

ENGI JÓZSEF

A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlat

V. rész *A hőskori munkaverseny áttekintése*

A közhasználatú autóközlekedés a II. világháború után, a tervutasításos gazdaságirányítási rendszerben fejlődött országos szervezetté. A világháború befejezése után a legnagyobb problémát a gazdaságban mutatkozó hiányok jelentették, amit a gazdasági vezetés az elosztás központosításával igyekezett megoldani. Az államosítás után fokozatosan bevezették a szovjet tervgazdálkodási modell lényeges elemeit, és kiépítették a tervlembontásos intézmény rendszerét. A minisztertanács mellett létrehozták a Gazdasági Főtanácsot, majd az Anyag- és Árhivalt, 1948-ban pedig a Tervgazdálkodási Tanácsot és az Országos Tervhivalt. Az ekkor még kis létszámú tervhivatal keretében közlekedési osztály is volt. A tervgazdálkodás kiépítésének idején még nem volt megfogalmazott közlekedéspolitiká. Az első hároméves tervben a közúti közlekedés fejlesztése két alternatívában szerepelt:

1. A közúti közlekedés csak a vasút kiegészítésére és pótlására szolgáljon.

2. A közúti közlekedés önálló, erős és a vasúttal versenyképes ágazattá fejlődjön.

A legnagyobb problémát a közúti közlekedés központosított irányított országos szervezetté történő átalakítása jelentette. 1945 előtt a gépjármű-közlekedést és a szekérfuvarozást a kis és közepes magánvállalkozások túlsúlya jellemezte. Erre a heterogén struktúrára 1949 után nem lehetett változatlanul ráerőltetni a vasút országos szervezeti

sémáját. Első lépésként a Közlekedésügyi Minisztérium (KM) keretében megalakították az Autóközlekedési Főosztályt, a közúti vállalatokat pedig két országos nagyvállalatba vonták össze. Így elvileg különválasztották a személy- és áru fuvarozást. 1950 végére a helyközi és a távolsági forgalomban közlekedő tehergépkocsik jobb kihasználása érdekében megszervezték a menetirányító szolgálatot. 1951-ben létrehozták a Teherautó-fuvarozási Központot, és azon belül a TEFU vállalatokat önálló főnökségként működötték. Még ebben az évben befagyasztották a szállítási tarifákat, és ezzel felszámolták a piaci korlátokat. 1953-tól tiszta profilú MÁVAUT vállalatokat alakítottak. Az így központosított közlekedés lényegében már 1950-ben készen állt a tervutasításos rendszer befogadására, de annak működtetése érdekében az ágazati minisztériumokban és a vállalatoknál szállítással foglalkozó osztályokat kellett létesíteni. (A KM felügyelete alá tartozó fuvarozó vállalatokon kívül még célfuvarozási és közúti fuvarozók is voltak.)

A magyar gazdaságban a centralizáció másként történt. Egy-egy vállalatban belül gombamód szaporodtak a gyáregységek és a telephelyek, amelyek közül a legtöbb Budapestről távol, az ország különböző részén volt. A telephelyek többnyire nem vásárolhattak és nem is szállíthattak önállóan saját

céljaikra nyersanyagot, saját termékeiket sem szállíthatták önállóan, közvetlenül a felhasználókhhoz, hanem az először központba került, és onnan osztották szét, szállították a telephelyekre, illetve a felhasználókhhoz. A vállalati központ és a telephelyek ilyen formában szervezett kapcsolata a szállított árumennyiséget és a szállítás távolságát a többszörösére növelte. Mindezen túl viszonylag szabályosan követték egymást a szállítási teljesítmények heti, havi, negyedéves, fél-éves és főként év végi ingadozásai, csúcsai, a torlódások. Ezek részben a termelés ütemtelenségével, részben a tervteljesítési „hajrával” és a központi elvárások teljesítésével voltak összefüggésben. A népgazdasági tervekben az áruszállítást külön tervezték, a szállítások ágazati minisztériuma, a KPM, tervhatóságként is kapcsolatban állt a többi minisztériummal. A szállítási teljesítmények tervét a gazdasági növekedés üteméhez kapcsolták, de nem vizsgálták a növekedés ráfordításainak szállítási szükségletét. A gazdasági szervezet túlközpontosításával azonban a központi vezetés egyre távolabb került a vállalataitól. Ezt a távolságot a gazdasági szervezet gyakori átalakításával és egyre aprólékosabb tervutasításokkal, módosításokkal igyekeztek áthidalni. A piaci viszonyok felszámolásával viszont egyre nőtt a vállalatok bizonytalansága, a piaci visszajelzések hiánya miatt csak a saját irányító szervük tetszésének a megnyerésére törekedtek. A vállalatok igyekeztek minél több tervteljesítési „tartalékot” felhalmozni, lazították a normákat, több beruházást próbáltak beindítani, anyagkészleteket gyűjtöttek, majd megkezdődött a tervalku az irányító szervek és a vállalatok között. A tervalku utolsó szakasza volt a tervteljesítés és annak elfogadtatása az irányító szervekkel. Az általánossá és rendszeressé vált tervalku végül tervviszonnyá szilárdult a szocialista gazdaságban.

A tehergépkocsi-fuvarozó vállalatok is

ilyen körülmények között, fokozatosan tértek rá a tervszerű fuvarozásra. A terveken alapuló fuvarozások kezdeti formája a gépkocsi bérbeadása volt, de ez alkalmatlan volt a gépkocsik kihasználásának növelésére, ezért szorgalmazták később az ún. mennyiségvállalásos fuvarozást. A menetirányító szolgálat a helyi forgalomban közlekedő gépkocsik jobb kihasználását nem tudta biztosítani, ezért a fuvarozó vállalatok – a belső tartalékok feltárására, és általában a vállalati gépkocsik jobb kihasználása érdekében – különböző mozgalmakat: tervteljesítési munkaversenyt, újítási anketokat, a társadalmi ünnepekre, a pártkongresszus tiszteletére további versenykihívást, felajánlásokat stb. szerveztek. Mindezek az adminisztratív intézkedések szervesen hozzátartoztak a közúti közlekedés szervezéséhez és vezetéséhez, nagyban hozzájárultak a korabeli munkásokhoz és azok megünnepléséhez. Ebben a részben ezeket az eseményeket foglaljuk össze.

A Magyar Népköztársaság minisztertanácsa és a Szakszervezetek Országos Tanácsa (SZOT) Elnöksége a miniszterek és az illetékes szakszervezetek elnöksége javaslatai alapján az 1951. évi terv határidő előtti befejezéséért és túlteljesítéséért indított szocialista munkaverseny eredményét kiértékelte. A közlekedésnél a munkaverseny első győztese és a vándorzászló nyertese a MÁV-AUT lett. A vállalat dolgozói az erkölcsi elismerésen kívül 150 ezer forint pénzjutalomban is részesültek. Ötven budapesti és vidéki MÁVAUT dolgozó sztahanovista oklevelet, pénzjutalmat és értékes könyvjutalmat kapott.¹

1952 elején a közlekedési vállalatok új mozgalommal gazdagították a gépkocsivezetők versenyét, egyik a „Vezess baleset nélkül!”, a másik „Kíméld a gumit!” mozgalom volt.² Pontosán meghatározták azt is, hogy mikor lehet sztahanovista a gépkocsi-vezető és az autóbuzskalauz.³

1953 elején Martis Béla, a Fővárosi Tcherautófuvarozási Vállalat igazgatója és a vállalat dolgozói Anatolij Ribakov Sztálin-díjas szovjet író „100 000 kilométer” című művéből merített tapasztalatok alapján mozgalmat indítottak a fuvarszközök jobb kihasználása érdekében. Célul tűzték ki a gépkocsik termelékenységének fokozását a koszik jobb karbantartásával és a 100 000 km-es mozgalom továbbfejlesztését. A mozgalomban részt vevő mintegy 50 gépkocsi kihasználtsága a korábbi 52-54%-ról március hónapban már 64,3%-ra emelkedett. A mozgalom jelentőségét a Közlekedési és Szállítási Dolgozók szakszervezetének elnöksége is felismerte és annak továbbfejlesztésére irányt adó határozatot hozott. Május 8-án a TEFU Központban sikeres ankétot tartottak, a budapesti I. és III. sz. TEFU képviselői a beszámoló után azonnal, a II. sz. TEFU június 1-től csatlakozott a mozgalomhoz.⁴ (1. ábra)

Az I. sz. TEFU dolgozói felismerték, hogy a gépkocsi-fuvarozási vállalat termelésének alapja a fuvarozási tervbe felvett feladatok maradéktalan teljesítése, a kollektív munka, az egységes, harcoss akarattal. A tervek túlteljesítésében nagy szerepe volt a vállalat műszaki osztályának, amely lehetővé tette, hogy a vállalat a legjobban megközelítette az előírt javítási százalékot, ami azt eredményezte, hogy a gépkocsik a tervezett számban vettek részt a forgalomban. Az I. sz. TEFU dolgozói 1952-ben kétszer kapták meg az *élüzem* jelvényt és kétszer a TEFU Központ vándorzászlóját. 1953 májusában az 1952. évi teljesítmények alapján elnyerték a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlóját a vele járó 50 000 forinttal együtt.⁵ Az 1953. június 26-án tartott III. Tchergepjarmű-közlekedési Országos Értekezleten Bebrits Lajos közlekedésügyi miniszter többek között hangsúlyozta, hogy minden korábbinál nagyobb gondot kell fordítani a gépkocsi kihasználására és az üzemenyaggal való

takarékoskodásra. Szentaskó Antal a KPM VI. Gépjárműközlekedési Főosztályának vezetője hangsúlyozta, hogy a nyári-őszi szállítások sikeres lebonyolítása érdekében meg kell javítani a szállításszervezési munkát, széles körben el kell terjeszteni a Ribakov-mozgalmat, és szocialista munkaversenyt kell hirdetni a célok elérése érdekében.⁶ Az ankétot Zsoldos Imre, a tatabányai TEFU sztahanovista gépkocsivezetője az ország összes gépkocsivezetőjét felhívta, hogy a 3,5 tonnás Csepel-Diesel gépkocsikkal kezdjenek harcot 200 000 km-es teljesítmény eléréseért. A kezdeményezéssel kapcsolatban Zsoldos Imre annak a véleményének adott kifejezést, hogy fődarab-cseré és fődarab-javítás nélkül 200 000 km teljesítése igen komoly feladat, de a szocialista tulajdon fokozott megbecsülésével minden gépkocsivezető részére elérhető. A mozgalomhoz több gépkocsivezető is csatlakozott.⁷

