JEDNODNIÓWKA MPK

KRAKÓW GRUDZIEŃ 1971

NASZ DELEGAT

Na zakładowej konferencji przedzjazdowej PZPR w MPK Kraków delegatem na VI Zjazd wybrano tow. Stanisława Kota. Postać naszego delegata znana jest aktywowi partyjnemu, aby jednak i załoga wiedziała, kto nas będzie reprezentował na Zjeździe podajemy kilka szczegółów z jego życia. Urodził się w roku 1938 w Krakowie w rodzinie robotniczej. W Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Krakowie pracuje od ukończenia szkoły zawodowej w 1956 roku. W ciągu 15 lat pracy podnosi kwalifikacje zawodowe aż do uzyskania dyplomu mistrza elektromechanika samochodowego. Obecnie kończy wieczorowe liceum ogólnokształcące. Obok pracy zawodowej pracował społecznie w ruchu związkowym, ze szczególnym zamiłowaniem oddawał się pracy z młodzieżą, głównie w ZHP, w którym otrzymał stopień harcmistrza. W pracy tej zdobył podstawowe doświadczenie działacza społecznego. W poczet członków PZPR przyjęty został w 1964 roku, angażując się coraz bardziej w pracę partyjną. W roku 1968 powierzono mu obowiązki sekretarza Komitetu Zakładowego PZPR, które wypełnia z pożytkiem dla partii i załogi. Od kilku lat jest członkiem Plenum Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Krakowie oraz członkiem Egzekutywy Komitetu Dzielnicowego PZPR „Stare Miasto". Przez swoją postawę i osiągnięcia w pracy stał się cenionym i wartościowym działaczem partyjnym i społecznym.

Rozmawiamy z delegatem na VI Zjazd PZPR

Czego oczekuje towarzysz po VI Zjeździe Partii? — pytamy delegata MPK-owskiej organizacji partyjnej na VI Zjazd PZPR, tow. **Stanisława Kota**.

Myślę, że VI Zjazd naszej partii stworzy szeroką płaszczyznę polityczną dla ugruntowania i wzbogacenia tego, co partia zapoczątkowała na VII i VIII Plenum Komitetu Centralnego. Inaczej mówiąc zostanie opracowany szeroki perspektywiczny plan dalszej, bardziej dynamicznej budowy ustroju socjalistycznego. Będzie to plan rozwoju gospodarki polskiej, nauki, kultury a także dalszego rozwoju demokracji socjalistycznej. Z drugiej strony mam nadzieję, że VI Zjazd PZPR obok wypracowania tego wszechstronnego planu rozwoju sił naszej Ojczyzny, rozstrzygnie najpilniejsze bieżące postulaty społeczne, te sprawy, które najbardziej nurtują społeczeństwo. Zaliczam do nich budownictwo mieszkaniowe, opiekę lekarską i komunikację masową.

...i komunikację masową?

Tak, chociażby na przykładzie naszego przedsiębiorstwa. Daleko jesteśmy od przekonania, że w zadowalający sposób zaspokajamy wszystkie potrzeby społeczeństwa miasta Krakowa w zakresie komunikacji. Tego nie da się ukryć, zresztą nie ma sensu ukrywać. Pomimo bardzo ofiarnej pracy naszej załogi, zarówno eksploatacyjnej jak i poza eksploatacyjnej, mimo ciągłego doskonalenia organizacji pracy i wprowadzania lepszych metod pracy nie otrzymujemy zadowalających wyników.

W czym leży więc sedno sprawy?

Gospodarka komunalna była dotychczas bardzo zaniedbaną dziedziną gospodarki narodowej. Wpływało na to chroniczne niedoinwestowanie, niedostateczne zaopatrzenie w niezbędne materiały i w części zamienne, a także kształtowanie siatki płac w tym resorcie. Zatem jest rzeczą oczywistą, że nie istniały sprzyjające warunki do rozwoju komunikacji i powstały bardzo poważne zaniedbania. Tę sytuację pogłębia fakt, że Kraków znajduje się pod tym względem na jednym z ostatnich miejsc w kraju, ma więc opóźnienia również w stosunku do innych miast wojewódzkich. Aby nie być gołosłownym podam, że jedna jednostka komunikacyjna obsługuje średnio w kraju nieco więcej ponad siedemset, a w Krakowie blisko tysiąc osób. To porównanie wprowadza w sedno sprawy.

Obecnie, kiedy otwarcie powiedzieliśmy, że podstawowym celem socjalistycznej gospodarki jest poprawa bytu ludzi pracy, należy rozumieć, że zapalono „zielone światło" i dla gospodarki komunalnej. Przez przedstawienie opinii naszej załogi w odpowiedniej Komisji Zjazdowej chciałbym przyczynić się do nadania właściwej rangi gospodarce komunalnej. Miałoby to wpływ na stworzenie lepszych warunków pracy naszej załodze i oczywiście przyczynić się do poprawy komunikacji w mieście. Praca stałaby się wtedy lżejsza i przyjemniejsza, i może nasi ludzie spotkaliby się częściej z uznaniem społeczeństwa, zasługują na to na pewno za swoją ciężką pracę.

Do czego ponadto zobowiązała Was organizacja partyjna jako swego delegata?

W dyskusji przedzjazdowej wysunięto cały szereg spraw o charakterze postulatywnym. Na czoło wybija się sprawa skrócenia okresu pracy. Pomimo zgłoszenia różnych propozycji rozwiązań tego zagadnienia, wydaje się, że najbardziej uzasadnione społecznie są opinie o skróceniu wieku emerytalnego. Bardzo pilną kwestią jest rozwiązanie problemu ludzi, którzy w wyniku utraty zdrowia pozbawieni są możliwości wykonywania swojego zawodu. Dotyczy to głównie motorowych i kierowców. Przesuwa się ich wówczas na inne stanowiska pracy ze znacznym uszczerbkiem w zarobkach.

Problemy te wymagają podjęcia decyzji na szczeblu centralnym i dlatego zostałem zobowiązany do zaprezentowania odpowiedniego stanowiska celem przyczynienia się do rozważenia tych problemów przez właściwe Komisje Zjazdowe.

Rozmowę przeprowadził: (W. M.)

Nasz optymizm

Zegar wskazuje czas dzisiejszy i przyszły

Po nie tak dawnej niepewności nastąpiło odczucie ulgi, zaczyna dominować zaufanie do tego, co się dzieje dzisiaj w naszym kraju, a także nadzieja, że z epoki „mówienia o postępie" weszliśmy w epokę szybkiego, racjonalnego rozwoju gospodarczego.

Wystąpienie premiera Jaroszewicza w Sejmie, będące podsumowaniem wysiłków narodu, rządu i partii — za okres dziesięciu ostatnich miesięcy nacechowane jest optymizmem. Nie zmarnowaliśmy tego czasu. Był to okres ogromnego i twórczego wysiłku klasy robotniczej, inteligencji, chłopów i wszystkich ludzi rzetelnych w działaniu, którzy dyskusję nad lepszą przyszłością kraju łączą w konkretną pracę z świadomością, że stać nas na dużo więcej.

Z początkiem bieżącego roku rząd postawił sobie kilka najważniejszych celów. Należy do nich, po pierwsze, podniesienie płac realnych w gospodarce uspołecznionej oraz wzrost dochodów ludności rolniczej. Według szacunku, płace realne wzrosną w roku bieżącym o około 5 proc., przy poprawie zaopatrzenia rynku i w warunkach stabilizacji kosztów utrzymania.

Drugim niezwykle ważnym zadaniem była poprawa sytuacji materialnej najniżej uposażonych. Na cele te przeznaczono ponad 4 mld zł.

Trzecim celem była poprawa świadczeń socjalnych oraz objęcie ludności rolniczej społeczną służbą zdrowia. Na cele te wydatkowano ponad 15 mld zł.

Czwartym — jakże ważnym i istotnym celem — było stworzenie warunków zatrudnienia tym, którzy szukali pracy oraz młodzieży przechodzącej ze szkół do produkcji. W tej dziedzinie nastąpiła już znaczna poprawa: liczba wolnych miejsc pracy przewyższa obecnie liczbę osób poszukujących pracy.

Piątym ważnym zadaniem, jakie postawił sobie rząd, była sprawa zwiększenia budownictwa mieszkaniowego. Budownictwu temu nadano priorytet i zwiększono na ten cel środki finansowe i techniczne. Zakupiono w NRD i w ZSRR fabryki domów. W związku z tym przewiduje się znaczny wzrost ilości oddanych mieszkań w roku bieżącym w stosunku do roku ubiegłego.

Te główne cele i kierunki zostały osiągnięte. Stanowi to dowód, że polityka partii i rządu jest słuszna i realna, że możemy rozwijać swą gospodarkę przy równoczesnym zaspokajaniu rosnących potrzeb społecznych.

