

A 100.000 kkm-es mozgalom szervezeti felépítésének és premizálásának módosított szabályzata.

Három esztendő telt el azóta, hogy a 100.000 kkm-es mozgalom a Fővárosi Villamosvasut dolgozói körében beindult. Az eltelt három esztendőnek eredményei igazolták, hogy azok a dolgozók, akiknek lelkesedése mintegy 1200-1500 forgalmi és 7-800 főnyi műszaki dolgozót ragadott magával, helyes utra tértek, amikor a mozgalomban kitűzött célok valóra váltásába kezdtek.

A mozgalomba bevont motorkocsikon egycsapásra megjavult a munka. A kocsivezető sajátjának tekinti, féltő gonddal kezeli gépét és aggodalommal kíséri útján, ha idegen kezében látja. De a műszaki dolgozó is körültekintőbben vizsgálja, gondosan megjavítja a mutatkozó hibákat, hogy minél előbb üzemképes állapotban álljon a forgalom rendelkezésére. S a gépek meghálálják a gondos ápolást, teljesítményeik szépen emelkednek, segítenek megoldani a nagy és nehéz feladatot, amely a folyton emelkedő forgalom lebonyolítása terén a vállalatra és dolgozóira hárul.

A tapasztalatok azonban arra intenek bennünket, hogy az eredmények mellett hibák, hiányosságok is vannak, amelyeket ki kell küszöbölnünk, vagy legalább is csökkentenünk.

Legfőbb hiba, hogy igen gyakori az olyan eset, amikor a mozgalomba bevont kocsin olyan esetben is idegen kocsivezető teljesít szolgálatot, amikor kis körültekintés és helyes együttműködés mellett brigádtag is kerülhetett volna oda.

A kocsiszinek és a forgalmi szakszolgálat között nincs meg a mozgalom zavartalan menetéhez feltétlenül szükséges és célravezető együttműködés. Az együttműködés hiányára vezethető vissza, hogy a kocsiszini szakszolgálat a forgalomba adás szükségsszerű előkészítése végett a illetőnél nagyobb és költséges kocsimozgatást kénytelen végeztetni.

Ezek és még mutatkozó egyéb hiányosságok mind fékezik a mozgalom fejlődését és további kiterjedését, s ezen keresztül csökkentik a várható eredményeket.

A hiányosságok csökkentése és egységes eljárás biztosítása végett szükségessé vált a mozgalmat szabályozó szabályzat átdolgozása, egy új szabályzat közreadása, amelyben felhasználhatjuk az eddig szerzett tapasztalatokat, megjavíthatjuk mozgalmi munkánkat, tovább növelhetjük gazdasági eredményeinket.

I. A mozgalom célkitűzése.

A mozgalomban résztvevő kocsivezetők és kocsiszini dolgozók célul tűzik maguk elé a gondjaikra bízott járművek gépi berendezésének, törzsegységeinek, alkotórészeinek élettartamát jó munkájukkal és gondos kezeléssel fokozni oly módon, hogy azok törzsegységei az eddigi átlagos /két főműhelyi javítás közötti/ teljesítmények fölé növekedjenek s ezáltal a főműhelyi javításoknál megtakarítások jöjjenek létre.

A számszerű célkitűzés:

- 1./ A 65.000 kkm. után főműhelyi javítás alá kerülő személyszállító villamosjárműveknél a kilométer teljesítmény 85.000 kilométerre,
- 2./ A 85.000 kkm. után főműhelyi javítás alá kerülő személyszállító villamosjárműveknél ezt a kkm.teljesítményt 100.000 kkm. fölé,

- 3./ a teherszállítási villamos mozdonyoknak a főműhelyi javítás előtti km.teljesítményét 50.000 kkm. fölé,
- 4./ a trolibuszoknál a főműhelyi javítás előtti km.teljesítményt 100.000 kkm. fölé,
- 5./ a fogaskerekű vasuti mozdonyoknál a főműhelyi javítás előtt eddig lefutott 20.000 kkm.teljesítményt 25.000 kkm-re emelni.

II. A mozgalomba vonható járművek, s azoknak számításba vehető törzsegységei.

- 1./ Minden személyszállítási forgalomban tartott villamos motor-kocsi vagy trolibusz bevonható a mozgalomba a legutóbbi főműhelyi javítás, vagy fővizsga után, ha a kocsi kilométer teljesítménye még nem haladta meg a 20.000 kilométert.
- 2./ Minden teherforgalomban tartott villamos tehermozdony közvetlenül a főműhelyi javítás vagy fővizsga után.
- 3./ Minden fogaskerekű vasuti mozdony, amelynek a legutóbbi főműhelyi javítástól számított teljesítménye még nem haladta meg a 10.000 km-t.