1953. szeptember 27-én a Nchézipari Minisztérium ankétot rendezett a Ribakov-mozgalom kiszélesítése tárgyában. Az ankétot rávilágítottak arra, hogy a mozgalom keretében végzett fuvarozásoknál mintegy 18%-os gépkocsi-megtakarítás érhető el, valamint arra, hogy a mozgalom keretében a fuvarozatok olcsóbban és gazdaságosabban tudnak szállítani.⁸ (2. ábra)

A Ribakov-fuvarozások szervezésével foglalkozó munkabizottság 1953 őszén megvizsgálta a komlói és a sztálinvárosi (ma Dunaújváros) tchergepkocsi-fuvarozást. A bizottság megállapította, hogy a fuvarfeladatok diszpécser irányításával a korábbinál jobban oldhatók meg.⁹

1953. július 10-én a Közlekedésügyi Minisztérium és a Szállítási Dolgozók Szakszervezete a közömbösség eloszlatása érdekében ankétot rendezett a Ribakov-mozgalmról. Az ankétot feltárták azokat a hibákat, amelyek a mozgalom előbbre vitelét gátolták, és ismertették azokat a kimagasló eredményeket, amelyeket egyes vállalatok

érték el. Súlyos hiányossága volt az ankét-nak, hogy azok, akiket a kritika elsősorban megilletett, nem voltak jelen, a meghívott harminc fuvaroztató vállalat közül mindössze egy küldte el képviselőjét. Így az ankét egyik legfontosabb célkitűzése, a fuvaroztatók aktivizálása nem volt megvalósítható. Feltétlenül szükségesnek tartották, hogy a fuvaroztatók változtassanak ezen a magatartáson, mert „a Ribakov-mozgalom kiszélesítése a nyári-őszi forgalom zavartalan lebonyolításának egyik legfontosabb előfeltétele”.¹⁰

A Központi Szállítási Tanács 1953 szeptemberében tartott ülésén a minisztériumok szállítási versenyének átszervezésével foglalkozott. Az átszervezés lényege az volt, hogy a versenyt azokra a tényezőkre építik fel, amelyek egyben a premizálás alapjai is. Ezt figyelembe véve az új szabály szerint a versenyt két tényezőre építik fel: egyik a terv és a ténytényezők viszonya, a másik a rakodási idő teljesítése. A versenyt negyedévenként értéklik a Központi Szállítási Tanács ülésén és a három legjobb eredményt elért minisztérium szállítási dolgozói 5000, 3000, 1500 Ft jutalomban részesülnek.¹¹

A Kohó- és Gépipari Minisztérium Célfuvarozási Vállalata, a Gépipari Autófuvarozási Vállalat az őszi csúcsgorgalom sikeres lebonyolítása érdekében 1953. október 1-től december 31-ig terjedő időre 20 célfuvarozási vállalatot versenyre hívott. A versenykiíráshoz kilenc célfuvarozási vállalat csatlakozott, és az alábbi versenypontokat fogadták el:¹²

- a hasznos kilométer-távolság nagysága,
- a raksúlykihasználás százalékos alakulása,
- üzemanyag-megtakarítás a KEI-normához mérve,
- a javítási százalék leszorítása,
- ráfordítási százalék termelési értékéhez képest,

- a 100 000 km-es mozgalomban résztvevők száma,
- a Nazarova-mozgalomban résztvevők száma.



A munkaversenyt havonta értékelték. Az októberi havi eredmények alapján:

I. HELYEZETT: Rákosi Mátyás Vas- és Féművek Szállítási és Rakodási Üzeme. Kohó- és Gépipari Minisztérium.

II. HELYEZETT: Gépipari Autófuvarozó Vállalat. Kohó- és Gépipari Minisztérium.

III. HELYEZETT: Vegyescikk-fuvarozó Vállalat. Nehézipari Minisztérium.

IV. HELYEZETT holtversenyben: : Ásványolaj Szállítási Vállalat. Nehézipari Minisztérium, Zöldség és Gyümölcs Szállítási Vállalat. Bel- és Külkereskedelmi Minisztérium.

V. HELYEZETT: Útfenntartó TEFU Vállalat. KPM.



Feltétlenül szükségesnek tartották, hogy a többi minisztérium célfuvarozási vállalatát is bevonják a versenybe.¹³

1953. november 5-én a Fővárosi Tcherautó-fuvarozási Vállalat kultúrtermében Földvári László közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes vezetésével értekezletet tartottak a Ribakov-mozgalom továbbfejlesztésével kapcsolatban. Az időszzerű problémákat, valamint a szükséges intézkedéseket tárgyalták meg.¹⁴

A személyautó-közlekedési vállalatok versenyében 1953. IV. negyedévben a 16. sz. Autóközlekedési Vállalat (Budapesti MÁVAUT) lett az első helyezett. A vállalat gépkocsi-használatát 111%-ra, a kilométertervet 111.7%-ra, az utaskilométert 125.1%-ra teljesítette. A gépkocsivezetők benzinben 8%-os, gázolajban 14%-os megtakarítást értek el, és a megtakarított üzemanyaggal 45 000 km „békutat” tettek meg. A vállalat

clnyerte az *élüzem* címet, amit 1954. január 12-én ünnepélyes keretek között kapott meg. A kimagasló eredményt elért dolgozók pénzjutalomban részesültek.¹⁵

1954 januárjában már országszerte széleskörű versenymozgalom bontakozott ki a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusának tiszteletére. A mozgalom a közlekedés dolgozóit is újabb munkagyőzelmek elérésére serkentette. Készültek arra, hogy az országos versenyrendület következtében növekvő termelés több és több áru elszállítását teszi szükségessé.¹⁶ (3. ábra)

A gépkocsi-közlekedési vállalatok dolgozói többek között az alábbi felajánlást jelentették:

A székesfehérvári 46. sz. AKÖV balinkai kirendeltségének dolgozói szocialista munkaversenyre hívták ki az ország valamennyi bányász- és munkásjárat kirendeltségét és főnökségét a következő versenyszempontok szerint: járat-kimaradás nélküli közlekedés, késésmentes közlekedés, balesetmentes közlekedés, a TMK pontos megtartása, a havi megtakarított üzemanyaggal minél több „békeút” megtétele.



A balinkai üzem dolgozói versenykihívásukkal kívántak hozzájárulni ahhoz, hogy a bányász dolgozók a kongresszusi felajánlásukat minél sikeresebben teljesíthessék.

A pécsi 26. sz. AKÖV felajánlotta segítségét a Villányi Állami Gazdaságnak és ennek keretében szerelőkkel és saját gépkocsijaival könnyítette a gazdaság munkáját.

A budapesti 12. sz. AKÖV műszaki dolgozói három traktor teljes felújításával patronálták a pincehelyi gépállomást.

A budapesti 15. sz. AKÖV dolgozói Bölcske község gépállomását patronálták és ennek során egy Cormik-gyártmányú traktor teljes felújítását elvállalták. A gépállomás rendelkezésére bocsátottak még egy vasesztergályos és egy fényezőt megfelelő szerszámokkal és felszereléssel azért, hogy a gépállomás dolgozói munkájukat minél gyorsabban és jobban elvégezhessék.¹⁷

Monostori Rezső, a FÓTEFU Munka Érdemrenddel kitüntetett, két jelvényes sztahanovista gépkocsivezetője az elmúlt évben a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának tiszteletére vállalta, hogy a YA-369 frsz. Csepel-Diesel 3,5 tonnás tehergépkocsijával fődarabsere, illetve annak minősülő javítás nélkül 200 000 km-t tesz meg. Vállalásához váltótársa, Szlatinovics István is csatlakozott. E kiemelkedő felajánlás nyomán további hat Csepel-Diesel tehergépkocsi vezetője hasonló szocialista kötelezettséget vállalt. Annak ellenére, hogy a rendkívüli téli időjárás nehézségeivel a tehergépkocsiknak és vezetőiknek is meg kellett küzdeniük, a 7 tehergépkocsiból 6 az előírt feltételek megtartásával versenyben maradt. A március 10-i helyzet szerint az YA-369 frsz. kocsit 188 000 km-t teljesített. Monostori Rezső és váltótársa 1954. augusztusáig 225 000 km-t, 1955. szeptember közepéig 343 000 km-t tett meg az előírt feltételekkel és ekkor került sor először a gépkocsi főjavítására. A versenyzők ezt a világviszonylatban is kiemelkedő eredményt kb. 30%-os üzemanyag-megtakarítással érték el.¹⁸

❖

A Budapesti Szállítmányozási Vállalat (BSZV) is hozzáfogott a Ribakov-mozgalom vállalaton belüli megszervezéséhez. Az elgondolás az volt, hogy a vállalatra hárul egyre nagyobb feladatokat nem újabb beruházásokkal, hanem a Ribakov-mozgalom módszereinek megvalósítását oldják meg. A mozgalom megszervezése után napról napra emelkedett a vállalati teljesítőképessége és lényegesen csökkent az üres kilométert is.¹⁹

A Könnyűipari Minisztérium célfulavozó vállalatnál, a könnyűipari Szállítási Vállalatnál a tehergépkocsik jobb kihasználása

céljából komplexbrigádot hoznak létre és ennek feladatává tették a Ribakov-mozgalm tanulmányozását és bevezetését. 1953. március 10-én alakult meg a komplexbrigád és 1953. április 28-án indultak meg és egy múlva már 90 kocsi vett részt a mozgalomban.²⁰