Dymisje niektórych ministrów zostały przeprowadzone jako następstwo faktu, iż ludzie ci — zajmujący ważne stanowiska w aparacie państwowym — po prostu nie mogli sprostać nałożonym na nich obowiązkom. Takie postawienie sprawy przez premiera — chociaż w sposób dorozumiany, lecz nie budzący żadnych wątpliwości — jest ewenementem w naszym parlamencie.

Wytyczne KC na VI Zjazd Partii, jako programowe, zyskały powszechną aprobatę partii i społeczeństwa. Program w nich zawarty trafia do przekonania, gdyż wychodzi naprzeciw oczekiwaniom i nadziejom społecznym oraz mobilizuje do działania.

XI Plenum KC podjęło uchwałę w sprawie dyskusji przedzjazdowej, zwracając się z Wytycznymi do najszerszych mas społecznych, odwołując się do najlepszych doświadczeń ludzi pracy, ich mądrości i zaangażowania.

Echa tego apelu znalazły swe odbicie i w naszym przedsiębiorstwie.

Odbyły się konferencje wojewódzkie — jako etap następny po konferencjach zakładowych, dzielnicowych i miejskich. Wybrano delegatów na VI Zjazd Partii. Nie ma przesady w tym, że dzisiaj każdy obywatel jest życzliwie ustosunkowany do tej szerokiej kampanii poprzedzającej VI Zjazd Partii.

Ogólnospołeczny rezonans na przedzjazdową platformę naszej partii ma wielkie polityczne znaczenie, wyraża się bowiem w nim zaufanie do partii, wiara w jej zdolności twórcze, uznanie jej przewodniej roli w społeczeństwie oraz zbieżność społecznego kierunku myślenia i działania. Dowodem tej zbieżności jest fala czynów zjazdowych załóg kopalń, fabryk, hut i innych przedsiębiorstw. Tak wielka aktywność narodowa pomnaża nasz majątek, służy Ojczyźnie i stanowi poparcie dla kierownictwa partyjnego. Grudniowe „pomożemy" stało się dziś wymierną wartością i siłą naszej partii. Wyzwolona aktywność społeczna nie może być i nie będzie zmarnowana, stanie się doskonałym wkładem do startu w bieżącą 5-latkę.

Wśród wszystkich propozycji i konkretnych przedsięwzięć ekonomicznych najwyższą ocenę zyskują te, które prowadzą do oszczędności materiałów i energii oraz podnoszą efektywność środków trwałych i inwestycji.

Koszty materialne produkcji, koszty materiałów, paliw i energii oraz amortyzacji środków trwałych stanowią w Polsce ok. 2/3 produktu globalnego. Jest to wskaźnik bardzo niekorzystny. Materiałochłonność naszego rozwoju jest bardzo wysoka, wydajność pracy na jednego zatrudnionego również niewspółmierna do wyników osiąganych w innych rozwiniętych krajach. Tu znajdują się rezerwy, do których trzeba sięgnąć w każdym zakładzie, wydziale, na każdym stanowisku roboczym. Gdyby się nam udało obniżyć koszty materialne produkcji chociaż o 10 proc., to można by zwiększyć osobowy fundusz płac w granicach ok. 40 proc.

Lepsza praca i tańsza, a jakościowo solidna, mniej remontów i przestojów — to zadania, które partia stawia przed naszą załogą. Są to zadania do osiągnięcia w naszych wydziałach, leży to bowiem w gra-

(Dokończenie na str. 2)

Przed obchodami 30-lecia PPR

Powstała w domu na Twardej

30 lat temu powstała Polska Partia Robotnicza. Obchody 30-lecia PPR traktujemy w aspekcie współczesności, nadajemy im znaczenie praktyczne, szczególnie dla procesu edukacji samej partii, jej członków. Edukacja taka musi się wiązać z konkretnymi faktami osobowymi, z konkretnym programem działania.

W ciągu minionych 27 lat naród pod kierownictwem partii zbudował potężny i nowoczesny przemysł. Upowszechniono naukę i oświatę, a to umożliwiło szeroką drogę awansu społecznego klasie robotniczej i chłopstwu. Dokonując tego gigantycznego dzieła popełnialiśmy jednak szereg błędów.

Tragedię minionych lat stanowiło to, że w różnych okresach rozwoju Polski Ludowej nie brakło prób dyskredytowania partii, jej ideologii, zasad funkcjonowania. Podważano i kwestionowano wkład komunistów w walkę o wyzwolenie narodowe podczas okupacji. Odnowa w naszej partii prowadzi w tym kierunku, aby obecnie całościowo dokonać oceny politycznej i zbrojnej działalności PPR, która nie tylko w Krakowie i województwie posiada piękną tradycję.

W naszym przedsiębiorstwie są towarzysze, którzy byli jej członkami w czasie okupacji i po wyzwoleniu. Oni to wspólnie z całą naszą załogą chronili majątek przedsiębiorstwa i pomagali w utrwaleniu władzy ludowej.

Piękne są tradycje PPR, jej dorobek i doświadczenia, tę mądrość i ów dorobek trzeba i należy ukazywać. Upowszechniać wiedzę o bohaterach z szeregów PPR, mówić i pisać o Ziai, Fiku, Lewińskim, Szatkowskim i innych.

Niech więc obchody 30-lecia PPR będą przydatne partii w jej politycznym działaniu i w praktyce codziennej. Dobrze, że uroczystości te zbiegły się z przygotowaniami do VI Zjazdu Partii, i że staną się ich częścią składową.

Zadania podjęte przez partię po VII i VIII Plenum KC, jedne z najtrudniejszych w okresie 27 lat, wymagają konsolidacji partii i jej jednolitego działania. Tym też celom powinno służyć pokazanie dorobku PPR, obiektywne przedstawienie działalności w okresie okupacji i w czasie utrwalania władzy ludowej. Należy przeprowadzić szereg korekt i to nie tylko dla dania satysfakcji zasłużonym działaczom z tamtych lat. Jest to bowiem problem dnia dzisiejszego i jutra, ponieważ dotyczy zwartości partii, która powinna być budowana na tradycji i konkretnym programie działania.

Myśl ta stanowić będzie główną istotę i cel obchodów, które mają służyć wzmocnieniu partii, dać odprawę siłom wrogim ideologicznie, występującym z pozycji rewizjonizmu i dogmatyzmu. (WP)

Z konferencji zakładowej
Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej

W dniu 10. X. 1971 r. obradowała przedzjazdowa konferencja PZPR naszego zakładu. Uczestniczyło w niej 98 delegatów z przedsiębiorstwa. W konferencji wzięli udział: członek Egzekutywy KW PZPR, przewodnicząca WKKP tow. **Józefa Jabłońska,** I sekretarz KD PZPR „Stare Miasto" tow. **Stanisław Gąciarz,** zastępca przewodniczącego Miejskiej Rady Narodowej tow. dr **Jan Skiba,** przewodniczący DRN „Stare Miasto" tow. **Stefan Warmuz,** dyrektor

Przemawia I sekretarz KZ PZPR tow. W. Jarosz.

MZGK tow. **Ryszard Szumowski.** Referat wprowadzający wygłosił I sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR tow. **Władysław Jarosz.** Omówił w nim najważniejsze problemy partyjne oraz postulaty załogi. W dyskusji zabierało głos 15 towarzyszy. Nie zamieszczamy szczegółowego sprawozdania z przebiegu ożywionych obrad naszej konferencji przedzjazdowej, lecz odnotowujemy — niestety z braku miejsca z dużymi skrótami — myśli zawarte w głosach konferencyjnych i w wypowiedziach w dyskusji, które odzwierciedlają różnorodność zagadnień i potrzeb nurtujących członków organizacji i załogę. Wracamy do nich, aby przez konfrontację jaśniej zdać sobie sprawę z rangi jednych bądź marginesowego znaczenia innych. Nie pomijamy głosów kontrowersyjnych, krytycznych ani tych, które w aspekcie toczących się dyskusji przedzjazdowych mogą być uznane za błahe. Zrodziły się one wszystkie z głębokiego zaangażowania i troski o wspólne dobro załogi, o dobro miasta, któremu służymy, i dobro kraju. Niejedne z nich zbliżają się do głosów z innych konferencji przedzjazdowych, jakie odbyły się w licznych zakładach produkcyjnych. Przemawia to za słusznością naszych wysiłków: kroczymy wspólnie i wspólnie jesteśmy odpowiedzialni za kształt naszej socjalistycznej ojczyzny. Wiele z tych spraw zawiezie na VI Zjazd nasz delegat, młody, energiczny działacz naszej organizacji i przedsiębiorstwa, Stanisław Kot.

Oto urywki wypowiedzi towarzyszy zabierających głos w dyskusji:

Tow. **Edward Kaczyński:** „[...] nigdy w historii Polski nie było okresu tak dynamicznego rozwoju wszystkich dziedzin życia społeczno-gospodarczego, politycznego i kulturalnego [...], wszystko to zasługa całego narodu [...], partia wychodzi naprzeciw masom pracującym [...] uregulować wiek emerytalny, poprawić warunki pracy zakładowej służby zdrowia [...]".