A mozgalomba bevont járműveknél számításba vehető törzsegységek:

- 1./ Személyszállító villamos motorkocsiknál: motor, illetve motorok /fegyverzet/, a kerékpárok, légsűrítő és maga a főműhelyi javítás szükségességének beállása előtt befutható kilométer teljesítmény /kocsiszekrény/.
- 2./ Trolibuszoknál: A motor, differenciálmű, légsűrítő /kormánysszerkezet/.
- 3./ Teherszállítási villamos mozdonyoknál: Mint a személy járműveknél a motor vagy motorok /fegyverzet/, kerékpárok, légsűrítő, a főműhelyi fenntartás, azaz a főműhelyi javítás szükségességének bekövetkezése előtt befutott km. teljesítmény.
- 4./ A fogaskerekű vasuti mozdonyoknál: A hajtómotorok, ventilátor-motor, alváz és futómű, dörzskapcsoló, áramszedő /patográf/, kontroller, gerjesztő ellenállás, indító ellenállás.

Az itt felsorolt törzsegységek mindenike külön-külön veendő számításba és pedig egységenként. Ennek természetes következménye, hogy egy-egy törzsegység esetleges meghibásodása és ezen keresztül a premizálásból való kiesése esetén a többi törzsegység tovább fut, a kiesett egység helyére beépített, új törzsegység előlről kapcsolódik be a mozgalomba.

III.

A mozgalomba bevont járművek üzembentartása.

A mozgalomba bevont járműveket úgy személyszállítási, mint teher-szállítási vonatkozásban az a kocsivezető brigád tarthatja üzemben, amelyik az illető kocsit szocialista megőrzésbe vette.

Ennek a követelménynek biztosítása érdekében a forgalmi és kocsiszini szakszolgálatnak tervszerű együttműködésére van szükség.

A forgalmi szakszolgálat részéről a beosztáskészítő naponként 14 óráig a kocsiszin rendelkezésére bocsátja a másnapi kocsivezetői /névszerinti/ beosztás 2 példányát, amely a kocsiszinből való reggeli kiindulás sorrendjében van összeállítva. Ugyanezen a kimutatáson egy külön oszlopban helyet kapnak az egyes szolgálati számokhoz kiadandó kocsik számai is és a kocsiszini vágány száma, ahonnan a

a kocsik indulni fognak. Ezt a rovatot nem a beosztáskészítő, hanem a kocsiszin tölti ki. A beosztáskészítő ebbe a rovatba csak a mozgalomba tartozó kocsik számait írja be azért, hogy a kocsiszin tájékoztatást kapjon, hogy melyik mozgalmi kocsit, melyik kocsivezető részére kell kiadnia. A többi kocsi számát és a vágányszámot a kocsiszini szakszolgálat állíttatja össze d.u. 14 - 18 óra közötti időben, mégpedig az aznap esti beállítás sorrendjének figyelembevételével. A beálló kocsikat a kocsiszin eleve úgy rendezi, hogy az mintegy 95-98 %-ban megfeleljen a másnap reggeli kiindulásnak. A kocsiszin a neki megküldött másnapi beosztás egyik példányát a kocsi és vágányszámok bejegyzése után visszaadja a forgalmi szakszolgálatnak.

A reggeli kocsi kiadás az előző nap így előkészített program szerint történik. A forgalmi kocsi kiadó a nála jelentkező kocsivezetők mindeikével közölheti, hogy melyik vágányról, milyen számú kocsival fog forgalomba indulni. Az indulási sorrendben rendezett kocsik így zavar nélkül, pontos sorrendben és a beosztott kocsivezetővel indulhatnak forgalomba.

/A beosztási mintát a mellékletek között közöljük./

IV.

A mozgalomban résztvevő munkabrigádok és azok létszáma.

Kocsivezetői brigád

Egy-egy kocsivezetői brigád maximális taglétszáma 4 fő, a fogaskerekű vasutnál 3 fő. Személyszállítási vonatkozásban úgy a villamos, fogaskerekű, mint a trolibusz forgalomban két 4 tagú, illetve a fogaskerekű vasutnál 3 tagú kocsivezetői brigád szocialista megőrzésben tarthat két mozgalmi kocsiegyiséget. Az ikerkocsipárok ebből a szempontból egy mozgalmi egységnek tekintendők. Az egyes kocsivezetők teljesítményeit mindenkor azon a kocsin kell nyilvántartani, amelyiken teljesítette.