Az É.M. 71. sz. Építőipari Tröszt főmérnöke aktívan segítette a 41. sz. AKÖV-nél szépen fejlődő Ribakov-mozgalmat. Utasította az anyagot szállító gépkocsi-clóadókat és a szállítások irányítóit, hogy az esetlegesen üresen közlekedő saját gépkocsik jelentkezzenek a vonalirányító helyeken. A TEFU vállalattal pedig azt közölte, hogy hol kaphatnak a TEFU gépkocsik állandóan szállításra váró anyagot.²¹

1954. augusztus 1-től valamennyi teherautó-fuvarozási vállalatánál bevezették a gépkocsivezetők premizálását. A premizálás alapja a távolságtól függő normán felüli súlyszállítás volt. Bevezetésétől azt várták, hogy nagy mértékben javul a gépkocsik kihasználása. A prémium kiszámításhoz szükséges adatokat a menetlevél tartalmazta, ezért a fuvarozatokra hátrították azt a fontos feladatot, hogy a menetlevélben a fuvarteljesítmény igazolása előtt minden esetben ellenőrizték az adatokat, győződjenek meg az adatok helyességéről és helytelen adat bejegyzése esetén hívják fel a gépkocsivezető figyelmét annak módosítására, vagy értesíték a fuvarozó vállalatot. A helytelen adatok igazolása nemcsak a statisztika valóságát veszélyeztette, hanem bérctalának is minősült.²²

Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter 1954. augusztus 5-én megtartott IV. Tehetgépjárműközlekedési értekezleten a legfontosabb feladatok között említette a munkafegyelem megszilárdítását, amitől a balestek csökkenését és az árudézmálások megszűnését is várták.²³ A munkafegyelem javítása a fuvarozás tervezésére és a tervek teljesítésére is vonatkozott. Az autóközleke-

dési vállalatok üzemi tervszámai az áru fuvarozási tervektől függetlenek voltak, ami elentmondásos volt. Egyik oldalon az autóközlekedési vállalatok üzemi tervének teljesítése, mint törvény állt a vállalt dolgozóinak feladataként, a másik oldalon a fuvarozatók ehhez képest alacsony áru fuvarozási tervei-ben foglalt, nem mindig jó kocsikihasználást biztosító szállításaikat is – népgazdasági érdekből – teljesíteni kellett. Így a tervszerű fuvarozás az üzemi terv teljesítésének gátló tényezőjeként jelentkezett. Ebből viszont az következett, hogy az autóközlekedési vállalatok a mindenáron történő tervteljesítés érdekében öncélúvá váltak, minden eszközt megragadtak, hogy a szerződéses, szolgáltatott fuvarozás által kiesett teljesítményeket más úton behozzák, ezért sokszor ésszerűtlen, gazdaságtalan, hosszútávú fuvarozásokat vállaltak. A fuvarozó vállalat a tervteljesítés érdekében sok esetben figyelmen kívül hagyta a népgazdaság valóságos érdekeit. A gépkocsivezetők sokszor „vastag ceruzával”, azaz a valóságnak nem megfelelő adatok bejegyzésével igyekeztek a vállalat teljesítményét növelni súlyban, kilométerben és forintban egyaránt.²⁴

1954 őszén versenyt hirdettek az autóközlekedési és a célfuvarozási vállalatok között az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében. A Begyűjtési Szállítási Vállalat hívta versenyre a célfuvarozási vállalatokat. Versenyfeladatként jelölték meg az árutonna-kilométer terv mikénti teljesítését, az egy fizető árutonna-kilométerre eső önköltség csökkentését, a KEI normához viszonyított üzemanyag-felhasználást, a menetidő alatt mutatkozó rakterület kihasználás fokát és az előírt TMK teljesítését. Az autóközlekedési igazgatóságok, illetve a felügyeletük alá tartozó autóközlekedési vállalatok hasonló versenyfeladatok alapján versenyeztek egymással.²⁵ (4. ábra)

A III. Pártkongresszus határozatai között az önköltség csökkentése is szerepelt. A

kitűzött feladat jobb végrehajtása érdekében 1954 novemberében brosúra jelent meg „Mi így csináljuk...” címmel. A brosúra a Fővárosi Teherautófuvarozó Vállalat legjobb gépkocsivezetőinek, szerelőinek és rakodómunkásának munka közben szerzett tapasztalatait, egyéni módszereit ismertette. Ezek között mondta el Monostori Rezső Munka Érdemrenddel kitüntetett gépkocsivezető, hogy a tehergépkocsik szokásos műszaki karbantartásán felül milyen részletkérdésekre szentel különös figyelmet a motor üzembiztos működése, élettartalmának meghosszabbítása érdekében, valamint fontos feltételként jelölte meg a gépkocsi szeretetét és a lelkiismeretességét is.²⁶

Az 1950-es évek elején a versenymozgalom kiszélesedésével a KPM Autófelügyelete versenyt indított a megyék között a balesetmentes közlekedésért és a közlekedési szabályok megtartásáért. A versenyeredményeket félévenként értékelték és a legjobb öt megye érdekelt dolgozói összesen 40 ezer forint jutalomban részesültek.

Az 1954. II. félévi versenyidőszakban:

I. HELYEZETT: Zala megye,

II. HELYEZETT: Somogy megye,

III. HELYEZETT: Nógrád megye,

IV. HELYEZETT: Vas megye.

A többi megye eredménye messze elmaradt az első négy megye eredményétől, ezért az ötödik megye nem részesült pénzjutalomban.

Az autóközlekedési igazgatóságok közötti versenyben a debreceni AKIG eredményei voltak a legjobbak.²⁷

A Győr-Sopron megyei tanács közlekedési csoportja 1954-ben megyei őszi forgalmi versenyt hirdetett, amit a győri Autóközlekedési Vállalat 1955. januárjában értékel. A versenyben

I. HELYEZETT: a Győr-Sopron megyei Mezőker Vállalat,

II. HELYEZETT: a mosonmagyaróvári Malomipari Szállítási Vállalat,

III. HELYEZETT: a soproni Tejipari Vállalat.

Az autóközlekedési és az autójavító ipar dolgozói a fémgyűjtés terén hirdettek versenyt. A legjobb eredményt az Autóbonító Vállalat érte el, amely a kampánytervet vasban 108%-ra, színesfémekben 220%-ra teljesítette. Az autóközlekedési igazgatóságok közül a miskolci igazgatóság 364%-ra teljesítette a tervet. Kiváló eredményt ért még el az I. sz. Autójavító Vállalat és a Fővárosi Autóbusz Főműhely is.²⁸

Az élenjáró munkamódszerek hatékonyabb elterjesztése érdekében a Ribakov-mozgalomról filmet is készítettek, amit 1955 márciusában Kaposváron, Keszthelyen és Nagykanizsán mutattak be a fuvaroztató vállalatok szállítási dolgozóinak és a fuvarozó vállalatok forgalmi dolgozóinak. Ennek keretében az Autóközlekedési Főigazgatóság ismeretterjesztő előadást is tartott, amit számos hozzászólás és vita követte.²⁹ (5. ábra)

A 23. sz. AKÖV gépkocsivezetői komoly eredményt értek el az önköltség csökkentésében. Például kilenc gépkocsivezető megtakarítása egy hónap alatt csaknem elérte egy Csepel gépkocsi árát. Ezt úgy érték el, hogy a számvitel dolgozói is csatlakoztak a versenyhez, és gépkocsinként tételesen értékelték a teljes önköltség alakulását. Ezt kilométerre vetítve végezték el a költségmegtakarítás megállapításával. Így a gépkocsivezetők a gépkocsira kimutatott költségtételekből mindig láthatták, hogy melyik az a költségtényező, amellyel kapcsolatban a munkájukat javítani kellett.³⁰ A miskolci 31. sz. AKÖV fennállása óta 1955 őszen lett először Élüzem.³¹ 1955 őszen Ribakov-gépkocsik segítettek Bács megyében a kukorica betakarításában. A budapesti 11. sz. AKÖV 16 db 6 tonnás, pótkocsis szerelvényt küldött rakodómunkásokkal a Bács megyei Terményforgalmi Vállalathoz, hogy a kukorica minél előbb a szárítókba és a raktárakba

kerüljön. Ebben az évben a III. negyedévi eredmények alapján élüzem lett a szombathelyi XII. és a miskolci XVI. sz. Autójavító Vállalat, valamint a jászberényi 10. és a budapesti 14. sz. Autóközlekedési Vállalat. A célfuvarozási vállalatok közül a Fővárosi Tcherautófuvarozási Vállalat lett ismét, ezúttal már tizedszer Élüzem.³²

1956 elején ismét napirendre került a bizonylati fegyelem megszilárdítása. A fuvarozás legfontosabb bizonylata a menetlevél, aminck a valóságnak megfelelő vezetéséért a fuvarozó és a fuvaroztató együtt volt felelős. Számtalan példa mutatta, hogy a fuvarozó vállalat egyedüli törekvése nem vezetett eredményre, a nagy számban előforduló szabálytalanságok felszámolását csak közös akaratlalt látták megoldhatónak.³³ (6. ábra)