Tow. **Stefan Karendał:** „[...] partia służy narodowi [...], dla członka partii wynikają jednoznaczne zadania, aktywność, aby podnieść wydajność pracy należy wprowadzić pełną mechanizację na stanowiskach roboczych [...], każdy inżynier powinien mniej zajmować się papierkami a więcej służyć robotnikowi, tej sprawie należy bliżej się przyglądnąć [...]. Skrócić czas pracy do 5 dni lub wprowadzić nocną, czwartą zmianę [...]. Skrócić wiek emerytalny, zróżnicować go w zależności od wkładu pracy [...]".

Tow. **Stefan Ojczyk:** „[...] motorowi zasilający, studenci powinni pracować przynajmniej 50 godzin w miesiącu [...]. Słabo przebiega sprawa budowy ośrodka zdrowia, a ilość załogi się zwiększa [...]".

Tow. **Bolesław Matoga:** „[...] modernizacja taboru tramwajowego nie przebiega rytmicznie, a zainstalowane urządzenia nie spełniają warunków bezpieczeństwa jazdy [...]".

Tow. **Eugeniusz Więcek:** „[...] w bieżącej 5-latce należałoby zwiększyć nasz tabor o 900 jednostek [...]. Konieczna jest rozbudowa zajezdni w Bieńczycach oraz przy ul. Rzemieślniczej [...], słuchać głosu załogi, informować ją o realizacji wysuwanych postulatów [...], ostatnie spotkanie kierownictwa zakładu z prasą przyczyniły się do zmiany na lepsze (w zakresie obiektywnej informacji), zmalała ilość skarg i zażaleń [...]. Przez wprowadzenie samoobsługi około 300 konduktorów skierowano do innej pracy, łagodząc występujące trudności [...]. Stosować w komunikacji telewizję przemysłową [...]. Podporządkować komórki funkcjonalne przedsiębiorstwa pionowi eksploatacji, aby usprawnić naszą działalność [...]'".

Tow. **Józef Stręk:** „[...] musi być pełne zaangażowanie majstrów i brygadzistów w pracy z młodzieżą [...]. Organizacja ZMS mimo ciągłych usprawnień stylu pracy nie notuje poważniejszych osiągnięć [...]. Należy wprowadzić specjalne szkolenie personelu nadzorczego [...]".

Tow. **Leon Błoniarczyk:** „[...] nastąpił podział społeczeństwa na tych, którzy budują i tych, którzy stoją na uboczu [...], realizacja naszych celów należy do nas wszystkich [...], niedofinansowanie przez szereg lat naszego przedsiębiorstwa przyniosło katastrofalne skutki [...], remonty kapitalne autobusów MPK nie zdają egzaminu i należy ich zaniechać [...], emerytura według ilości lat pracy [...]".

Tow. **Helena Kubicka:** „[...] MPK winno szkolić kierowców tylko dla własnych potrzeb [...]".

Tow. **Karol Lach:** „[...] w zajezdni Nowa Huta należy zbudować pomieszczenia na warsztaty podręczne i szatnie [...] nie ma postępu w rozwiązywaniu problemu ogrzewania zwrotnic tramwajowych [...].

Tow. **Stefan Jasek:** „[...] po V Zjeździe były podwyżki różnych artykułów, mówiło się wtedy, że ekonomiści dobrze obliczyli, a okazało się, że było odwrotnie [...], składki partyjne należy obniżyć [...], uporządkować gospodarkę artykułami wtórnymi [...], zrównać w górę wszelkie świadczenia pracowników fizycznych i umysłowych [...], znieść opłaty radiowe i telewizyjne dla rencistów [...]".

Tow. **Tadeusz Pilarski:** „[...] sprzedaż biletów z automatów nie jest jeszcze w pełni sprawna ale trwa doskonalenie tych automatów [...]".

Tow. **Marian Kalinowski:** [...] podnieść sprawność i unowocześnienie wszelkiego rodzaju transportu [...], w związku z zabudową lotniska w Czyżynach mogą wystąpić trudności w działalności konserwacyjnej i remontowej w tej bazie [...], konieczna rozbudowa zajezdni w Bieńczycach [...], brak perspektywicznego zabezpieczenia rozwoju i przyjmowania nowego taboru [...]".

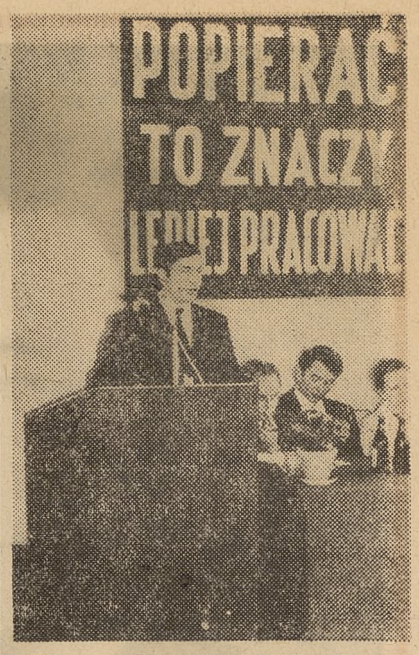
Prezydium przedzjazdowej Konferencji Zakładowej MPK Kraków.

Tow. **Jan Paszowski:** „[...] praca tramwajarzy nie jest doceniana przez społeczeństwo [...], należy stworzyć więcej punktów sprzedaży biletów..., sprawa prawidłowego estetycznego umundurowania załogi ciągnie się latami bez rezultatów [...]".

Tow. **Jan Skiba:** „[...] w imieniu władz miasta dziękuje załodze MPK za właściwą postawę w trudnych dniach grudniowych [...]. Nakłady inwestycyjne dla MPK w bieżącej 5-latce sięgają 260 mln zł [...], istnieje konieczność włączenia szeregu czynników do pracy nad usprawnieniem naszej komunikacji, problem ten był tematem również na spotkaniu z premierem rządu tow. Jaroszewiczem, zalecono opracowanie wieloletniego planu perspektywicznego w zakresie rozbudowy środków komunikacyjnych i rozdziału taboru [...], nie posiadamy w tej chwili odpowiedniego taboru autobusowego, dostawa nowego taboru może nastąpić dopiero po roku 1975, do tego czasu musimy eksploatować autobusy typu „Jelcz". Niedostateczna komunikacja hamuje pracę wielu zakładów. Przed MPK stoi zadanie rozbudowy ośrodka zdrowia oraz poszerzenie budownictwa mieszkaniowego. To ostatnie winno mieć miejsce przez wykańczanie budynków mieszkalnych we własnym zakresie. Na ten cel przeznaczona jest kwota 20 milionów złotych. Sprawa umundurowania winna być rozwiązana przez MPK, a jeżeli przedsiębiorstwo znajdzie rozstrzygnięcie, prezydium Rady przyjdzie z pomocą [...] usprawnienie w systemie zarządzania odbywać się powinno przy udziale całej załogi [...], każdy głos załogi powinien być doceniony [...], przedsiębiorstwo musi wykorzystać istniejącą w mieście kadrę naukowo-techniczną. Naczelne nasze zadanie to poprawa komunikacji w mieście..."

Tow. **Józefa Jabłońska:** „[...] konferencja odbywa się w doniosłej chwili, gdy cała klasa pracująca zmierza do poprawy naszej gospodarki [...] hasło rzucone przez tow. Gierka „pomóżcie" podjęło społeczeństwo regionu krakowskiego, powstaje pytanie czy potrafimy w pełni wykorzystać posiadane środki w celu podniesienia warunków bytowych społeczeństwa, niedostateczna rolę w tych zamierzeniach odgrywa komunikacja [...]. Załoga i organizacja partyjna MPK wnosi poważny wkład w dzieło budownictwa socjalizmu w naszym kraju [...], wnioski i postulaty wysunięte na dzisiejszej konferencji dowodzą, że organizacja partyjna MPK właściwie pracuje i dostrzega istniejące przed nią zadania [...]. Należy podnieść rangę zebrania partyjnego [...]. Doceniamy duży ofiarny wkład pracowników bezpartyjnych [...]".

W drugiej części obrad konferencji zakładowej wybrano delegata na VI Zjazd partii oraz 19 delegatów na konferencję dzielnicową. Delegatem na Zjazd został wybrany tow. **Stanisław Kot.**



Sprawy młodzieży przeważały w wypowiedzi tow. Józefa Stręka

Zegar wskazuje czas dzisiejszy i przyszły

(Dokończenie ze str. 1)

nicach naszych możliwości. Dobrze wykonane prace torowe wpłyną na dłuższe korzystanie z torowisk, właściwa gospodarka eksploatacyjna taborem samochodowym i tramwajowym przyczyni się do uzyskania zamierzonych wyników planu.

Udział zapasów materiałowych w gospodarce naszego przedsiębiorstwa stanowi poważny procent, a mimo to notujemy chroniczne niedomagania zaopatrzenia, a więc zapasy te często nie reprezentują efektywnej wartości użytkowej.

Trzeba nam więc lepszej rytmiki zaopatrzenia, czyli usprawnienia procesów wytwarzania i cyrkulacji, a jednocześnie eliminacji produkcji wyrobów złej jakości.

