

MPK

Jednodniówka

Kraków

Luty

1972

Obrady Sesji Ogólnopolskiego Komitetu Frontu Jedności Narodu zapoczątkowały kampanię wyborczą do Sejmu. Uchwalona Deklaracja Wyborcza, zgodnie z przewidywaniami, zawiera w swojej treści program dalszego socjalistycznego rozwoju Polski, uchwalony przez VI Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej:

„Jesteśmy głęboko przekonani, że wszyscy patrioci, wszyscy komu droga jest przyszłość i dobro Polski, będą jednogłośnie głosować w dniu 19 marca na listy Frontu Jedności Narodu”.

Wezwanie to, jest z pewnością zrozumiałe — ba, oczywiście! — dla przytłaczającej większości obywateli. Można bowiem, bez ryzyka przesady stwierdzić, iż niemal wszystko, co można by alternatywnego na temat kraju i jego perspektyw powiedzieć — powiedziane zostało w dyskusji przed VI Zjazdem PZPR.

Przed wyborami

PLATFORMA -

program uchwalony przez VI Zjazd PZPR

Bez precedensu była ta dyskusja, jej swoboda, krytycyzm, a zarazem konstruktywność. Bez precedensu była jej rzeczowość, wszechstronność i kompleksowość.

W efekcie program uchwalony przez VI Zjazd jest jedynym, realnym programem rozwoju naszej Ojczyzny w dającej się przewidzieć perspektywie, przy czym, programem sformułowanym i zainspirowanym w warunkach powszechnej, społecznej jedności.

Bez mała 28 lat Polski Ludowej, choć nie wolne od trudności i błędów, nauczyły nas przecież cenić jedność i wspólny wysiłek, dają nam obraz możliwości rysujących się przed krajem, jeśli tę jedność i wspólny wysiłek nadal będziemy umacniać.

Tę też istotę sprawy oddaje Deklaracja Wyborcza FJN, gdy mówi „Sprawa siły i rozwoju Polski oraz pomyślności każdego jej obywatela jest w rękach wszystkich Polaków, oraz zależy od rzetelnej pracy, kwalifikacji, aktywności społecznej i zaangażowania ideowego każdego z nas.”

Jeśli potrafimy dzięki powszechnej gospodarności i wydajności pracy oraz rozumnemu kierowaniu wytworzyć więcej dóbr i wartości niż zakładamy to obecnie — należy przewidywać, że będziemy mogli jeszcze w tym pięcioletnim okresie osiągnąć wyższy poziom materialnych i kulturalnych warunków życia narodu. Taka jest logika socjalistycznego rozwoju”.

Trzeba w Polsce upowszechnić kult pracy — solidnej i użytecznej społecznie, stworzyć atmosferę powszechnego szacunku wokół tych, którzy takiej pracy są wzorem, oraz klimat potępienia dla nierobów i marnotrawców, tych wszystkich, którzy ciągną Polskę w dół.

Nie ma więc potrzeby szerszego uzasadniania dlaczego proponujemy przyjęcie uchwałę VI Zjazdu za platformę wyborczą FJN.

Jest to bowiem program zmierzający do lepszego zaspokojenia potrzeb ludzi pracy. W.P.

Z działalności

SAMORZĄDU ROBOTNICZEGO

- Spojrzenie na wyniki roku 1971
- Analiza fluktuacji kadr
- Zadania na r. 1972

W okresie, który chcemy objąć omówieniem prac organów samorządowych naszego Przedsiębiorstwa najważniejszym wydarzeniem była, odbywająca się w dniu 2 grudnia 1971 r. Konferencja Samorządu Robotniczego. Przyniosła ona wszechstronny przegląd działalności naszego Przedsiębiorstwa na wszystkich, a zwłaszcza najważniejszych odcin-