A TEFU vállalatoknak 1951. január 1-től kellett fuvarozási tervet készíteni. A tervek készítésével kapcsolatban az volt a legnagyobb probléma, hogy a tervbejelentések nagyban eltértek a tervteljesítésektől. A tervfegyelmet különböző intézkedésekkel sem sikerült megjavítani, ezért az Autóközlekedési Főigazgatóság a gazdasági tárcák között szállítástervezési versenyt kezdeményezett. A verseny a Központi Szállítási Tanács 22/5/1954. KSZT. sz. határozata alapján 1954. április 1-én indult meg. A verseny értékelése során megállapították, hogy a számos kedvező eredmény mellett még sok esetben nagy eltérés mutatkozott a globális terv és tényszámok között. Ezért szükség-szerűvé vált a versenypontok újbóli megállapítása, azok finomítása, amit egy erre létrehozott munkabizottság állított össze és azt a Központi Szállítási Tanács 5/1/1956. KSZT. sz. határozatával 1956. január 1-i hatállyal hagyta jóvá. Az új versenyfeltételek szerint a 95 és 110% között teljesítő tárcák a teljesítés százalékának megfelelően részesülnek jó pontban, mégpedig a teljesítés 100%-hoz közeledése arányában. Továbbra is cél maradt a terven kívüli szállítások, valamint a

késve benyújtott fuvarozási tervek mennyiségének csökkentése. A tervbenyújtási határidők megtartását a késett napok után rossz pontok juttatásával biztosította a verseny. Nagy volt a jelentősége a gépkocsik kihasználásának és a pótkocsik fokozottabb igénybevételének is, amivel tovább is értékes versenypontokat lehetett szerezni.³⁴

A Központi Szállítási Tanács 1956. január 1-től egyéves időtartamra a tehergépkocsi szállítási versenyen kívül pótkocsi foglalkoztatási versenyt is szervezett. (7. ábra) A valamennyi gazdasági tárca részvételével folyó versenyben a helyezést a havonta előírt pótkocsi-mennyiség százalékos foglalkoztatása határozta meg. A versenyt a havi eredmények alapján negyedévenként értékelték. Az első helyezett tárca 3000, a második 2000, a harmadik 1000 forint jutalomban részesült.³⁵

A munkasikerek között kell megemlíteni azt is, hogy a Fővárosi Autótaxi Vállalat JA-850 frsz. Skoda gyártmányú személygépkocsijával Appel Géza gépkocsivezető az addigi legjobb eredményt érte el, 400000 kilométert teljesített főjavítás és baleset nélkül. Iván Lajos váltótársával együtt nagy gondnal kezelték a gépkocsijukat, mindennap megbeszéltek a gépkocsival kapcsolatos karbantartási és termelési feladatokat. Számtottevő üzemanyag-megtakarítással is hozzájárultak az önköltség csökkentéséhez.³⁶

A Központi Szállítási Tanács 53/15/1957. sz. határozata alapján 1958. január 1-től folyó tehergépkocsi-fuvarozási verseny II. negyedéves szakaszának értékelése során megállapították, hogy a szerződéses fuvarozások tervszerűségében az első negyedévhez viszonyítva nem tapasztalható javulás. Ennek az volt az oka, hogy május hónapban a vasúttól átvett fuvarfeladatok még nem szerepeltek a havi tervben. A mennyiségvállalásos fuvarozás elérte az összes szállított árumennyiség 60%-át. A pótkocsik igénybevétele csak kis mértékben emelkedett, a tárcák

a gépkocsi-kapacitás 10%-ának megfelelő gépkocsit foglalkoztattak.

A Központi Szállítási Tanács elnöke a jó eredményt elért tárcákat pénzjutalomban részesítette.³⁷

1958 tavaszán az autóközlekedési vállalatok új mozgalmat indítottak a „Veszteségmentes autóközlekedés” jelszóval és azt tűzték ki célul, hogy az végéig megszüntetik a szakma veszteségét, ami közel 50 millió forint volt.³⁸

1958. november 22-én a KPM Autófelügyeletének rendezésében a KPVDSZ kultúrtermében ünnepélyes keretek között osztották ki a KPM 48/1958. sz. rendeletével alapított „A Balesetmentes Közlekedésért” elnevezésű plaketteket és okleveleket. Az ünnepi beszédet Földvári László közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes mondta, 704 gépkocsivezető kapott kitüntetést.³⁹

Az 1958. évi második félévi eredmények alapján a KPM felügyelete alá tartozó közúti közlekedési vállalatok közül a 16. sz. Budapesti és az 51. sz. Szolnoki AKÖV a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlóját nyerte el. A 11., 13., 17. sz. Budapesti AKÖV-ök, a 22. sz. Zalaegerszegi, a 61. sz. Győri AKÖV, az Állami Fuvarozási és Kordélyos Vállalat, a debreceni és a békéscsabai BELSPED *élüzem* kitüntetését kapott. A célfuvarozási vállalatok közül Élüzem kitüntetést kapott az I. sz. Belkereskedelmi Szállítási Vállalat, a Tejipari Szállítási Vállalat, a győri Épületfuvarozó Vállalat és a KPM Üzemi Autófuvarozási Főnökség.⁴⁰

1959-ben a Budapesti 12. sz. Autóközlekedési Vállalat a gépkocsik kihasználási százalékának növelése, a menetóra és fuvaróra egymáshoz való viszonyának javítása és az egy métermázsra szállított súlyra eső állásidő csökkentése céljából értekezletet tartott és a meghívott fuvaroztatók szállítási ügyintézői között versenyt indított. (8. ábra) Az új módszerek keresésekor előtérbe került a gépkocsivezetők mikénti viszonya a fuva-

roztató vállalatokhoz. A gépkocsi-vezető jó vagy rossz munkája nem közömbös sem a fuvarozó, sem a fuvaroztató szempontjából.⁴¹ (9. ábra)

A Központi Szállítási Tanács 1959. október és november hónapokra versenyt hirdetett a gazdasági tárcák között a tehergépkocsik vasárnapi foglalkoztatására. A verseny kiértékelése során megállapították, hogy a legtöbb gazdasági tárca, illetve fuvaroztató nem tett meg mindent annak érdekében, hogy az előírt gépkocsi-mennyiség foglalkoztatható legyen. Október hónaputolsó vasárnapján az autóközlekedési vállalatok 1500 gépkocsival végeztek fuvarozást a gazdasági tárcák részére, november első vasárnapján ez a szám nem érte el az 1500-at, a második vasárnap 60-nal, a harmadik vasárnap pedig 300-zal növekedett.

A Fejér megyei Hírlap 1959 őszén beszámolt a 68. sz. Autóközlekedési Vállalat kongresszusi műszak alatt végzett jó munkájáról. A takarékos gépkocsivezetők 5 millió kilométert tettek meg baleset nélkül és csaknem 900000 forinttal csökkentették az önköltséget. A kalauzok udvarias magatartásukkal és a kocsik tisztán tartásával tették kényelmesebbé az utazást és segítették a megnövekedett utasforgalom lebonyolítását.⁴²

A teherautó-közlekedés dolgozói 1960 tavaszán a felszabadulási verseny keretében és éves távlatban is vállalták, hogy súlytervüket mintegy 10%-al, bevételi tervüket pedig 2,8%-kal túlteljesítik.⁴³ Ugyanekkor a Központi Szállító Tanács határozatot hozott a fuvarozási versenyfeltételek módosítására. A versenyfeltételek kidolgozására létrehozott munkabizottság az alábbiak figyelembevételével tartotta szükségesnek: a teherautó-biztosítása, az állásidők csökkentése, a pótkocsi-foglalkoztatás növelése, az egy rak-súlytonna-kapacitással megmozgatott súlytonna és a vasárnapi foglalkoztatás növelése, a napi foglalkoztatási idő növelése.

A felsorolt szempontok az év folyamán természetesen nem egyformán jelentkeztek, ezért legfontosabb tényezőként egész éven át az elszállított egy tonna súlyra eső állásidőt kellett figyelembe venni. A többi tényező jelentősége az adott időszakról és szállítási feladattól függően változott.

A konkrét versenyfeltételeket és a súlyponti feladatokat minden versenyző gazdasági tárcára vonatkozóan negyedévenként előre, a bázisszámok meghatározásával a Központi Szállítási Tanács állapította meg és a kiértékelés negyedévenként történt.⁴⁴

Szintén a munkaverseny keretében hirdették meg a „Szakma Ifjú Mestere” címet. Az Autótaxi Vállalatnál például 1960-ban közel nyolcvan versenyztek a címe elnyeréséért.⁴⁵

AKPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság annak érdekében, hogy egyes vállalatoknál alkalmazott élenjáró módszereket mind egyik AKÖV megismerje, állandó tapasztalatcserét szervezett vállalatai között. A tapasztalatcsere kiterjedt például a forgalomszervezésre és forgalomirányításra, a javítások technológiájára, a fejlett szervezési módszerekre és az adminisztráció csökkentésére.⁴⁶

Országosan elterjedt a „Szocialista brigád” cím elnyeréséért folyó verseny is. 1962-ben például a szekszárdi 11. sz. AKÖV-nél 42 brigád versenyzett a cím elnyeréséért.⁴⁷

A munkamódszerek javítása, lényegében az önköltség csökkentése azért volt lényeges szempont, mert az éves viszonylatban több milliárd forint ráfordítás egy-két ezrelékes csökkentése is millió forintokat tett ki.