Mamy obecnie dobre i sprzyjające warunki do realizacji programu dalszego socjalistycznego rozwoju Polski. Czy te warunki wykorzystamy, zależy od nas samych. Najbliższe dni dzielące nas od VI Zjazdu, są czasem wytężonej pracy nad umacnianiem dobrobytu, który dziś z uzasadnionym optymizmem bilansujemy. Chociaż jest to optymizm surowy w swych wymaganiach, oparty nie na złudzeniach, lecz na upartym dążeniu do wyzwolenia wszystkich rezerw jednolitego i dobrze zorganizowanego działania, nacechowanego wysoką kulturą polityczną i świadomą dyscypliną.

Od tego zależy, by zegar nie zatrzymał się w miejscu i nie wskazywał czasu minionego, lecz czas dzisiejszy i czas przyszły.

Czas jednak, w którym żyjemy, rozkręcający się i doskonalący mechanizm polityczny — nie sprzyja gnuśności; wyróżnia natomiast energię, ofensywność i konkretne działanie. I już to samo tylko jest dostatecznym powodem do optymistycznego spojrzenia w przyszłość.

Nowe formy, nowe treści

Z OBRAD PARTYJNEJ KONFERENCJI PRZEDZJAZDOWEJ „STARE MIASTO"

Dzielnicowa Konferencja obradowała w dniu 24 października br. z udziałem członka KC PZPR, Kierownika Biura Poselskiego tow. **Zenona Wróblewskiego,** I Sekretarza KW PZPR w Krakowie tow. **Józefa Klasy** oraz członków Egzekutywy KW PZPR tow. tow. **M. Karasia** i **M. Nowaka**

Zarówno w pracach zespołów problemowych, jak też w Komisjach powołanych przez Konferencję brali czynny udział nasi delegaci. Nową formą pracy Konferencji było podzielenie zebranych delegatów na pięć zespołów problemowych, w łonie których toczyła się zasadnicza dyskusja. Powołano zespoły wg następujących zagadnień:

- kierownicza rola Partii i jej funkcjonowanie,
- rozwój demokracji socjalistycznej,
- problemy socjalistycznego wychowania społeczeństwa,
- problemy socjalno-bytowe,
- kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego.

Referat wprowadzający do dyskusji w zespołach wygłosił I Sekretarz KD PZPR „Stare Miasto" tow. Stanisław Gąciarz. Przede wszystkim skoncentrował się na problematyce politycznej i wewnątrzpartyjnej. Podkreślił kierowniczą rolę naszej Partii, konieczność stałego umacniania jej jedności.

Po wystąpieniu I Sekretarza zabrał głos przewodniczący Prezydium DRN „Stare Miasto" tow. Stefan Warmuz. Przedstawił osiągnięcia, potrzeby Dzielnicy i jej mieszkańców oraz projekt programu działania w dziedzinie społecznej i gospodarczej.

Następnie obrady kontynuowane były w zespołach problemowych, po czym podjęto ponownie obrady plenarne. Rozpoczęły się one od sprawozdań z przebiegu dyskusji w zespołach. Wśród referujących znalazł się również Sekretarz naszego Komitetu Zakładowego tow. Stanisław Kot, który przedstawił uwagi zespołu dyskutującego nad sprawami demokracji socjalistycznej. Wnioski dotyczyły spraw związanych z koniecznością dalszego rozwijania świadomości polityczno-ideologicznej członków partii, będącej źródłem twórczej działalności i inicjatywy. Referując przebieg dyskusji skoncentrował uwagę na postulatach dyskutantów, którzy podkreślali konieczność rozgraniczenia funkcji przynależnych do instancji i organizacji partyjnych od obowiązków przynależnych do organów administracji państwowej i gospodarczej. Podkreślił też, że wielką rangę w rewolucji naukowo-technicznej należy przywiązać do czynników humanistycznych, aby nie zatracić z pola widzenia człowieka i jego spraw.

Przedstawiciele naszej załogi poruszali również zagadnienia dotyczące komunikacji w naszym mieście, a także i inne problemy, żeby wspomnieć o wystąpieniu tow. Stanisława Kwiatka, który mówił o obronie naturalnego środowiska człowieka, czy o wystąpieniu tow. Heleny Kubickiej, która poruszała nader ważne sprawy, wiążące się ze współdziałaniem gospodarczym poszczególnych zakładów pracy i jednostek gospodarczych.

W trakcie obrad Konferencji zabrał głos I Sekretarz KW PZPR tow. Józef Klasa, który stwierdził, że przebieg Konferencji jest owocny a wnioski i postulaty wzbogacą program partyjnego i gospodarczego działania Dzielnicy „Stare Miasto".

Mówiąc o zbliżającym się VI Zjeździe stwierdził, że w szczególności należy zwracać uwagę na te problemy, które przyczyniają się do rozwijania i ugruntowania w świadomości społeczeństwa socjalistycznego internacjonalizmu, szacunku dla bohaterów ruchu robotniczego. Ważną okazją do tego stanowi 30 rocznica powstania PPR, z której doświadczeń korzystamy, której idee nic nie straciły na aktualności i są nam bardzo pomocne w wytyczaniu oraz w realizacji bieżących zadań.

Uczestnicy Konferencji uchwalili program działalności i dalszego rozwoju Dzielnicy „Stare Miasto" na okres do 1975 r. Wybrano 24 delegatów na Wojewódzką Konferencję Przedzjazdową PZPR, a wśród nich przedstawicieli naszej organizacji partyjnej w osobach I Sekretarza KD PZPR „Stare Miasto" tow. Stanisława Gąciarza, I Sekretarza KZ PZPR tow. Władysława Jarosza oraz robotnika Oddziału Eksploatacji Autobusowej w Bieńczycach tow. Józefa Stręka. (JB)

PRZED ZJAZDEM

Pragniemy zwrócić uwagę Czytelników na najważniejsze momenty życia naszej załogi w dniach poprzedzających Zjazd. Sięgnijmy wstecz, spójrzmy jeszcze raz na to, czym żyliśmy w ostatnich miesiącach, jaki jest bilans naszych wysiłków i kształt widocznych już sukcesów.

Wstępnym, ważnym etapem przygotowań do VI Zjazdu ze strony naszej organizacji partyjnej, było przeprowadzenie w szerszym zakresie niż to miało miejsce dotychczas rozmów z członkami i kandydatami partii Zasadniczo rozmowy te miały na celu poznanie atmosfery politycznej zakładu i wszelkich niedomagań działalności organów administracyjnych, partyjnych i związkowych oraz miały ułatwić wyjście z partii ludziom, którzy tylko przypadkowo dostali się w jej szeregi. W trakcie rozmów musiano przypomnieć wielu członkom, że tylko ta partia może być silna, która posiada aktywnych, oddanych i zdyscyplinowanych, a przez to wartościowych członków, i tylko dla takich jest miejsce w partii. Nie obeszło się bez podjęcia decyzji o udzielenie kar partyjnych łącznie z wydaleniami.

W kampanii przedzjazdowej uczestniczyliśmy w ogólnonarodowej dyskusji nad udoskonaleniem modelu gospodarczego socjalistycznej Polski. Przeanalizowaliśmy wiele spraw pod kątem potrzeb naszej załogi i przedsiębiorstwa. Dyskusja ta oparta o wytyczne Komitetu Centralnego PZPR na VI Zjazd swym zasięgiem objęła członków partii, bezpartyjnych, starszych i młodszych, robotników, techników i ekonomistów. Elementami pomocnymi i pobudzającymi do dyskusji były otwarte zebrania i szkolenia partyjne, posiedzenia rad związkowych i robotniczych, narady produkcyjne, zebrania kół ZMS oraz spotkania w różnych środowiskach. Komitet Zakładowy PZPR zwrócił się do ponad 80 bezpartyjnych robotników z pisemną prośbą o ustosunkowanie się do wybranych problemów wynikających z Wytycznych Zjazdu. Stworzono możliwość anonimowego wypowiedzenia się załogi naszego przedsiębiorstwa poprzez zainstalowanie skrzynek wniosków i pytań. Owocem tych dyskusji jest zabranie głosu załogi w wielu ważnych sprawach. Szczególnie dużo uwag zmierzających do poprawy działalności tak produkcyjnej jak i socjalno-bytowej przedsiębiorstwa kierowano pod adresem administracji wydziałów, oddziałów oraz dyrekcji. Dyskutowano z wielką troską o losy kraju i przedsiębiorstwa oraz z dużą rozwagą wyrażającą się w stawianiu spraw niezbędnych a zarazem realnych.

Niesposób wymienić wszystkich wniosków wysuniętych w dyskusji. Zgłoszono ich dotychczas około 150. Wszystkie wnioski i uwagi są dokładnie analizowane, a następnie po stwierdzeniu słuszności przekazywane czynnikom odpowiedzialnym. Dotyczy to oczywiście wniosków, których realizacja zależy nie tylko od MPK. Pozostałe są na bieżąco wprowadzane w życie, a za ich realizacje odpowiada bezpośrednio kierownictwo administracyjne przedsiębiorstwa.