kach oraz ocenę realizacji zadań 1971 r. na tle występujących trudności z jakimi boryka się miejska komunikacja. Walnie do szerokiej i wnikliwej oceny sytuacji przyczynił się system prowadzenia obrad, polegający na tym, że uzupełnieniem referatów i sprawozdań Dyrekcji były koreferaty opracowane przez Prezydium Rady Robotniczej. Zarówno wystąpienia opracowane przez Dyrekcję, jak też i Samorząd, a także w większości głosy ożywionej dyskusji — nacechowane były gospodarską troską o stały postęp w realizacji podstawowych funkcji naszego Przedsiębiorstwa, która uwarunkowana jest konieczną rozbudową zaplecza, poprawą warunków jego pracy, jak również poprawą warunków socjalno-bytowych. Z uznaniem oceniał uczestnicy realizacji planu rocznego uczestnicy Konferencji w sposób rzeczowy i otwarty mówili o opóźnieniach i niedociągnięciach m.in. w zakresie realizacji zadań, mających na celu poprawę warunków socjalno-bytowych. Również padły słowa krytyki w związku z konfrontacją zaplanowanych i zrealizowanych przedsięwzięć inwestycyjnych i modernizacyjnych na rzecz poprawy sytuacji zaplecza technicznego, w tym zwłaszcza w zajezdniach tramwajowych i autobusowych. Trzeba jednakże podkreślić, że



Nie szcędź sił dla rozwoju swojej Ojczyzny

ZWIĄZKOWA KAMPAANIA SPRAWOZDAWCZO-WYBORCZA TRWA

W związku z upływem kadencji przystąpiliśmy, zgodnie z uchwałą Centralnej Rady Związków Zawodowych, do kampanii sprawozdawczo-wyborczej w Grupach Związko-

wych, Radach Oddziałowych Związkowych i Robotniczych, w Radzie Zakładowej i w Zakładowej Radzie Robotniczej.

Celem zebrań sprawozdawczo-wyborczych było dokonanie oceny działalności wszystkich ogniw związkowych, wypracowanie programu działania na lata 1972—75 wynikającego z uchwał VI Zjazdu PZPR i zadań ruchu zawodowego z równoczesnym dostosowaniem tego programu do potrzeb poszczególnych Wydziałów, oraz Załóg w nich pracujących. Dotychczas dokonano wyborów nowych władz związkowych w 59 Grupach Związkowych, w 13 Radach Oddziałowych Związkowych i Robotniczych. Do Rad Oddziałowych Związkowych wybrano 90 członków w tym ponownie 44. W składzie Oddziałowych Rad Związkowych znajduje się 56 pracowników fizycznych, 34 pracowników umysłowych, 25 członków partii, 17 członków ZMS. W Radach tych wybrano ponownie 6 przewodniczących, 6 sekretarzy oraz 6 Oddziałowych Inspektorów Pracy. Do 12 Oddziałowych Rad Robotniczych zostało wybranych ogółem 60 członków, w tym 22 ponownie. W składzie Oddziałowych Rad Robotniczych znajduje się 42 pracowników fizycznych, 18 pracowników umysłowych, 20 członków partii, 6 członków ZMS. Do Oddziałowych Rad Robotniczych wybrano ponownie 4 przewodniczących oraz 4 sekretarzy. Na Konferencję Zakładową wybrano ogółem 111 delegatów, w tym 59 pracowników fizycznych, 52 pracowników

Ciąg dalszy na str. 2

Ciąg dalszy na str. 2

Dyrektor Władysław CZARNIK

Urodzony w 1906 roku w Igołomi, z naszym Przedsiębiorstwem związany jest od 1 grudnia 1928 r. Pracował na różnych stanowiskach. Początkowo jako z-ca kierownika Wydziału Tramwajowego. Po wojnie sprawował funkcję dyrektora technicznego. Wskutek tendencyjnych uprzedzeń i komplikujących się stosunków osobowych w Przedsiębiorstwie wczesnych lat pięćdziesiątych, był zmuszony do odejścia z Przedsiębiorstwa: w roku 1953 Ministerstwo Gospodarki Komunalnej powołało go na stanowisko naczelnego inżyniera przy budowie linii tramwajowych w Częstochowie — olbrzymiej inwestycji komunalnej rzędu 250 mln. zł. Po październiku 1956 roku, na żądanie Załogi naszego Przedsiębiorstwa wraca do MPK Kraków wzbogacony o nowe doświadczenia obejmując stanowisko dyrektora naczelnego, które zajmuję przez lat 15, aż do przejścia na emeryturę.

Doskonały fachowiec obdarzony niezwykłym zmysłem organizacyjnym w pełni sprostał wymaganiom dyktowanym dynamicznym rozwojem miasta i jego komunikacji. W czasie jego pracy od połowy lat pięćdziesiątych Załoga wzrosła o ponad 3 tys. osób, dochodząc pod koniec 1971 roku do 5400 ludzi. Człuy na punkcie fachowości, dbał o to, aby wzrost załogi szedł w parze z podnoszeniem kwalifikacji zawodowych. W kontaktach z ludźmi zawsze bezpośredni, dla wszystkich dostępny, broniący interesów pracownika, umiejący załatwić wiele spraw od ręki zaskarbił sobie uznanie całej załogi.