A KPM Autóközlekedési vezérigazgatóság minden évben értékelt a takarékosági versenyt, aminek eredménye 1961-ben az alábbi volt:

A VÁLLALAT NEVE	PÉNZJUTALOM (FT)
1. Budapesti 18. sz. AKÖV	57 000
2. Belföldi Szállítványozási Vállalat	76 000
3. Budapesti 14. sz. AKÖV	31 000
4. Budapesti 11. sz. AKÖV	33 000
5. Salgótarjáni 33. sz. AKÖV	14 000
6. Budapesti 13. sz. AKÖV	–
7. Áll. Fuvarozási és Kordélyozási Vállalat	–
8. Budapesti 17. sz. AKÖV	–



A jutalom mértékét a létszám (fejkvóta) alapján állapították meg, ezért kaptak az alacsonyabb helyezést elért vállalatok magasabb összeget. Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság az AKÖV-ök között rakodásgepesítési versenyt is hirdetett. (10. ábra) A verseny célja a meglévő rakodógépek kihasználásának a növelése volt. Szintén versenyt hirdettek a korszerű szállításszervezési formák szélesebb körben történő elterjesztésére. (11. ábra) Az elért eredményeket pontozták és év végén a legjobb vállalatokat 80 ezer forintig terjedő összeggel jutalmazták.⁴⁸

Az 1962. évre meghirdetett verseny eredménye és a jutalom összege az alábbi volt:⁴⁹

RAKODÁSÉPÍTÉSI VERSENY

I. csoport	pont	jutalom
1–2. Szolnoki 7. sz. AKÖV	51 p.	55 000
1–2. Pécsi 12. sz. AKÖV	51	55 000
3. Békéscsabai 8. sz. AKÖV	49	35 000
II. csoport		
1. Salgótarjáni 2. sz. AKÖV	70	30 000
2. Nyíregyházi 5. sz. AKÖV	63	20 000
3. Egri 4. sz. AKÖV	42	–



KORSZERŰ SZÁLLÍTÁSSZERVEZÉSI VERSENY

1. Zalaegerszegi 16. sz. AKÖV	181	80 000
2. Nyíregyházi 5. sz. AKÖV	180	70 000
3. Székesfehérvári 14. sz. AKÖV	136	50 000
4. Miskolci 3. Sz. AKÖV	134	30 000



A közhasználatú autóközlekedés és az autójavító ipar területén 1963. május 1-ét megelőző napokban adták át a MT-SZOT Vörös Vándorzászlókat és az Élüzem kitüntéseket.⁵⁰

MT-SZOT Vörös Vándorzászlóval kitüntetett vállalatok lettek:

- Budapesti MÁVAUT Autóközlekedési Vállalat,
 - Egri 4. sz. Autóközlekedési Vállalat,
 - Autóalkatrészgyár Vállalat, Cinkota.
- Élüzem címmel kitüntetett vállalatok:*
- Nyíregyházi 5. sz. Autóközlekedési Vállalat,
 - Kaposvári 13. sz. Autóközlekedési Vállalat,
 - Veszprémi 15. sz. Autóközlekedési Vállalat,
 - Zalaegerszegi 16. sz. Autóközlekedési Vállalat,
 - Győri 19. sz. Autóközlekedési Vállalat,
 - Autótartozékokat Gyártó és Javító Vállalat, Budapest,
 - Budapesti IV. sz. Autóközlekedési Vállalat.



A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság az 1963. évben az autóbusz-közlekedés termelékenységének emelése érdekében a kalauz nélküli járatok számának növelésére indított versenyt. A verseny feltétele volt: a menetrend szerinti autóbusz km-re vonatkoztatott kalauzi ledolgozott óra csökkentése a távolsági autóbusz-közlekedésben. A bázis 1962. IV. negyedév volt. Az értékelést az AKÖV-ök végezték. A versenyben nem volt értékelhető az az AKÖV, amely a korrigált bázishoz viszonyítva az éves szintre göngyölített költséghányad (teljes) előírt mértékű éves feszítését nem teljesítette. A verseny befejeztével az I. helyezett 30 000, a II. helyezett 20 000, a III. helyezett 15 000 forint jutalmat kapott.⁵¹

A budapesti I. sz. Autóközlekedési Vállalatnál a gépkocsivezetők vezénylésénél az óraszóródások üzemegységenként és üzem-

egységeken belül is indokolatlanul nagyok voltak. A vállalat igazgatója a gépkocsivezetők vezénylésének matematikai módszerrel való megoldására célprémiumot tűzött ki. A prémiumfeladat feltételei voltak:

- a matematikai módszerrel való vezénylésének biztosítani kell, hogy az átlagos gépkocsivezetői órán túl maximálisan 20 órát meg nem haladó óraszóródás lehet,
- a módszernek biztosítani kell, hogy az átlagos tudással rendelkező vezénylő a vezénylést zökkenőmentesen el tudja végezni,
- a módszer alkalmazásánál figyelmen kívül kell hagyni, azokat a gépkocsivezetőket, akik a hónap folyamán betegállományban, fizetett szabadságon voltak, a vállalat állományba be-, illetve kiléptek, továbbá azokat, akik idős voltak miatt vagy egyéb körülmények folytán nem vállalják a havi 250 óránál több munkaidő teljesítést.

A célprémium kifizetésének feltétele a módszernek félévi próbaidőn át való hibamentes működése.

A javaslatok beküldési határideje 1963. június 29. volt.

A KPM Autóközlekedési vezérigazgatóság 1963. április 1-től a vasútállomási rakodások hatékonyságának növelése céljából a központosított és a nem központosított vasútállomási forgalomban részt vevő AKÖV-ök részére versenyt indított. Versenyfeladat volt az egy kocsióra eső rakodási idő csökkentése. Kizáró ok volt a késetten kezelt kocsik részarányának a szakmai átlagot meghaladó magas száma. Az értékelés során a legkedvezőbb eredményt a legalacsonyabb fajlagos érték jelentette. A versenyt negyedévenként értékelték. A vállalatokat a nagyságrendről és a vasútállomások forgalmától függően az AVIG három csoportba sorolta. A versenyben legjobb eredményt elérő vállalatokat az AVIG összesen 20 000 forint jutalomban részesítette.⁵²

Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság

ezekben az években a legjobb rakodógépkészítői cím elnyeréséért is munkaverseny hirdettetett, amit évenként értékelték. 1964-ben az első tíz helyezett között a budapesti 1. sz. AKÖV, a békéscsabai 8. sz. AKÖV, az egri 4. sz. AKÖV és a pécsi 12. sz. AKÖV dolgozói szerepeltek. Az AVIG az első öt helyezettet ezertől négyezer forintig terjedő összeggel jutalmazta. Ebben az évben valamennyi jutalmazott az 1. sz. AKÖV dolgozója volt.⁵³

A Központi Szállítási Tanács negyedévenként értékelt, elemezte a fuvarozástervezési versenyt, amiben a gazdasági tárcák három csoportba sorolva vettek részt.⁵⁴

A KPM Autóközlekedési Vezérgazgatóság területén folyó munkaversenyt a versenyfeltételek szerint rendszeresen értékelték és a legjobban teljesítőket elismerésben részesítették. A kiemelkedően jó munkát végző vállalatok elnyerték az Élüzem címet, a legjobbak pedig a Minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsa Vörös Vándorzászlóját.

Az 1965. évi eredmények alapján a zalaegerszegi 16. sz. Autóközlekedési Vállalat a Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlóját, a MÁVAUT Autóbusz-közlekedési és Autóbuszjavító Vállalat, a miskolci 3. sz. Autóközlekedési Vállalat, a nyíregyházi 5. sz. Autóközlekedési Vállalat, a debreceni 6. sz. Autóközlekedési Vállalat, a szekszárdi 11. sz. Autóközlekedési Vállalat, a székesfehérvári 14. sz. Autóközlekedési Vállalat és a Gépipari Autófuvarozó Vállalat az Élüzem címet nyerte el.⁵⁵

1966. szeptember 12-én bensőséges ünnepség keretében adták át Kecskeméten a zöldség- és gyümölcsárak fuvarozásában július hónapban legjobb eredményt elért megyei AKÖV-nek, a 9. sz. Autóközlekedési Vállalatnak a SZÖVOSZ ezüst vándorszerlegét.

A MÁV Vezérgazgatóság, az Autóközlekedési Vezérgazgatóság, a Vasutasok

Szakszervezete, valamint a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete a MÁV-VOLÁN komplexbrigád-mozgalom kiszélesítése és a legjobban működő brigádok munkájának elismerése és jutalmazása céljából vándorzászlókat (vasút-igazgatásonként 1-1, összesen 6 zászló) alapítottak és azokat a legjobb brigádok félévenként kapták meg. A kiértékelés első időszaka 1966. I. félév volt. Az első helyezést elért komplexbrigádok a vándorzászlót és pénzjutalmat, a 2-3. helyezettek oklevelet és pénzjutalmat is kaptak.⁵⁶

A MÁV-AKÖV komplexbrigádok száma 1966-ban 121-ről 181-re emelkedett. A mozgalomhoz ekkor negyven fuvaroztató is csatlakozott, a tárgyalások folytak a szén-, kő és kavicsbányák dolgozóinak a csatlakozásáról is. A komplexbrigád-mozgalom révén emelkedett a munka szervezettsége, ezáltal pedig jelentős mennyiségű vasúti kocsi és tehergépkocsi szabadult fel, ami a népgazdaság számára több tízmillió forint megtakarítást eredményezett.⁵⁷

A munkaverseny 1968 után, az új gazdaságirányítási rendszer követelményeinek megfelelően folytatódott tovább...

A Közlekedési Közlöny, a napilapok és az üzemi újságok ezekről a versenyeredményekről, munkasikerekről is folyamatosan beszámoltak.

JEGYZETEK

¹ *Közlekedési Közlöny*, 1952/5. szám. II. 3. A munkaverseny kiértékelését az 100/1952 (I.19.) sz. együttes MT. és SZOT határozat szabályozta.

² *Közlekedési Közlöny*, 1952/14. szám. IV. 6.

³ *Közlekedési Közlöny*, 1952/16. szám. IV. 20. Személygépkocsi-vezetők közül sztahanovista lehetett, aki új gépkocsival: 900–1050 cm³ hengerűrtartalom esetén 80 000 km-t, 1051–1500 cm³ hengerűrtartalom esetén 100 000 km-t, 1501 cm³ hengerűrtartalom felett 110 000 km-t teljesít nagyjavítás nélkül.

Tehergépkocsi-vezetők közül sztahanovista lehetett, aki új kocsival: 0,5 tonna teherbírású tehergépkocsiig 80 000 km-t, 1,5 tonna teherbírású tehergépkocsiig 100 000 km-t, 1,5 tonna teherbírású tehergépkocsi felett 110 000 km-t teljesít nagyjavítás nélkül.

Autóbusz és különleges gépjárművek vezetői közül sztahanovista lehetett, aki új benzinüzemű gépjárművel 110 000 km-t, dízelüzemű gépjárművel 100 000 km-t teljesít nagyjavítás nélkül.

Autóbuszkalauz sztahanovista címet akkor nyerhette el, ha a „táskapénzt” a szolgálati számonként (vonalként) meghatározott normához viszonyítva 3 hónapon keresztül 30%-al növelte.