Komitet Zakładowy PZPR powołał do życia trzy tematyczne zespoły:

— Partia,
— Rozwój demokracji socjalistycznej,
— Problemy rozwoju ekonomiczno-gospodarczego.

W skład tych zespołów wchodzą pracownicy MPK reprezentujący całą załogę i jej różne środowiska. Mają oni zebrać wszystkie materiały z dyskusji przedzjazdowej, zaopiniować je i na tej podstawie stworzyć informację o najważniejszych problemach nurtujących załogę. Część tych problemów zasygnalizował nasz delegat na VI Zjazd uważając, że należy je przenieść na forum Komisji Zjazdowych

W parze z dyskusją rozwija się fala podejmowania czynów dla uczczenia VI Zjazdu. Według stanu na dzień 4. XI. br. podjęto zobowiązania produkcyjne na łączną sumę 153.556 zł oraz czyny społeczne wartości 62.526 zł. Podjęte i realizowane czyny produkcyjne przedstawiają olbrzymią wartość tak dla naszego przedsiębiorstwa jak i dla miasta, np. kierowcy, motorowi oraz konduktorzy Wydziału Eksploatacyjnego i Tramwajowego zobowiązali się przepracować na swoich stanowiskach wiele godzin w dniach wolnych od pracy, co przy braku dostatecznej ilości pracowników pozwala na zwiększenie kursującego taboru w mieście.

Wielką inicjatywę ma młodzież zrzeszona w kołach Związku Młodzieży Socjalistycznej, która zobowiązała się przepracować ponad 3.000 roboczych godzin w czynach produkcyjnych.

Można by długo cytować treść zobowiązań, które podjęły wszystkie komórki organizacyjne przedsiębiorstwa. Jest to dopiero początek czynnego poparcia dla słusznej polityki i działania nowego kierownictwa partii i rządu. Poparcie to musi wyrażać się również w codziennej, uczciwej, zdyscyplinowanej i wydajnej pracy.

(Z. W.)

Brygada podwoziowa w Zajezdni Tramwajowej w Nowej Hucie w czasie pracy

Codzienne kłopoty w pracy aktywu związkowego

Do niedawna wiele mówiono u nas o problemie zdrowia załogi, o budowie ośrodka zdrowia z prawdziwego zdarzenia, o wzroście liczby lekarzy, w tym specjalistów, o skróceniu wieku emerytalnego dla motorniczych, kierowców autobusowych oraz pracowników zatrudnionych w szkodliwych dla zdrowia warunkach pracy. Mówiono także o budowie ośrodka wypoczynkowego, o budowie stołówki, o zorganizowaniu właściwego wypoczynku po pracy i wypoczynku niedzielnego. Członkowie Konferencji Samorządu Robotniczego niejednokrotnie wskazywali na pogorszenie się warunków pracy, warunków socjalno-bytowych, bhp, wynikające z powiększenia ilości taboru, wzrostu zadań planowych, zatrudnienia itp. Wyraźnie odczuwaliśmy brak zaplecza technicznego, pomieszczeń biurowych, szatni, pomieszczeń socjalnych, przykładem może być zajezdnia tramwajowa w Nowej Hucie, zbudowana na 130 jednostek, lecz obsługująca ich ponad 200. Obecnie dzięki odważnym wnioskom stawianym przez załogę i członków KSR, śmiałemu postępowaniu dyrekcji oraz ofiarnej pracy społecznej większej części załogi wiele tych potrzeb jest już zaspokojonych. Dziś mamy już gdzie dobrze wypoczywać wraz z rodzinami, więcej naszych dzieci wyjeżdża na kolonie letnie i obozy, z wycieczek tylko w 1971 roku skorzystało ponad 8.000 pracowników i członków ich rodzin. Wyraźnie poprawiły się warunki socjalne i bhp wielu wydziałów. Od szeregu lat postulowane przez załogę przebudowanie centralnego ogrzewania w zajezdni Nowa Huta dopiero w tym roku zostało wykonane. Mamy więcej lekarzy, prawie wszyscy potrzebujący wyjeżdżają do sanatorium. Rada Zakładowa podejmuje wspólnie z działami bhp i socjalnym zorganizowanie przy poszczególnych placówkach punktów wydawania pracowikom gorących napojów oraz mleka, jak też w okresie upałów napojów chłodzących. Ciągle żywotna sprawą dla załogi jest stan bufetów, głównie chodzi o to by w zakładowym bufecie można było w odpowiednim czasie zakupić posiłek, lub napój, spożyć go w estetycznych warunkach i kulturalnie być obsłużonym. Zdajemy sobie sprawę, że obecny stan bufetów ma jeszcze wiele do życzenia.

Od szeregu lat bolączką całej załogi jest problem umundurowania i odzieży ochronnej. Jeśli niektóre sprawy dotyczące odzieży ochronnej zostały uregulowane, to sprawa umundurowania służby ruchu nie może ruszyć z miejsca. Jest to zagadnienie niezwykle trudne tym bardziej, że nie jest ono uregulowane przez Ministerstwo i Zarząd Główny Związku Zawodowego. Obecnie z inicjatywy Działu BHP i Rady Zakładowej zakupiono 51 mundurów w MPK Rzeszów, które zostały przekazane do użytku na próbę.

Zdajemy sobie sprawę z dalszych trudności i wiemy, że nie rozwiążemy wszystkich naraz. Jest to problem nakładów finansowych, problem wiedzy i szkolenia pracowników oraz kwestia systematycznej poprawy pracy szkoleniowej i organizacyjnej całego aktywu zakładowego. Trzeba dokonać wiele zmian w systemie działalności związkowej, m. in. przekazać dalsze uprawnienia i środki finansowe radom oddziałowym, uaktywnić pracę grup związkowych.

Przedstawione problemy są tylko wycinkiem działalności i trudności na jakie napotyka aktyw związkowy w codziennej pracy. Będziemy podejmować je systematycznie na łamach naszej gazety zakładowej.

(AB)

Należę do optymistów

Załoga przedsiębiorstwa, w którym pracujemy znajduje się w okresie dużego zainteresowania, dyskusji, przygotowań do VI Zjazdu PZPR. Cały naród, w tym też i pracownicy naszego przedsiębiorstwa pokładają w Zjeździe duże nadzieje na lepszą przyszłość. Obawiam się jednak, że w tym wszyskim jest jedno niedomówienie, a minowicie to, że wielu pracowników może oczekuje na otwarcie złotodajnej żyły, z której będzie można czerpać wszystkie bogactwa. Osobiście należę do dużych optymistów widząc realność wytycznych na VI Zjazd. Jestem jednym z gorących zwolenników wprowadzania w życie nowych, lepszych metod gospodarowania. Mam jednak pewne obawy w związku z dającym się zauważyć u niektórych pracowników wyczekiwaniem na odpowiednie instrukcje i zarządzenia w zakresie spodziewanych zmian w sposobach realizowania planów produkcyjnych i świadczeń przedsiębiorstwa na rzecz jego pracowników. Wprawdzie stare przysłowie mówi, że co nagle to po diable, ale ja widzę sprawy, do których rozwiązania nie trzeba nowych instrukcji.

Dla przykładu: kierownictwo przedsiębiorstwa boryka się z wieloma trudnościami, m.in. z brakiem odpowiedniego zaopatrzenia w części zamienne; przekraczaniem normatywów magazynowych; modernizacją taboru tramwajowego i związanych z tym trudnościami wykonywania planowych remontów tego taboru; zmniejszeniem liczby wypadków przy pracy; zwiększeniem efektywnego dnia pracy; wprowadzeniem norm technicznie uzasadnionych do jak największej ilości robót itd.

Spróbujmy przyjrzeć się z bliska paradoksalnym sytuacjom: konstruktorzy często przypinają na deski kreślarskie gazetki, dyplomy i na co dzień nie wypuszczają z rąk piórek i grafionów. Rosną sterty rysunków kreślonych osobiście przez tych konstruktorów, stąd też często się słyszy, że jakiś pracownik w przedsiębiorstwie powiada, iż idzie do biura rysunkowego, zamiast powiedzieć, że idzie do biura konstrukcyjnego, tam bowiem nie ma ani jednego kreślarza. Płaci się więc konstruktorom za prace, które z powodzeniem mogłyby być wykonywane przez kreślarzy mniej płatnych.

Dział Zaopatrzenia nie może nadążyć z zakupami różnorodnych materiałów w związku z czym, w niektórych wypadkach istnieje pilna potrzeba zmiany materiału wyjściowego na produkcję potrzebnych elementów. Zaczyna się gonitwa z dokumentacją, zmienia się ustalone terminy z mniejszych na większe, bo przecież, żeby zrobić mały detal z większego materiału wyjściowego trzeba włożyć w to więcej robocizny. Przy tym wszystkim panuje atmosfera napięcia i nerwowości, bo zawsze coś nieoczekiwanego stanie na drodze do wykonywania planu. W związku z dużą ilością różnorodnych części zamiennych taboru komunikacyjnego wzrastają normatywy magazynowe, a produkcja własna tych części coraz bardziej się rozbudowywuje.