Od lat najmłodszych związany z Krakowem zasłużył się nie tylko dla przedsiębiorstwa i miasta swą pracą zawodową lecz i społeczną działając aktywnie w licznych organizacjach społecznych i młodzieżowych m.in. w Towarzystwie Przyjaciół Harcerzy, w Zarządzie Dzielnicowym i Wojewódzkim LOK, w Komitecie Frontu Jedności Narodu. Za swe zasługi był odznaczony Złotą odznaką związkową, Złotą Odznaką m. Krakowa, Odznaką 1000-lecia Państwa Polskiego, Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Kawalerskim i Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. Licząc się z przejściem na emeryturę, przekazał przedsiębiorstwu i miastu wnikliwą analizę perspektywicznego rozwoju krakowskiej komunikacji, tym cenniejszą, że opartą o wieloletnie doświadczenia.

Obecnie nasz Dyrektor korzysta z zasłużonego po 45-letniej pracy wypoczynku będąc jednak w stałym kontakcie z naszym Przedsiębiorstwem. Jak dotychczas nie zmienił swych zainteresowań. Jego pasją życiową jest nadal krakowski „TRAMWAJ”.

Przedstawiając tę krótką notatkę będziemy wydzierżawcami życzeń całej naszej Załogi, prosząc o dalszy tak żywy i bezpośredni z nami kontakt.

Zwany jest nam wszystkim niedorozwój miejskiej komunikacji w Krakowie w stosunku do szybko rosnących potrzeb rozbudowującego się dynamicznie organizmu miejskiego. Dysproporcja ta jest zresztą pochodną zbyt powolnego przez długi okres czasu tempa inwestycji w zakresie gospodarki komunalnej miasta Krakowa. Czy i w jakim stopniu środki przeznaczone w bieżącej 5-lacie na rozwój gospodarki komunalnej, w tym zaś komunikacji w Krakowie pozwolą na złagodzenie napięcia w tej dziedzinie? — oto pierwsze pytanie, skierowane pod adresem mgr Ryszarda Szumowskiego — dyrektora naczelnego Miejskiego Zjednoczenia Gospodarki Komunalnej Prezydium Rady Narodowej miasta Krakowa, z którym rozmawiamy na temat perspektyw miejskiej komunikacji w naszym mieście.

— Na cele gospodarki komunalnej w mieście Krakowie dysponować będziemy kwotą 1 miliarda 800 milionów złotych. Środki te pozwolą na kontynuowanie i podjęcie szeregu ważnych dla miasta inwestycji o pierwszorzędym znaczeniu dla jego dalszego rozwoju — mówi w rozmowie z nami dyr. R. Szumowski. — Pod względem hierarchii ważności na czołowe miejsce wysuwają się tu trzy podstawowe kierunki inwestowania:

- uzbieranie nowych terenów pod budownictwo mieszkaniowe,
- woda dla Krakowa,
- komunikacja,

Dosyć powiedzieć, że z kwoty 1.800 mln zł na wymienione przedsięwzięcia przeznaczamy ponad 90 proc. środków.

Pozostając przy sprawach komunikacji prosimy o wyjaśnienie na co w szczególności zużytkowane zostaną tak znaczne nakłady?

— Na pierwszym miejscu wymienilibym — mówi dyrektor R. Szumowski — rozbudowę i modernizację baz oraz zaplecza technicznego i energetycznego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. W tej dziedzinie bowiem przedsiębiorstwo to ma szczególnie ciężką sytuację. I tak zasadniczej modernizacji i rekonstrukcji będzie poddana najstarsza i zarazem najbardziej wyeksploatowana zajezdnia tramwajowa w Podgórzu przy ul. Rzemieślniczej. Będzie to przedsięwzięcie wchodzące w zakres inwestycji o znacznie szerszym programie. Obejmie bowiem ten program wiele tak ważnych obiektów dla sprawnego funkcjonowania przedsiębiorstwa, jak budowa: biurowca administracyjnego wraz z zapleczem socjalnym (tj. stołówką, ośrodkiem zdrowia, wyposażonym w specjalistyczne laboratoria), pomieszczeń magazynowych oraz wydziału remontów torów z zapleczem.