⁴ *Közlekedési Közlöny*, 1953/21. szám. V. 24.

⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1953/22. szám. V. 31.

⁶ *Közlekedési Közlöny*, 1953/27. szám. VII. 5.

⁷ *Közlekedési Közlöny*, 1953/34. sz. VIII. 23.

⁸ *Közlekedési Közlöny*, 1953/42. szám. X. 18.

⁹ *Közlekedési Közlöny*, 1953/46. szám. XI. 15.

¹⁰ *Közlekedési Közlöny*, 1953/30. szám. VII. 26.

A *Közlekedési Közlöny* október 11-én arról számolt be, hogy „a közelmúltban jelent meg Kamondy Imre – Dutkay László: *A Ribakov-mozgalom szervezése, brosúrája*, amelyet a tehergépkocsi-közlekedés dolgozói igen nagy érdeklődéssel vártak.

A brosúra ismerteti a *Százezer kilométer* című regényből leszűrhető, számunkra legfontosabb tapasztalatokat és azt követően a Ribakov-mozgalom úttörőjének, a Fővárosi Teherautó-fuvarozási Vállalatnak, a mozgalom megszervezésével és clindulásával kapcsolatos ténykedését.

A következő fejezet e mozgalom általános alapfeltételeiről, valamint az egyes munkakörökben dolgozók teendőiről szól.

„Kívánatos, hogy a brosúrában foglalt ismeretanyagot a TEFU és célfuvarozási vállalatok, valamint a fuvaroztató vállalatok dolgozói is behatóan tanulmányozzák és annak nyomán új sikereket érjenek el a Ribakov-mozgalom bevezetése és kiszélesítése érdekében.”

¹¹ *Közlekedési Közlöny*, 1953/40. szám. X. 4.

¹² *Közlekedési Közlöny*, 1953/45. szám. XI. 8.

¹³ *Közlekedési Közlöny*, 1953/49. szám. XII. 6.

1952 első hónapjaiban a Teherautófuvarozási Központ intézkedései nyomán egyre jobban kibontakozott a Nazarova-mozgalom, aminek az volt lényege, hogy a gépkocsivezetők a gondjaik-

ra bízott gépkocsikat áptolták, karban tartották úgy, hogy azok mindenkor megbízható, üzemképes állapotban legyenek. A mozgalom keretében a TEFU vállalatok gépkocsijaik egy részét forgalmasabb községekből teljesítménybéres díjazás ellenében szerződéses gépkocsivezetőknek adták ki. Ezeket a gépkocsivezetőket a Posta helyi szerve irányította. A rendszer előnye volt, hogy a gépkocsinak nem kellett a vállalat székhelyéről üres kimenni a községebe fuvarozás céljából, hanem azt helyben állomásozva, kevés üres kilométerrel elvégezhette. A szakértők becslése szerint a vállalati fuvarozás 10-15 ezer kilométeres teljesítményre 50-60 ezer kilométerre emelkedett nagyjavítás nélkül. (*Közlekedési Közlöny*, 1952/8. szám. II. 24.)

¹⁴ *Közlekedési Közlöny*, 1953/48. szám. XI. 29. Az 1953. évi III. negyedévi verseny értékelése alapján a TEFU vállalatok közül a legjobb eredményt a Fővárosi Teherautófuvarozási Vállalat érte el. Ennek alapján a vállalat újból élüzem címet kapott. A második helyezett Budapesti III. sz. TEFU vállalat a KPM és a Szakszervezet vándorzászlóját nyerte el.

1953. december 13-án arról számolt be a KK, hogy 1954-ben az előírt gépkocsi-mennyiséggel kell Ribakov-fuvarozást végezni. Ez a darabszám túlhaladja a ténylegesen Ribakov-fuvarozást végző gépkocsik darabszámát, ami azt eredményezi, hogy csökken a kötbérszerződéssel biztosítható gépkocsik darabszáma. Feltétlenül szükségesnek tartották, hogy már 1954. évi I. negyedéves tervben külön szerepeljen a Ribakov-fuvarozás, mert csak így kerülhető el, hogy a kötbéres fuvarozásokat terhelő Ribakov-fuvarozás a tervteljesítések vizsgálatánál ne minősüljön terven kívüli fuvarozásnak.

¹⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1954/11. szám. III. 14. Katona Antal, a közlekedési- és postaügyi miniszter első helyettese 1954. január 27-én ünnepélyes keretek között jutalmazta meg az 1953. évi nyári-őszi forgalomban jó munkájukkal kitűnt gépkocsi-közlekedési dolgozókat.

¹⁶ *Közlekedési Közlöny*, 1954/5. szám. I. 31.

¹⁷ *Közlekedési Közlöny*, 1954/11. szám. III. 14.

¹⁸ *Közlekedési Közlöny*, 1954/14. és 35. szám. IV. 4. és VIII. 29.

¹⁹ *Közlekedési Közlöny*, 1954/19. szám. V. 9.

²⁰ *Közlekedési Közlöny*, 1954/20. szám. V. 16.

²¹ *Közlekedési Közlöny*, 1954/30. szám. VII. 25.

²² *Közlekedési Közlöny*, 1954/32. szám. VIII. 8.
²³ *Közlekedési Közlöny*, 1954/33. sz. VIII. 15.
²⁴ *Közlekedési Közlöny*, 1954/37. szám. IX. 12.
²⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1954/44. szám. X. 31.
 A kecskeméti Gépkocsi-közlekedési Vállalat 1954 végén Élüzem lett. Az eredményt a vállalat dolgozói a socialista munkaverseny-mozgalommal, az utaskilométer és a bevételi tervek túlteljesítésével, az önköltségcsökkentésnél 9%-os megtakarítással, nyereségtervek 113%-os túlteljesítésével és 22%-os üzemanyag-megtakarítással érték el. A kitüntetés elnyeréséhez még az is hozzásegítette a vállalatot, hogy minden gépkocsivezető részt vesz a „Vezess baleset nélkül” versenyben és 1954-ben nem volt baleset.

²⁶ *Közlekedési Közlöny*, 1954/46. szám. XI. 14.
²⁷ *Közlekedési Közlöny*, 1955/4. szám. I. 23. Az 1954. évi IV. negyedévi eredmények alapján az Autóközlekedési Főigazgatóság felügyelete alá tartozó vállalatok közül a 15. sz. Autóközlekedési Vállalat, az Autófelszerelési Cikk Gyára, az Autóalkatrész-javító Vállalat és az Autó-alkatrész-gyár Vállalat nyerte el az *élüzem* címet.

²⁸ *Közlekedési Közlöny*, 1955/6. szám. II. 6.
²⁹ *Közlekedési Közlöny*, 1955/14. szám. IV. 3.
³⁰ *Közlekedési Közlöny*, 1955/18. szám. V. 1.
³¹ *Közlekedési Közlöny*, 1955/36. szám. IX. 4.
³² *Közlekedési Közlöny*, 1955/48. szám. XI. 27.
³³ *Közlekedési Közlöny*, 1956/3. szám. I. 15.
³⁴ *Közlekedési Közlöny*, 1956/10. szám. III. 5.

Az új alapokra helyezett tehergépkocsi szállítástervezési verseny 1956. II. negyedévben:

1. Orsz. Kisipari Szövetkezetek Szöv.-e	563 jó pont
2. Könnyűipari Minisztérium	477 jó pont
3. Szénbányászati Minisztérium	400 jó pont
4. Élelmiszeripari Minisztérium	370 jó pont
5. SZÖVOSZ	355 jó pont
6. Vegyipari és Energiaügyi Min.	347 jó pont
7. Kohó- és Gépipari Minisztérium	343 jó pont
8. Kohó- és Gépipari Min. „B”	237 jó pont
9. Begyűjtési Minisztérium	230 jó pont
10. Belkereskedelmi Minisztérium	153 jó pont
11. Közlekedés- és Postaügyi Min.	99 jó pont
12. Országos Erdészeti Főigazgatóság	21 jó pont
13. Város- és Községgazdálkodási Min.	90 rossz pont
14. Állami Gazdaságok Min.-a	410 rossz pont
15. Építészeti Minisztérium	563 rossz pont
16. Földművelésügyi Minisztérium	883 rossz pont

³⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1956/11. szám. III. 11.
³⁶ *Közlekedési Közlöny*, 1956/16. szám. IV. 15.
³⁷ *Közlekedési Közlöny*, 1958/33. sz. VIII. 17.
³⁸ *Közlekedési Közlöny*, 1958/45. szám. XI. 9.
³⁹ *Közlekedési Közlöny*, 1958/49. szám. XII. 7.
⁴⁰ *Közlekedési Közlöny*, 1959/16. szám. IV. 19.
⁴¹ *Közlekedési Közlöny*, 1959/36. szám. IX. 6.

Az 1959. évi IV. negyedévi versenyeredmény alapján: Fővárosi 3. sz. Építőipari Vállalat, MÁV Hídépítő Vállalat, 41. sz. Állami Építőipari Vállalat, 1. sz. Mélyépítő Vállalat, Fővárosi IV. sz. Építőipari Vállalat, Közlekedési Építőipari Vállalat. A vállalatok szállításvezetői jó munkájukért a Központi Szállítási Tanács Titkársága útján pénzjutalomban is részesültek. (*Közlekedési Közlöny*, 1960/10 szám. III. 6.)

⁴² *Közlekedési Közlöny*, 1959/47. szám. XI. 22.
⁴³ *Közlekedési Közlöny*, 1960/12. szám. III. 20.
 A közhasznú autóközlekedés 1960. évi terve 35 millió tonna áru, távolsági forgalomban 305 millió utas, taxi-közlekedésben 5,8 millió utas volt. Lófogatú szekerekkel 15 millió tonna áru fuvarozását terveztek. (*Közlekedési Közlöny*, 1960/13. szám. III. 27.)