Nie docenia się stanowiska pracy normalizatora, którego zadaniem jest m. in. unifikacja zbliżonych do siebie części różnych pojazdów, co ma kapitalne znaczenie w rozwiązywaniu problemów produkcji tych części.

Często zachęca się załogę do składania projektów wynalazczych z dziedziny mechanizacji pracy, a słyszy się odpowiedź, że wprowadzanie mechanizacji do jednostkowej produkcji mija się z celem. Sprawa ta ma również szerszy zasięg w stosowaniu z prawdziwego zdarzenia norm technicznie uzasadnionych, przed wprowadzaniem których powinno się uprzednio przygotować odpowiednią organizację stanowisk pracy.

Wydaje się celowe rozważenie możliwości stworzenia szybko działającej informacji ekonomicznej w postaci bieżących meldunków i opracowań studialnych, prognoz dalszego rozwoju przedsiębiorstwa w tym też remontów i produkcji. Sprawa ta wydaje się ważną dla zharmonizowania wszystkich zamierzeń przedsiębiorstwa tak, aby uniknąć marnotrawstwa środków pieniężnych i zakłóceń.

Komórka Wynalazczości nie jest odpowiednio ustawiona w przedsiębiorstwie. Jej pracownicy nie mają właściwych kompetencji w zakresie kierowania rozwojem ruchu wynalazczego Stare i piętnowane obecnie w różnych wydawnictwach schematy działalności służb technicznych, jak również klubów techniki i racjonalizacji nie zdają egzaminu w takim stopniu jakby sobie tego można było życzyć Stąd też wielu twórców dobrych pomysłów racjonalizatorskich nie może urzeczywistnić swoich zamierzeń, bo brak im pomocy w sprawnym opracowaniu dokumentacji technicznej. Komórka Wynalazczości powinna jak najszybciej posiadać swój lokal, w którym znalazłby się wymagany sprzęt kreślarski i potrzebna na co dzień literatura techniczna W lokalu tym należałoby wprowadzić dyżury poradnictwa technicznego. Komórka wynalazczości mogłaby stać się kuźnią twórczej myśli technicznej wśród robotników techników i inżynierów.

Innym problemem jest sprawa nieistniejącej w naszym przedsiębiorstwie prototypowni. Uważam, że jest to równie ważne, proponuję wydzielenie stanowiska pracy do realizacji prototypów przyrządów i urządzeń opracowywanych m. in. w ramach pracowniczych projektów wynalazczych.

Wiemy, że szereg projektów nie może się doczekać realizacji, a szkoda, zwłaszcza jeśli twórcom tych projektów zostały już przyznane wynagrodzenia. W dalszym ciągu pozostaje bez widoków zmian na lepsze sprawa szybkiego i rzetelnego opiniowania projektów wynalazczych, jak również wyliczania ich efektywności Jako pracownik komórki wynalazczości niejednokrotnie byłem świadkiem przymrużania oka dyrekcji na wątpliwości rzeczoznawców opiniujących projekty i wydawania przez dyrekcję decyzji w trosce o dobro twórców tych projektów i przedsiębiorstwa. Uważam, że sytuacja powinna być odwrotna. Dyrekcja może mieć wątpliwości, ale nie rzeczoznawca.

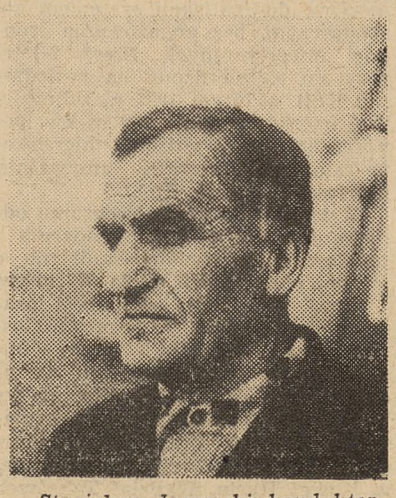
Korespondencja Komórki Wynalazczości z kierownictwem wydziałów często przypomina grę w pingponga, traci na tym twórca projektu i przedsiębiorstwo.

Swój artykuł kończę jednak pełen optymizmu, bo przecież w ostatnich latach widzi się bardzo duży postęp w rozwoju i realizacji ruchu wynalazczego w przedsiębiorstwie i mam nadzieję, że nasze wspólne bolączki zostaną usunięte. Sprawy wynalazczości i racjonalizacji nie mogą być traktowane jako drugorzędne, jeżeli każda złotówka wydana na rozwój i realizację wynalazczości przynosi 10 zł zysku.

(J. P.)

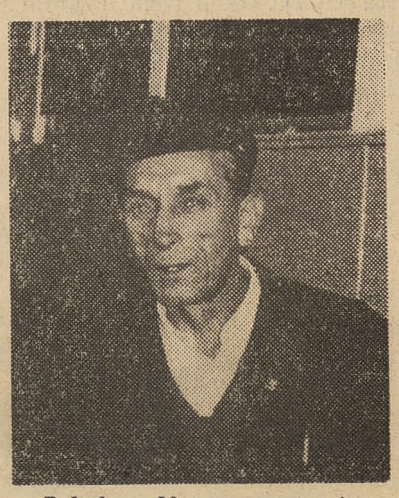
LUDZIE CZYNU ZJAZDOWEGO • LUDZIE CZYNU ZJAZDOWEGO • LUDZIE CZYNU ZJAZDOWEGO •

Kazimierz Kadela mistrz Oddziału Mechanicznego Wydziału Warsztatów Tramwajowych, pracuje 27 lat w MPK.



Stanisław Jaworski konduktor autobusowy pracuje 31 lat w przedsiębiorstwie.

Maria Skupińska konduktor rewizyjny, pracuje 12 lat w MPK.



Bolesław Matoga motorniczy, pracuje 33 lat w MPK.

Bronisław Stus lakiernik Wydziału Warsztatów Tramwajowych pracuje 25 lat w MPK.

Czy Ty także realizujesz swój czyn zjazdowy

Na liście zobowiązań naszej załogi pojawiają się coraz to nowe czyny zjazdowe. Jedne już zrealizowane w zakładach pracy służą nam, pracownikom MPK, z innych przekazanych miastu korzysta społeczeństwo Krakowa. Zapewne, nie wszystkie szerzej znane, nie wszystkie zauważone, przyniosły blisko 200 tys. zł. Jakże jednak niewspółmierną wartość, inną od tej, dającej się przeliczyć w złotówkach, mają trud i ofiarność, poniesione tym razem bez cienia przymusu, dla poparcia nowej linii partii, dla zamanifestowania swych uczuć i nadziei na lepszą przyszłość pokładanych w Zjeździe.

Poświęcacie w czynach produkcyjnych i społecznych swój wolny czas. A to pozwala jednakowo docenić zarówno wysiłek tramwajarzy, taksówkarzy (taksówkarze przepracowali dodatkowo 1366 godz.), kierowców autobusowych i konduktorów (3713 godz.), jak i trud tych biorących udział w naprawie bramy wjazdowej do zajezdni, kasujących zużyty sprzęt i tych remontujących wagony, pracujących na torach i tych budujących boisko sportowe przy ul. Rzemieślniczej i tych wszystkich, których niesposób tu na raz wymienić.

Zauważone przez społeczeństwo, nawet z rozgłosem w prasie krakowskiej, były zobowiązania pracowników Wydziału Torów, nie pomniejsza to jednak w niczym wartości innych zobowiązań.

Zobowiązania torowców dotyczą wielkich inwesycji o dużym znaczeniu dla gospodarki miejskiej. W najbardziej bezpośredni sposób służą zaspokojeniu codziennych potrzeb które zarówno w dyskusji przedzjazdowej, jak i w pracy stawia się dziś na plan pierwszy nie tylko w słowach. Załoga Wydziału Torów MPK Kraków, pragnąc włączyć się do realizacji czynu zjazdowego skróciła czas remontu węzła torowego pod Filharmonią o pełne 4 dni, co pozwoliło na wcześniejsze wznowienie komunikacji w tym newralgicznym punkcie Krakowa już od 12 września 1971 r., zamiast według pierwszego terminu 18 września 1971 r. Na tej budowie robotnicy pracujący dniami i nocami, walczyli o każdą godzinę, aby skrócić i tak napięte harmonogramy, i walkę wygrali.

Przewodniczący Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa J. Pękala w uznaniu zasług za ofiarną pracę, wręczył najlepszym i najbardziej odpowiedzialnym pracownikom złote i srebrne odznaki „Za zasługi dla miasta Krakowa" oraz dyplomy uznania. Złotą odznakę otrzymał mgr inż. Adam Kowalczuk — Kierownik Wydziału Torów oraz brygadzista Józef Cygal. Dyplomy uznania otrzymali między innymi: Adam Świeczka, Kazimierz Waligóra, Jerzy Rogowski.