Niezależnie od tego objęta jest projektem planu 5-letniego budowa drugiej zajezdni tramwajowej, zlokalizowanej na osiedlu Azory. Przewiduje się, że pomieści ona 300 jednostek tramwajowych.

Ponadto w rejonie ulicy Młodej Gwardii i Klonowej w Podgórzu wyznaczono lokalizację dla nowej zajezdni autobusowej — większej i nowocześniejszej od tej, która powstała w ostatnich latach w Bieńczycach. Powstanie ona w oparciu o dokumentację powtarzalną zajezdni wybudowanej w Warszawie — obiektu, który dobrze zdaje egz-

min — i dlatego jego dokumentacja może być wykorzystana i u nas. Nowa zajezdnia pomieści 300 jednostek autobusowych.

Wreszcie — w ramach programu inwestycji na rzecz zaplecza MPK przewiduje się — budowę dalszych siedmiu podstacji energetycznych, zasilających trakcje tramwajowe. Koszt każdego takiego obiektu waha się w granicach od 12 do 14 mln zł — co daje pojęcie o tym jak wiele środków pochłonie sama tylko energetyka.

W LATACH 1971-75

Nadrabiamy zaległości inwestycyjne

Rozmowa z dyrektorem Miejskiego Zjednoczenia Gospodarki Komunalnej mgr Ryszardem Szumowskim

— Co można powiedzieć o rozbudowie w bieżącej 5-lacie linii tramwajowych Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego?

— W spisie zadań inwestycyjnych z tego zakresu najpoważniejszym zamierzeniem będzie budowa linii tramwajowej przez ulicę Prądnicką do osiedli Azory i Krowodrza. Wraz z uzbrojeniem podziemnym, przebudową na tej trasie układu komunikacyjnego i modernizacją ulic — inwestycja ta pochłonie kwotę — 120 mln zł. Na drugim miejscu pod względem ważności figuruje gruntowna przebudowa ul. Bronowickiej wraz z doprowadzeniem linii tramwajowej do ul. Mydlniczkiej i budową tam nowej pętli tramwajowej. Przewiduje się na tej trasie wydzielenie torowisk od pasm jezdni ruchu kołowego. Koszt tej inwestycji wyniesie 90 mln zł. W 1972 r. sfinalizowana zostanie przebudowa ul. Diebla wraz z linią tramwajową poprzez most Grunwaldzki w kierunku ul. Zielnej i Dębowej w Dębnikach.

— Nowe linie są na pewno rzeczą ważną, ale nie mniej chyba istotne znaczenie ma utrzymanie dotychczasowych linii tramwajowych w odpowiednim stanie technicznym? Czy nastąpi w tej dziedzinie istotniejsza poprawa?

— Nadchodzące dwa najbliższe lata można by nazwać okresem wyraż-

nego szczytu remontowego zaniedbanych torowisk krakowskich. Wystarczy jeśli powiem, że w każdym roku przeznaczamy około 60 mln zł właśnie na dokonywanie tych remontów. Będą one realizowane w taki sposób, ażeby na dłuższy okres czasu można uwolnić się w Krakowie od nieustannych wykopków torowych. Z reguły więc w ramach tych prac będzie się układało między torami elementy prefabrykowane, tak jak to już stosuje się obecnie w toku prac remontowych.

— I wreszcie Panie Dyrektorze, jeszcze jedno, ostatnie pytanie... Czego można się spodziewać na froncie dostaw taboru, którego stale jest zbyt mało?...

— Decyduje o tym przede wszystkim rozdziałnik centralny, a nie środki finansowe, jakie moglibyśmy na kupno taboru przeznaczyć. Mogę więc powiedzieć, że mamy obiecanych w tej 5-lacie: 300 wozów autobusowych, zmodernizowanych — „Jelcz—caro”. Będą to wozy lepsze w eksploatacji i bardziej pojemne od dotychczasowych. Ponieważ, naszym zdaniem jest to stanowczo ilość nie wystarczająca, przeto Prezydium Rady Narodowej miasta Krakowa podjęło starania w Ministerstwie Gospodarki Komunalnej o zwiększenie tego przydziału do co najmniej 480 wozów autobusowych. Bo tyle właśnie potrzeba, ażeby mieszkańcy miasta odczuli wyraźną poprawę w komunikacji autobusowej. Podobnie wygląda sytuacja w zakresie zapowiadanych dostaw taboru tramwajowego. Dostawy te obejmą 35 jednostek przegubowych, a potrzeby nasze skromnie licząc, opiewają na 55 jednostek przegubowych. Pertrakcje trwają. Liczymy na to, że przynajmniej w części nasze uzasadnione potrzeby zostaną przez resort uwzględnione.