A teherszállítás vonatkozásában egy 4 főből álló kocsivezetői brigád egy mozdonyt vehet szocialista megőrzésbe.

A mozgalomba csak olyan kocsivezető léphet be, aki a belépését megelőzően legalább 3 /6/ hónapon át hibamentes szolgálatot teljesített.

Azonnal kizárja magát a mozgalomból az a kocsivezető, aki a felelősségére való tekintet nélkül elütésben vagy gázolásban részes, aki saját hibájából eredő saját járművel, vagy idegen járművel való összeütközést idéz elő, aki ittasságba esik, végül aki igazolatlanul távol marad a szolgálattól.

Új személlyel kell pótolni az olyan kocsivezetőt, aki bármely oknál fogva 1 /egy/ hónapnál hosszabb ideig távol van a szolgálattól.

Nem lehet mozgalmi brigádnak tagja olyan kocsivezető, aki rendszeresen ismétlődő esetekben más munkaterületre nyer munkabeosztást.

A műszaki brigád.

Taglétszáma a telepek adottságaitól függően más és más. A brigádokban részt vesznek: A váltócsoporthoz minden szakmunkás tagja, az időszakos vizsgálatokat /futóvizsga/ végző dolgozók, az állandó nappalos csoport szakmunkásai a mozgalmi kocsikon teljesített munkaóráik arányában, a segédmunkások közül azok, akik a csapágyak, légsűrítők kenését látják el, a kocsi kiadók és beszedők a kocsik mozgatására fordított munkaidejük és a mozgalmi kocsik kiadására és átvételére eső munkaidejük arányában, végül a művezetők /kocsi mesterek/.

A beosztáskészítők taglétszáma az állomások adottságaitól függően

1-2 fő, akik a kocsivezetők beosztásával foglalkoznak.

V.

A prémium mértéke és a részesedési arány.

A mozgalomban résztvevő dolgozók jó munkájuk eredményeként mutatkozó megtakarításokból prémiumban részesülnek.

A kiutalható prémium összértéke a tényleges megtakarításoknak 30 %-át teheti. A prémium /a megtakarítás 30 %-a/ megoszlása a forgalmi és műszaki dolgozók között változó aszerint, hogy az egyes törzsegyységeken jelentkező megtakarítás melyik csoport jó munkájától függ elsősorban. Így:

I. A személyszállító villamos járműveknél és a teherszállítási mozdonyoknál

1./ A motor és kerékpárokon mutatkozó megtakarítások 30 %-ából

a kocsivezető brigád	70 %-os
a kocsiszini csoport	30 %-os arányban részesedik,

mert az itteni megtakarítások elsősorban a kocsivezető brigád szabályszerű és jó munkájának eredményeként jöhetnek létre.

2./ A légsűrítő és a főműhelyi javítás területén jelentkező megtakarítások 30 %-ából

a kocsivezető brigád	30 %-os
a kocsiszini csoport	70 %-os arányban részesül,

mert az elérhető megtakarítások itt inkább a karbantartó műszaki csoport jó munkájának eredményeként jönnek létre.

II. A trolibuszüzemi járműveknél.

1./ A motor és differenciálnál mutatkozó megtakarítások 30 %-ából

a kocsivezető brigád	70 %-os
a műszaki csoport	30 %-os,

2./ a légsűrítőnél jelentkező megtakarítás 30 %-ából

a kocsivezető brigád	30 %-os,
a műszaki csoport	70 %-os arányban

részesül.

III. A fogaskerekű vasuti járműveknél

1./ A hajtómotorokon, az alvázon, a dörzskapcsolón és áramszedőn elért megtakarításokból

a mozdonyvezető brigád	70 %-os
a műszaki csoport	30 %-os,

2./ a kontrolleren, a ventilátor motoron, gerjesztő ellenálláson és indító ellenálláson elért megtakarításokból

a mozdonyvezető brigád	30 %-os,
a műszaki csoport	70 %-os arányban részesül.

VI.

A prémium kiszámítása.

A prémium összegszerűségének alapját az előzőekben lefektetett elvek következtében a mindenkori, kimutatott megtakarítások képezik.