Drugim zobowiązaniem pracowników tego Wydziału było zakończenie robót w ulicy 18-go Stycznia o 10 dni przed terminem. Zobowiązanie wykonano.

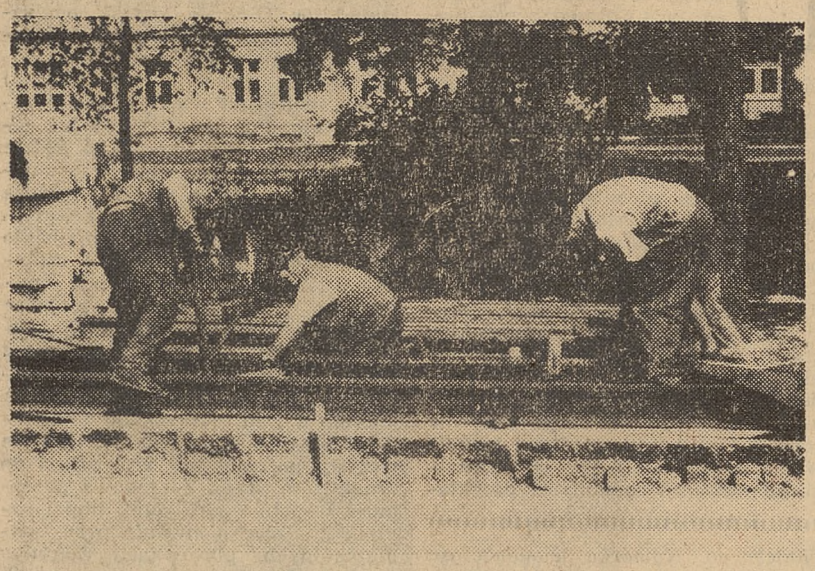
Trzecie zobowiązanie to skrócenie czasu remontu kapitalnego torowisk przy ul. Wielickiej. Prace na tej ulicy są w pełni kontynuowane.

Część załogi Oddziału Eksploatacyjnego Tramwajowego Podgórze w dniu 2. XI. 1971 r. zobowiązała się przepracować po 8 godzin w dniu wolnym od pracy. Zarobione pieniądze (około 6400 zł) zostaną przeznaczone na wyposażenie i podniesienie estetyki wnętrza pomieszczeń socjalnych. Zobowiązanie to godne naśladowania niesie w sobie nową formę aktywności mającą przyspieszyć poprawę warunków socjalno-bytowych załogi.

W czynie społecznym przystąpiono do modernizacji boiska sportowego przy ul. Rzemieślniczej. Do czynu włączyli się pracownicy poszczególnych wydziałów naszego przedsiębiorstwa. W dniach 25—28. X. przy pracach ziemnych brało też udział 70 uczniów Zawodowej Szkoły Przyzakładowej. Dotychczas podwyższono płytę boiska piłki nożnej o 0,50 m, zdrenowano teren, wyrównano powierzchnię. W roku bieżącym zamierza się jeszcze wykonać boisko do koszykówki i siatkówki. Na rok przyszły pozostaje do wykonania utrwalenie płyty boiska piłki nożnej, wykończenie bieżni oraz nasypu widowni.

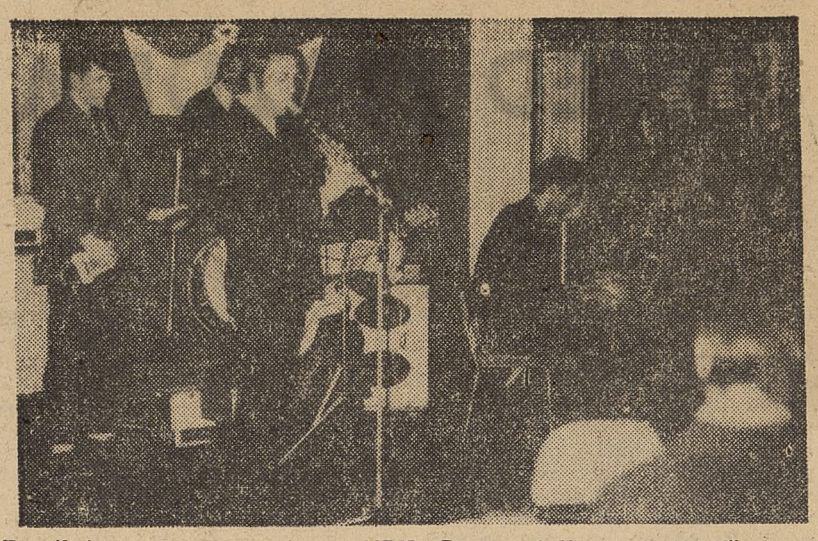
Te przykładowo podane informacje o podjętych zobowiązaniach i ich realizacji nie wyczerpują oczywiście długiej listy czynów przedzjazdowych: bierzemy w nich nadal udział, są one naszą formą uczestnictwa w dyskusji i kampanii przedzjazdowej.

(A.S. i A.K.)



Nie wszędzie da się zastosować nowoczesny sprzęt techniczny.

WYDAWCA Dyrekcja, Komitet Zakładowy PZPR, Rada Zakładowa, i Robotnicza, Zarząd Zakładowy ZMS Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Jednodniówkę zredagował zespół w składzie: Andrzej Balon, Jerzy Bittner, Augustyn Dobrowolski, Adam Kowalczuk, Wiston Maik, Witold Pachoński, Julian Para, Antoni Stelmach, Zdzisław Was. Fot. Tadeusz Zwoliński. Prasowe Zakłady Graficzne, Wielopole 1. M-8



Zespół instrumentalno-wokalny MPK „Pantograf Novum-T-102-N".

Lepsze warunki pracy

Intensywna rozbudowa miasta, a co za tym idzie olbrzymi wzrost potrzeb komunikacyjnych, poważnie zwiększyły zadania usługowe naszego przedsiębiorstwa.

Powszechnie znane są nam bolączki towarzyszące tak dynamicznemu rozwojowi. Obserwujemy wówczas dysproporcje, gdyż rozwój ten odbywa się nie na wszystkich odcinkach równomiernie, co w konsekwencji wymaga nadrobienia zaległości.

To ujemne zjawisko, nie ominęło również załogi MPK. Wzrost zadań usługowych, niedomogi taboru komunikacyjnego, niedostateczne zaplecze techniczne, ograniczone środki inwestycyjne wpłynęły na to, że warunki pracy załogi i warunki socjalno-sanitarne pozostawiają wiele do życzenia.

Analiza sytuacji dokonana w lipcu 1970 r., poprzedzona społecznymi przeglądami warunków pracy dała podstawę do stwierdzenia, że w takich jednostkach jak w Wydziale Warsztatów Samochodowych, w Wydziale Warsztatów Tramwajowych, w Wydziale Sieci i Podstacji Trakcyjnych oraz w Wydziale Torów panuje ciasnota, niedostateczna powierzchnia i mała ilość pomieszczeń oraz urządzeń higieniczno-sanitarnych. Opracowano wówczas kompleksowy program poprawy warunków pracy załogi na rok 1971, który spotkał się z powszechną aprobatą załogi.

Realizacja tego programu nie należała do rzeczy łatwych. Wymagała dokonania całego szeregu prac adaptacyjnych i przemieszczeń poszczególnych oddziałów.

Załoga Wydziału Sieci Trakcyjnej jako pierwsza przeprowadziła się już w grudniu 1970 roku do nowo adaptowanych i estetycznie urządzonych pomieszczeń warsztatowych oraz wygospodarowanych pomieszczeń socjalnych.

Styczniowy list Sekretariatu KC PZPR skierowany do przewodniczących KSR i dyrektorów przedsiębiorstw w sprawie zapewnienia załogom odpowiednich warunków pracy nie był zaskoczeniem dla naszego kierownictwa.

Poczynione wcześniej przygotowania okazały się bardzo przydatne. Stworzyły platformę wyjściową do uzupełnienia programu. Dyrekcja wspólnie z aktywem wydały niezwłocznie dyspozycje w sprawie ponownego, kompleksowego przeanalizowania zamierzeń socjalno-bytowych na lata 1971/72 i skonfrontowania ich z opinią załogi.

Inwentaryzacja pomieszczeń socjalno-sanitarnych wykazała znaczny niedobór powierzchni, sięgający blisko 730 m kw.

Do opracowania uzupełnionego programu poprawy warunków pracy powołano specjalnie zespół, który przygotował program uwzględniający przedsięwzięcia uznane za możliwe do realizacji systemem gospodarczym, bez angażowania środków inwestycyjnych. Nowy 2-letni program zatwierdzony na posiedzeniu KSR w lutym 1971 r., zabezpieczał uzyskanie około 700 m kw. powierzchni na urządzenia higieniczno-sanitarne (szatnie, umywalnie, natryski, jadalnie itp.).

W wyniku realizacji programu oddano już do użytku urządzenia i pomieszczenia socjalno-sanitarne o łącznej powierzchni około 500 m kw.