— Dziękujemy Panu Dyrektorowi za rzeczową informację.



Wszystkim Paniom, z okazji Święta Kobiet, najlepsze życzenia powodzenia w pracy oraz w życiu osobistym składa męska część Załogi

ZWIĄZKOWA KAMPANIA Sprawozdawczo-Wyborcza trwa

Ciąg dalszy ze str. 1

umysłowych, w tym 27 pracowników inżyniersko-technicznych, 25 pracowników administracyjnych.

Wybory do Rady Zakładowej i Robotniczej oraz wybory 9 delegatów na Konferencję Okręgową odbędą się w dniu 8 kwietnia br.

Dotychczas przeprowadzona kampania sprawozdawczo-wyborcza dokonała oceny uprawnień ogólnych związkowych w zakresie obrony interesów pracowników, realizacji wniosków i postulatów, poprawy warunków pracy, warunków socjalno-bytowych, przyczyn zaistniałych wypadków, a także umocnienia praworządności. Wiele uwag poświęcono mobilizacji załóg do lepszego wykonywania zadań, wzrostu wydajności pracy oraz poprawy dyscypliny pracy i dyscypliny społecznej. Wskazano na wiele niedociągnięć organizacyjnych w pracy związkowej, wytknięto niedociągnięcia w zakresie gospodarki materiałowej i gospodarki narzędziowej, skrytykowano ciągle niedostateczne wprowadzanie postępu technicznego, szczególnie w za-

kresie mechanizacji taboru, mechanizacji i ogrzewania zwrotnic, i sygnalizacji świetlnej. W dyskusji na zebraniach duży uwagi poświęcono sprawom kulturalno-oświatowym, podnoszeniu kwalifikacji zawodowych. Sprawom wypoczynku po pracy, sportu i turystyki oraz sprawom mieszkaniowym. Dyskutancki krytykowali ciągle jeszcze panujące tu i ówdzie niewłaściwe stosunki międzyludzkie wynikające często z braku kolektywnej pracy przy rozdziale różnego rodzaju świadczeń i nakładaniu kar regulaminowych pracownikom nie zawsze zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dużo uwagi poświęcono rozwijaniu demokracji socjalistycznej, a szczególnie demokracji wewnątrzzwiązkowej oraz dalszemu umacnianiu i doskonaleniu działalności Samorządu Robotniczego.

Obecna kampania sprawozdawczo-wyborcza powinna przynieść poprawę stylu i metod pracy związkowej nakreślonych przez XX i XXI Plenum CRZZ. Dotyczy to zwłaszcza rozwijania szerokiej konsultacji, jawności działania oddziałowych i za-

kładowych organizacji związkowych jawnego i sprawiedliwego rozdziału świadczeń socjalnych, nagród i premii. Powinna przyczynić się do rozszerzenia różnorodnych form informacji dla załóg o działalności Rady Zakładowej i Samorządu Robotniczego, a przede wszystkim do codziennej lepszej niż dotychczas więzi nowych władz związkowych z ludźmi pracy. Powinna wpłynąć na rozwinięcie inicjatywy wśród wybranych członków i wzmocnić aktywność wszystkich związkowców MPK, przyczynić się do dalszego doskonalenia form pracy nowo wybranych mężów zaufania, przewodniczących, sekretarzy Rad Oddziałowych Związkowych i Robotniczych na rzecz dalszego socjalistycznego rozwoju Ojczyzny.

Nowo wybrani aktywi związkowi powinni w bardziej samodzielny i bardziej odpowiedzialny sposób realizować swoje zamierzenia wobec ludzi pracy, codziennie wypełniać konkretną treścią zasadę związkowego działania wyrażającą się w tezie o jedności sprawy produkcji, bytu i wychowania socjalistycznego. A. B.