⁴⁴ *Közlekedési Közlöny*, 1960/13. szám. III. 27.
⁴⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1960/23. szám. VI. 5.
⁴⁶ *Közlekedési Közlöny*, 1962/7. szám. II. 18.
⁴⁷ *Közlekedési Közlöny*, 1962/15. szám. IV. 15.
⁴⁸ *Közlekedési Közlöny*, 1962/18. szám. V. 6. A rakodásgépesítési verseny az alábbi rakodógépekre terjedt ki: forgó-rakodógépek, baggerok (E-302, E-03, K-505, FB-50, RB-1), autódaruk. Versenyfeltételek: a tervezett súlydíjas fajlagos állásidő csökkentése, a rakodógépek által felrakott súlymennyiség 1 tonnára eső üzemköltségének (üzemanyag, energia, karbantartási anyag és bér, gépkezelői bér) csökkentése, a géptípusonként megadott normatívához képest a saját rakodógéppel megmozgatott évi fajlagos t/gépsúly-mennyiség növelése.

Az egyéves időtartamra meghirdetett versenyben nem volt értékelhető az az AKÖV, amely a korrigált bázishoz viszonyítva az éves szintre göngyöltett költséghányad (teljes előírt mértékű éves feszítését nem teljesítette. A verseny meghirdetésekor az I. helyezett 60.000, a II. helyezett 50.000, a III. helyezett 35.000, a IV. helyezett 30.000 az V. helyezett 20.000 forint jutalomra számíthatott. (*Közlekedési Közlöny*, 1963/8. szám. II. 24.)

⁴⁹ *Közlekedési Közlöny*, 1963/23. szám. VI. 9.

⁵⁰ *Közlekedési Közlöny*, 1963/18. szám. V. 5.

A rakodásgepesítési verseny 1963. évi eredményei:

	<i>pont</i>	<i>jutalom</i>
1. Állami Fuvarozási és Kordélyozási Vállalat	74	60 000 Ft
2. Békéscsabai 8. sz. AKÖV	67	50 000 Ft
3. Budapesti 1. sz. AKÖV	65	35 000 Ft
4. Veszprémi 15. sz. AKÖV	39	30 000 Ft
5. Kecskeméti 9. sz. AKÖV	34	20 000 Ft

⁵¹ *Közlekedési Közlöny*, 1963/8. szám. II. 24.

⁵² *Közlekedési Közlöny*, 1963/27. szám. VII. 7.

⁵³ *Közlekedési Közlöny*, 1965/16. szám. IV. 18.

⁵⁴ *Közlekedési Közlöny*, 1966/12. szám. III. 20.

Az első csoportba a Belkereskedelmi, az Élelmezésügyi, az Építésügyi Minisztérium és a KPM tartozott. A második csoportba a Nehézipari, a Könyvüipari Minisztérium, az Országos Erdészeti Főigazgatóság, az OKISZ, valamint a központosított fuvarozást végző szervek tartoztak.

A harmadik csoportba a Kohó- és Gépipari, a Földművelésügyi Minisztérium és a SZÖVOSZ tartozott.

⁵⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1966/21. szám. V. 22.

⁵⁶ *Közlekedési Közlöny*, 1966/40. szám. X. 2.

MÁV IGAZGATÓSÁG

Budapest
Miskolc
Szeged
Szombathely
Debrecen
Pécs

1. HELY

Bp.-Angyalföld
Sátoraljaújhely
Kecskemét
Zalaegerszeg
Mátészalka
Szekszárd

2. HELY

Szolnok teher pu.
Eger
Kunszentmárton
Szombathely
Karcag
Pécs pu.

3. HELY

Salgótarján külső
Gyöngyös
Szeged teherpu.
Sopron-GYSEV
Debrecen
Nagykanizsa

⁵⁷ *Közlekedési Közlöny*, 1967/15. szám. IV. 9.

A komplexbrigádok helyezései az 1966. II. félév alapján:

MÁV IGAZGATÓSÁG

Budapest
Miskolc
Szeged
Szombathely
Debrecen
Pécs

1. HELY

Bp.-Angyalföld
Füzesabony
Hmezővhely
Szombathely
Karcag
Pécs pu.

2. HELY

Salgótarján
Sátoraljaújhely
Kecskemét
Zalaegerszeg
Törökszentmiklós
Kaposvár

3. HELY

Székesfehérvár
Szerencs
Kalocsa
Pápa
Mátészalka
Nagykanizsa

Ábrák melléklete

1. ÁBRA

A RIBAKOV-MOZGALOM A SIKEREK ÉS AZ AJÁNLÁSOK ELLENÉRE SEM LETT ORSZÁGOS MOZGALOM.

A. Ribakov válasza a Fővárosi Teherfuvarozó Vállalat levelére

Lapunk olvasói már jól tudják, hogy a tehergépkocsik jobb kihasználásának fontos szociálta módszere a hazánkban nottáé megindított Ribakov-mozgalom. E mozgalom elnevezését — miként az olvasóink elöli is ismeretes — *Anatolij Ribakov, Szalán-díjas szovjet író után* kapta, akinek „Százézer kilométer” (Vogyitell) című rendkívül inulásgoé és emellett saóráskozáló regényve rávilágít a szokró a munkamódszerekre, amelyekkel nagy mérvben növelhető a teherautófuvarozás teljesítőképessége.

A Ribakov regényve nyomán hazánkban megindult mozgalom már jelenleg is *komoly eredményekről* számolhat be. A mozgalomban résztvevő tehergépkocsik kihasználtsága — a többi gépkocsizhoz viszonyítva — *jelentősen nagyobb*, ezzel a tehergépkocsikkal ószehasonlíthatatlanul több áru gyors elszállítása válik lehetővé.

A Fővárosi Teherfuvarozó Vállalat dolgozói a nagy-szerű eredmények birtokában nem feledték meg arról, hogy sikereiket végreeredményben kinek köszönhetik. Ezért *levelet küldtek* az említett regény szerzőjének. A Ribakov elvtársnak, amelyben *forró köszönetét* fejezték ki, hogy ilyen egyszerű könyvvel segítette a gépkocsik kihasználtsáé magyarországi dolgozóit. A levélben kifejezték azt az elhatározásukat, hogy nem állnak meg az eddigi eredményeknél, hanem — a regényben foglaltak további szééskörü alkalmazásával — újabb munkaszervezméket küzdenek.

A Fővárosi Teherfuvarozó Vállalat e leveléve A. Ribakov elvtárs a következő választ küldte:

„Tisztelt Elvtársak!

Engedjék meg, hogy őszinte szívből mondjak köszönetet meleg sorakbéri és azért a figyelemért, amelyben „Vogyitell” című regényemet részesítették.

A gépkocsiveztő munkája előttem, nemcsak mint a *fenül könyve szerzője, hanem mint olyan ember előli is drága, aki sok éven át dolgozott a gépkocsizállítási szakmában és e pályán rakodómunkásból mérnökig ut-tem fel.*

Regényemben azt akartam bemutatni, hogy minden munka, *lassák az első tekintetre bármily kicsinynek, vagy jelentéktelennek is, megtisztelő és nagy, ha a társadalmat javát szolgálja.*

Mindenkor az volt a meggyőződésem, hogy az emberi élet értékét elsősorban az *halozza meg, amit az ember a társadalmának nyújt, amit a dolgozóik boldogságáért tesz, az pedig rendszerint nem ottól függ, milyen lételet vagy állást töli be valaki, hanem attól, mennyire ismeri fel kötelességét és kötelezettségét a néppel szemben, mint a szocialista társadalom tagja.*

Az író munkája ebben az értelemben semmiben sem különbözik más, bármely életfolyán dolgozó ember munkájától. Annak felismerése, hogy *könvünk valamiképpen segítséget nyújt az embernek az élethez és a munkához — a legnagyobb kitüntetés számunkra.*

Eppen ez az oka annak, hogy *szorik annyiá értéket és engedtek meg egyáltalán, hogy az új Magyarországi építésteiben folyó nagy munkájukhoz sikereket kívánhassak Önöknek.*

Születéves üdvözléttel

A Ribakov s. k.”

Ribakov elvtárs leveléből jól eső érzése! Ismételtlen meggyőződhetünk arról, hogy a nagy Szovjetunió polgárai élénk figyelemmel kísérik hazánk dolgozóinak a jobb és igazságosabb társadalmi gazdasági rend kiakiklásáért, a szocializmus építését követelő küzde-mét. A magyar teherautófuvarozás dolgozóit Ribakov elvtárs levele serkentte újabb és újabb munkasikerek el-erőse.

Gépkocsifuvarozási közlemények

A «Ribakov-mozgalomról»

Anatolij Ribakov Sztálin-díjas szovjet író «100.000 kilométer» című művéből merített tapasztalatok alapján mozgalom indult nálunk, amely a könyv írója után «*Ribakov-mozgalom*» néven ismeretes. A mozgalom kezdeményezője a *Fővárosi Teherfuvarozási Vállalat* igazgatója, Martis Béla elvtárs, valamint a vállalat dolgozói voltak.

A mozgalom célja a fuvareszközök jobb kihasználása, a gépkocsifuvarozás termelékenységének fokozása. Ezt a feladatot a mozgalom szervezett fuvarokkal, a gépkocsik jobb karbantartásával, a rakodások megszervezésével, a munkafegyelem megszilárdításával, a 100.000 km-es mozgalom továbbfejlesztésével oldja meg.

A mozgalom eddig is szép eredményeket hozott. A *Főtefunál* a mozgalomban részt vevő gépkocsik kihasználása március hónapban 64.3% volt. Jellemző, hogy ezt megelőzően a gépkocsik kihasználása csupán 52—54% körül mozgott. A mozgalomban jelenleg mintegy 50 gépkocsi vesz részt.

A mozgalom jelentőségét a *Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének Elnöksége* azonnal felismerte, s annak továbbfejlesztésére irányt szabó *határozatokat* hozott.