Nowe urządzenia otrzymali pracownicy Oddziału Transportu Gospodarczego, Wydziału Terenów i Budowli, pracownicy młodociani zatrudnieni w Wydziale Warsztatów Tramwajowych, pracownicy magazynów przy ul. Rzemieślniczej oraz Oddziału Eksploatacji Tramwajowej w Nowej Hucie. Wydział Taksówek, otrzymał dodatkowo szatnie z umywalnią.

W ramach kapitalnego remontu budynku administracyjnego w Oddziale Eksploatacji Autobusowej Czyżyny przebudowano bufet i urządzono jadalnie o powierzchni 45 m kw.

Poważnie zaawansowane są również roboty adaptacyjne przy urządzeniach socjalnych dla pracowników pogotowia technicznego Wydziału Torów.

Nie wszystkie zadania programu są łatwe do wykonania. W III kwartale odnotowano poważne opóźnienie w jego realizacji. W wyniku dokonanej przez Radę Zakładową i Dyrekcję oceny podjęto skuteczne środki organizacyjne zapewniające pełną realizację programu na rok bieżący.

Niezaprzeczalnym osiągnięciem jest ostateczne rozwiązanie ogrzewania Zajezdni Tramwajowej w Nowej Hucie, którego koszt robót wyniósł około 450 tys. zł.

Wykonano również dodatkowe ogrzewanie w lakierni i spawalni Wydziału Taksówek oraz hali obsługi codziennej autobusów przegubowych Oddziału w Czyżynach. Również w Czyżynach kosztem 300 tys. zł przeprowadzono remont nawierzchni placu postojowego i dróg dojazdowych.

Jeżeli w przyszłym roku będzie tak przebiegała realizacja programu poprawy warunków pracy, to w przeciągu krótkiego okresu uda się nadrobić istniejące zaległości (AD)

UWAGA WYPADEK

POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM — NASZYM NACZELNYM ZADANIEM

Prawie codziennie w prasie znajdujemy podobne notatki: „...w Łodzi na ul. Nowomiejskiej tramwaj linii nr 16 kierowany przez 26-letniego Andrzeja B. najechał na tył stojącego na przystanku tramwaju linii 22. Trzy osoby zostały b. ciężko ranne, 25 odniosło lekkie obrażenia ciała. Straty materialne ocenia się na około 30 tys. złotych" (Sztandar Młodych z dnia 10 listopada 1971 r.).

Czy po takie przykłady trzeba sięgać aż do Łodzi, Poznania czy Szczecina? Obok nas, na naszych ulicach codziennie zdarzają się wypadki, w których ludzie zostają okaleczeni, niejednokrotnie giną, wielotysięcznym zniszczeniom ulega dobro społeczne i prywatne, w najlepszym zaś przypadku powstają przerwy w ruchu, które także kosztują naszą gospodarkę niebagatelne, milionowe sumy.

Dla zobrazowania sytuacji kilka cyfr i to tylko z bieżącego roku (do końca m-ca października): 20 wypadków śmiertelnych, 383 osoby ranne lub potłuczone, 162 zderzenia pomiędzy taborem własnym (w tym blisko 80 proc. to najechania tramwaju na tramwaj), a z taborem obcym zderzeń tych było ponad 900. Wynikłe z tego bezpośrednie straty materialne (zarówno nasze jak i obce) sięgają trzech milionów złotych. Ewidencji umykają zaś koszty wynikłe z wypłaty odszkodowań dla zranionych oraz rodzin osób zabitych a także straty pośrednie spowodowane przestojem naprawianego taboru i przerwami w ruchu. Należy zaś wnioskować, że ta ostatnia grupa strat najbardziej obciąża naszą gospodarkę.

Zdajemy sobie sprawę, że we współczesnych warunkach, przy coraz to bardziej nasilającym się ruchu drogowym, zwłaszcza w Krakowie, wypadków uniknąć się nie da. Zwłaszcza przy dotychczasowym niskim poziomie kultury użytkowników jezdni (którymi nie tylko na przejściach są i piesi), w tym i nas samych. Wielu wypadków dałoby się jednak uniknąć przy zastosowaniu odpowiednich kroków. Musimy z tego co było nauczać się wyciągać wnioski. Bądźmy o lata ubiegłe nie tylko starsi. Bądźmy o nie mądrzejsi.

Na stan zagrożenia w ruchu drogowym wpływa złe usytuowanie przystanków, kolizyjne oznakowanie ulic i przejazdów, zła sygnalizacja. Tutaj poprawę może przynieść tylko bardziej operatywne niż dotąd działanie władz miejskich, przez nas inspirowane. Do działania dla swego własnego dobra, muszą się włączyć wszyscy korzystający z naszych ulic, piesi i zmotoryzowani, kierowcy i rowerzyści. Ale to tylko fragment tego działania. W pierwszym rzędzie źródeł tej poprawy szukajmy u siebie. Zastanówmy się co robiliśmy i co robimy, aby w przyszłości nie zdarzyło się rocznie ponad 20 przyciśnięć drzwiami w tramwajach „zmodernizowanych" aby w ponad 100 przypadkach tramwaje nie najeżdżały nawzajem na siebie. Do problemów tych, w sposób konsekwentny i konstruktywny będziemy wracać. Chcemy usłyszeć w tym względzie twórcze propozycje całej załogi, wszystkich zainteresowanych. Pamiętajmy, że gdy dziś nad problemem się nie zastanowimy to jutro może być za późno. Nie możemy zaprzepaścić żadnej inicjatywy, żadnej szansy nawet najdrobniejszej poprawy.

Nie chcemy, otwierając swą codzienną gazetę napotykać na notatki: „...w Łodzi na ulicy Nowomiejskiej tramwaj linii nr 16...".

Pamiętajmy:

— każdy wypadek, którego da się uniknąć — to nasz wkład w dzieło wzbogacenia Polski, hasło „u w a g a w y p a d e k" należy czytać: „u w a g a c z ł o w i e k!"

(W.M.)

Uważaj, bo i ty możesz spowodować taki wypadek.

Komunikaty

Dział Taryfowo-Biletowy zawiadamia ogół pracowników przedsiębiorstwa i emerytów MPK, że w dniach od 5 do 31 I 1972 r. w godz. od 7 do 14, a w soboty do godz. 12 Sekcja Biletowa przy ul. Boh. Stalingradu 95 dokonywać będzie prolongaty, względnie wymiany rocznych biletów wolnej jazdy na rok 1972. Do prolongaty lub wymiany należy przedłożyć oprócz dotychczas posiadanych rocznych biletów wolnej jazdy: dowód osobisty, a w odniesieniu do dzieci powyżej 15 lat, uczęszczających do szkół średnich i wyższych, odpowiednie zaświadczenia stwierdzające kontynuowanie nauki. Pracownicy nie mieszkający razem z żonami mogą uzyskać dla nich bilety po przedłożeniu pisemnego oświadczenia o prowadzeniu wspólnego gospodarstwa domowego. Osoby, które zgubiły bilet wolnej jazdy powinny przedłożyć ogłoszenie prasowe.

Zwraca się uwagę, że akcja prolongaty i wymiany biletów wolnej jazdy dokonywana będzie tylko w styczniu 1972 r. Z dniem 1. II. 1972 nie sprolongowane, albo nie wymienione bilety tracą ważność i będą zabierane przez organy kontrolne MPK.

✡

Zakładowe Koło PCK informuje, że w roku bieżącym Organizacja PCK urządza dla małżeństw — honorowych dawców krwi, którzy łącznie oddali jej 6 litrów — całkowicie bezpłatny „Sylwester" w Budapeszcie lub w Moskwie. Wyjazd do Budapesztu w dniu 31 XII 1971 r., powrót w dniu 3 I 1972 r. Wyjazd do Moskwy w dniu 28 XII 1971 r., powrót w dniu 2 I 1972 r.

Szczegółowych informacji udziela kol. Stanisława Budzoń w Dziale BHP.

✡

Dział Socjalny zawiadamia, że Impreza Noworoczna pt. „Jak wilków zgraja chciała porwać Mikołaja" organizowana dla dzieci naszych pracowników odbędzie się dnia 9 I 1972 r. w Teatrze Groteska o godz. 11.00, 14.00, 17.00. W imprezie mogą brać udział dzieci od lat 4 do 8, będące na zasiłku rodzinnym MPK. Paczki dla tych dzieci wydawane będą podczas trwania imprezy.

Równocześnie informujemy, że impreza dla dzieci w wieku od 9 do 15 lat odbędzie się w Teatrze Rozmaitości 29 XII 1971 r. W prgoramie sztuka „Historia żółtej ciżemki". Dla dzieci w tym wieku nie przewiduje się paczek.

Bilety na te imprezy rozprowadzają przewodniczący rad oddziałowych od dnia 11 XII 1971 r. Nadmieniamy też, że paczki nie odebrane z ważnych przyczyn w czasie trwania imprezy w Teatrze Groteska będą do odebrania w Dziale Socjalnym do dnia 8 I 1972 r.