Ciąg dalszy ze str. 1

do liczby wyrażającej średni stan zatrudnienia). Najliczniejszą grupę dochodzącą do 40 proc. ogólnej liczby zwolnionych — stanowią pracownicy zwolnieni dyscyplinarnie, przede wszystkim z powodu porzucenia pracy. Przykładowo w ciągu I półrocza 1971 r. na 133 zwolnionych pracowników służby ruchu przypadło 56 zwolnionych dyscyplinarnie. W większości byli to pracownicy młodzi w wieku od 20—29 lat, w pierwszym roku pracy. Przy zwolnieniach przez zakład z winy pracownika większość przyczyn to: zbyt duża ilość dni nieobecności nieusprawiedliwionej, nieprzyjęcie nowych warunków pracy w wypadku przeniesienia na inne stanowisko, lekceważenie obowiązków służbowych itp.

Przyczyny naturalne takie jak: przejście na rentę, emeryturę, powołanie do wojska, zgonu stanowią ok. 20 proc. liczby zwolnionych.

Słonność do zmiany zakładu pracy jest największa u młodych ludzi w wieku od 20 do 29 lat. Z wiekiem maleje. Podobna prawidłowość zachodzi pomiędzy słonnością do zmiany zakładu a stażem pracy w przedsiębiorstwie. Najczęściej odchodzą pracownicy w pierwszych 6 miesiącach zatrudnienia. Istnieje pewien okres krytyczny — w MPK wynosi on 4 lata — po przepracowaniu którego zaczynają działać czynniki powstrzymujące przed zmianą zakładu

pracy. W późniejszym okresie pracy pracownik odczuwa szereg korzyści materialnych wynikających z lat stażu pracy (wysługa lat, gratyfikacje itp.), co szczególnie w wypadku konduktorów i motorowych (zawód ten poza naszym Przedsiębiorstwem nie znajduje zastosowania) jest ważnym czynnikiem powstrzymującym przed zmianą miejsca pracy. Nasuwa się zatem wniosek, że: najczęściej odchodzą pracownicy młodzi i o kró-

Z działalności Samorządu Robotniczego

kim stażu zawodowym, co z kolei oznacza, że przyczyna tkwi w trudnościach adaptacyjnych do nowego zawodu i nowego przedsiębiorstwa. Odpowiedź na pytanie jakiego rodzaju są to trudności powinny dać aktualnie prowadzone badania nad adaptacją nowo przyjętych pracowników.

Z danych dotyczących fluktuacji wśród pracowników służby ruchu wynika, że największa fluktuacja z tendencją do wzrostu występuje wśród konduktorów. Natomiast u kierowców autobusowych i motorowych utrzymuje się na niższym i raczej stałym poziomie.

Jakie czynniki rzutują na kształtowanie się zjawiska fluktuacji? Wśród przychodzących do pracy pa-

nuje często opinia, że w MPK zarobki są dobre, a nawet bardzo dobre, tymczasem w pierwszym okresie pracy przy konfrontacji oczekiwań z rzeczywistością następuje rozczarowanie. Z chwilą, gdy do zarobków dochodzi wysługa lat, płaca staje się czynnikiem zatrzymującym pracownika w Przedsiębiorstwie, gdyż każda zmiana zakładu byłaby związana ze stratą finansową. Kiedy mówimy o płacy i jej wpływie na fluktuację

pracownika mogłoby stać się skutecznym sposobem ograniczenia fluktuacji. Jednakże w porównaniu z placami znacznie większy wpływ na fluktuację mają warunki pracy, w dużym stopniu wynikające ze specyfiki działalności naszego Przedsiębiorstwa. Warunki te ograniczają możliwość wypoczynku w czasie pracy, sama zaś praca wymaga nieustannego napięcia uwagi, gdy ruch uliczny

nie można pominąć faktu, że decyduje nie tylko poziom osiąganych zarobków, lecz także wysiłek konieczny do ich osiągnięcia. U nas wysoki zarobki osiąga się przede wszystkim w godzinach nadliczbowych, tzn. kosztem wolnego czasu, który powinien być przeznaczony na odpoczynek. Jest zjawiskiem negatywnym, że wysokie dające zadowolenie zarobki, może pracownik osiągnąć wyłącznie pracą przekraczającą w zasadzie jego możliwości (na dłuższą metę), a dostępną dla niego tylko w przypadku braków kadrowych.