Május hó 8-án a TEFU Központban a mozgalommal kapcsolatban sikeres *ankétot* tartottak, amelynek keretében Martis elvtárs ismertette a mozgalom jelentőségét, szervezeti kérdéseit, a mozgalom kiszélesítésének akadályait, valamint a mozgalom bevezetése következtében eddig elért eredményeket.

A beszámoló után Budapesten az I. és a III. számú TEFU képviselői is bejelentették *csatlakozásukat* a mozgalomhoz. Az említett vállalatok dolgozói a május hó 17-i választások tiszteletére vállalták, hogy 20, illetve 10 gépkocsival részt vesznek a mozgalomban. Ezt követte a II. számú TEFU bejelentése, mely szerint a vállalat dolgozói június hó 1-ével szintén *csatlakoznak* a mozgalomhoz.

A mozgalom bevezetése, annak kiszélesítése sok-sok megoldandó problémát hozott felszínre, amelyek közül legfontosabbnak a *diszpécser hálózat* kiépítése, a *kötéberes kocsi* és a *rakodómunkások* kérdése említhető meg. Ezeknek a problémáknak a megoldását a Központi Szállítási Tanács és a Közlekedésügyi Minisztérium is hathatósan támogatja s így megadja a lehetőséget, hogy mind a TEFU többi vállalatai, mind a célfuvarozási vállalatok is rövid időn belül csatlakozzanak a mozgalomhoz.

A mozgalom jelentőségére tekintettel rövid időn belül a Közlekedési Közöny hasábjain *részletes tanulmányban* fogunk ismertetőt adni.

2. ÁBRA

A RIBAKOV-MOZGALOM
ALKALMAZÁSÁVAL EGYES
VÁLLALATOK KIEMELKEDŐ
EREDMÉNYT ÉRTEK EL.

A Fővárosi Teherfuvarozó Vállalat értékes kongresszusi felajánlása

A „FŐTEFU HIRADO”, a Fővárosi Teherfuvarozó Vállalat üzemi újsága közli a vállalat dolgozóinak a Magyar Dolgozók Pártja III. Kongresszusának tiszteletére tett felajánlását, Eszerint:

1. A Csepel Diesel 3,5 tonnás tehergépkocsik *főjavítási* *útjaidi üzemi normáját* 1954. évben a megállapított 70 000 km-ről 110 000 km-re emelik.

2. A Ribakov-mozgalom továbbfejlesztésével a vállalat *gépkocsijainak kihasználtságát* a tervben előírt 54% helyett 56%-ra teljesítik.

3. Tíz Csepel Diesel 3,5 tonnás tehergépkocsi vezetője együttesen vállalta, hogy április 30-ig a *norma szerinti üzemanyag 25%-át megtakarítják* és a megtakarított gázolajmennyiséggel 31 000 km bekeulet tesznek meg.

4. Az autófuvarozás *költségének csökkentése*, az olcsóbb fuvarozás érdekében vállalták, hogy az 1 *árutonnakilométerre eső fuvardíj bevételét 2 Ft alá csökkentik*.

A FŐTEFU eddig elért eredményei alapján reméljük, hogy a vállalat dolgozói értékes felajánlásait sikeresen teljesítik.

3. ÁBRA

A PÁRTKONGRESSZUS TISZTELETÉRE MINDEN VÁLLALAT TETT FELAJÁNLÁST.

5. ÁBRA (JOBBRA FELÜL)

FELSZABADULÁSI VERSENYFELHÍVÁSSAL IS ÖSZTÖNÖZTÉK A TERVEK TELJESÍTÉSÉT ÉS TÚLTELJESÍTÉSÉT.

6. ÁBRA (JOBBRA ALUL)

NEM OK NÉLKÜL SZORGALMAZTÁK A BIZONYLATI FEGYELEM MEGSZILÁRDÍTÁSÁT!

A célfuvarozási vállalatok közötti „őszi csúcsgazdálkodási verseny” értékelésének eredménye

Az 1954. évi augusztus 1-től december 31-ig tartó „őszi csúcsgazdálkodás legjobb célfuvarozási vállalata” címért folytatott versenyben a végleges értékelés szerint a résztvevők a következő helyezési sorrendet érték el:

1. II. sz. ÉPFU Vállalat	74,5 pont
2. Begyűjtési Szállítási Vállalat	67,1 pont
3. Zöldésg és Gyümölcs Szállítási Vállalat	62,9 pont
4. Miskolci ÉPFU Vállalat	59,6 pont
5. I. sz. ÉPFU Vállalat	34,8 pont
6. Keletmagyarországi Földszöv. Száll. V.	32,1 pont
7. Középmagyarországi Földszöv. Száll. V.	31,3 pont
8. Pécsi ÉPFU Vállalat	25,5 pont
9. Bácsmezei Földszöv. Száll. V.	23,5 pont
10. Budapesti Élelmiszerfuvarozó Vállalat	9,5 pont
11. Tejipari Szállítási Vállalat	8,9 pont
12. Söripari Szállítási Vállalat	2,4 pont
13. Konzerv- és Húsipari Szállítási Vállalat	— 32,8 pont
14. Könnyűipari Szállítási Vállalat	— 50,1 pont

Az első három helyezett részére járó oklevelet az Autóközlekedési Főigazgatóság vezetője adja át ünnepélyes külsőségek között.

4. ÁBRA

A VERSENYEREDMÉNYEK MÉG JOBB MUNKÁRA ÖSZTÖNÖZTÉK A VÁLLALATOKAT.

Gépkocsifuvarozási közlemények

A felszabadulási verseny híre

A Rákosi Mátyás Művek dolgozóinak felszabadulási versenyfelhívásához az autójavitó és közlekedési vállalatok közül a II. sz. Autójavitó Vállalat, a cinkotai Autóalkatrészgyár, a 13. sz. AKÖV, a szombathelyi Belsped és a Fővárosi Villamos Főműhely dolgozói az elsők között csatlakoztak.

A II. sz. Autójavitó Vállalat dolgozói 1953. évi első negyedévi tervüknek három nappal a határidő előtt történő teljesítését vállalták. Ez annyit jelent, hogy két gépkocsi nagyjavítását és öt gépkocsi motorjavítását végzik el terven felül.

A cinkotai Autóalkatrészgyár termelési tervének 2%-os túlteljesítését vállalta.

A 13. sz. AKÖV dolgozói az első negyedéves súlytervüknek 5%-os túlteljesítését, s az egy kilométerre eső önköltségnek 3%-kal való csökkentését vállalták. A gépkocsivezetők felajánlották, hogy 125 000 km út megtételéhez szükséges üzemanyagot takarítsanak meg a negyedév folyamán.

Január 15-ig az autójavitó és közlekedési vállalatok 98%-a csatlakozott a Rákosi Művek felhívásához. Külön kiemelendő a felajánlások közül az Autó- és Alkatrész-ellátó Tröszt kezdeményezése, amely a javító vállalatok anyag- és alkatrészellátását kívánja a lehetőségekhez képest biztosítani.

A január havi eredményeket vizsgálva, a javító vállalatok közül a legjobb eredményt érték el tervük teljesítésében a XIV. és a XV. sz. autójavitó vállalatok, valamint a Mávaui Főműhely.

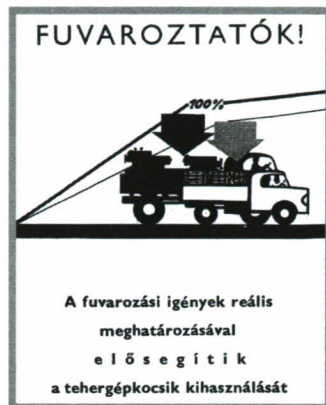
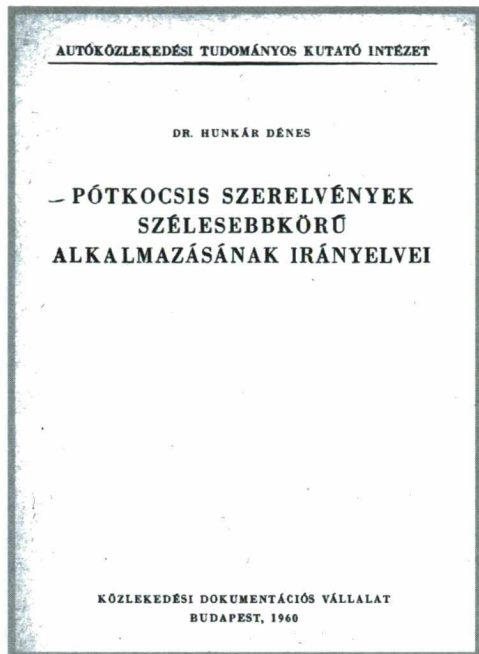
Az autóközlekedési vállalatok teljesítését vizsgálva, azt látjuk, hogy az autóközlekedési igazgatóságok közül súlytervűt csak a pécsi AKIG, árutonnakilométer tervét pedig szintén csak a pécsi és a győri AKIG teljesítette. Személyforgalom területén az utaskilométertervet a budapesti, pécsi, szegedi és győri AKIG-ok teljesítették túl. A kiértékelés a gyorsjelentések alapján történt, amely szerint a 13. sz. AKÖV felajánlását január hónapban súlyban 99%-ra, átkm-ben 99,4%-ra teljesítette.

Fuvarozók Fuvaroztatók Gépkocsi- vezetők !



A bizonylati fegyelem megsértése szabálysértési eljárást idézhet elő, ezért a menetleveleken csak a valóságnak megfelelő adatokat szabad feltüntetni.

Csak valóságos adatokat igazoljunk !



8. ÁBRA

A FUVAROZTATÓKAT KÜLÖNBÖZŐ MÓDSZEREKKEL PRÓBÁLTÁK A GAZDASÁGOSABB FUVAROZÁSSZERVEZÉSBE BEVONNI.

7., 9-11. ÁBRA

A FUVAROZÁSI FORMÁK FEJLESZTÉSÉT SEGÍTTÉK AZ ATUKI ISMERETTERJESZTŐ KIADVÁNYAI.

