV,50 r, B—110430