Wprowadzenie systemu przeszerogowań, gdzie otrzymanie wyższej grupy byłoby uzależnione nie tylko od lat stażu, ale i od sposobu wykonywania pracy i dyscypliny pra-

stwarza co chwilę trudne niebezpieczne sytuacje. Czynności konduktora są w zasadzie łatwe do opanowania, ale praca jest mało ciekawa, monotonna, nie dająca satysfakcji i uznania. Również napięcia i konflikty wynikające z kontaktów z pasażerami nie sprzyjają utrzymaniu się dłużej wielu pracowników. Ponieważ na ogół ciężkie warunki pracy są w niedostatecznym jeszcze stopniu rekompensowane zarówno w sensie materialnym, jak i prestiżowym — fluktuacja wynika również z niskiego prestiżu zawodu. Ten niski prestiż powoduje, że do pracy przychodzą nierzadko jednostki, którymi kieruje raczej brak możliwości zdobycia lepszej pracy niż faktyczna ochota. Te okoliczności powodują

słabe związanie z Przedsiębiorstwem.

Wśród całości zagadnień socjalnych najczęściej powtarzanym postulatem, którego realizacja mogłaby wpłynąć na ograniczenie fluktuacji zwłaszcza wśród kobiet jest postulat zorganizowania żłobka i stołówek (w Przedsiębiorstwie pracuje ok. tysiąc kobiet).

Wnioski przedstawione w części końcowej opracowania dotyczą również wielu innych kwestii zarówno płacowych jak i organizacji wypoczynku, umundurowania, dalszej poprawy warunków pracy i socjalnych, stosowania systemu nagród itp.

Wnioski te zasługują na wnikliwe rozpatrzenie.

Najważniejszym obecnie wydarzeniem w działalności naszego Samorządu była zwołana na dzień 17 lutego 1972 r. Konferencja Samorządu Robotniczego, której porządek dzienny przewidywał m.in.: zatwierdzenie wniosków wynikających z dyskusji na KSR w dniu 2 grudnia 1971 r., zatwierdzenie planu techniczno-ekonomiczno-finansowego na rok 1972 wraz z ramowym programem zabezpieczenia zadań planowych, zatwierdzenie zadań dla poszczególnych komórek organizacyjnych, których wykonanie warunkuje uzyskanie nagród z funduszu zakładowego za 1972 r., podjęcie uchwały w sprawie przystąpienia Przedsiębiorstwa do współzawodnictwa międzyzakładowego w skali krajowej.

Dzisiejsza młodzież lubi wygodę. Brak jej dobrych manier, lekceważy autorytet, nie ma szacunku dla starszych ludzi. Młodzież nie wstaje gdy starsi wchodzą do pokoju. Kto i kiedy to powie-dzia? Problemem tym zajmował się już XXIV wieki temu Sokrates.

Do dziś ludzie o tym dyskutują, a przecież coś się zmieniło w obecnym układzie odniesienia młodzieży — starsi. Właśnie na skutek tego, co określiamy krokiem naprzód zmieniły się obie strony. Młodzież szybciej dojrzewa, coraz dłużej się uczy, więcej umie i wydajniej pracuje, jednocześnie oczekuje awansów, udziału w organach samorządowych

bardzo poważne stanowiska, odpowiadała za węzłowe niejednokrotnie problemy kraju.

Czyżby obawa przed konkurencją — walka o fotel? Młodzież, zapewne ta z lat czterdziestych i ta z lat siedemdziesiątych, w niczym się nie różni, żyje po prostu w innej rzeczywistości, inne problemy i zadania stoją przed nią, ma jednak ten sam cel. Pogrudniowy remanent zasobów wręcz wykazał, że w młodzieży drzemają talenty, marnuje się zapał i wiedza młodych głów, zamrożony jest potencjał umiejętności. Tow. Gierk na Zlocie Młodzieży Polskiej powiedział, że obecna młodzież jest pokoleniem wielkiej szansy. Państwo nie liczy się ze środkami wydatkowanymi na młodzież.

W trakcie dyskusji koła ZMS nad wtycznymi XIII Plenum ZG ZMS padło wiele wniosków o sposobie poprawy warunków pracy w Przedsiębiorstwie. Dość mocno podkreślano sprawę konieczności reorganizacji Działu Kadr, w miejsce którego należałoby stworzyć centralną kartotekę kadr, w poszczególnych zaś wydziałach powstałyby referaty kadr. Wpłynęłoby to zasadniczo na skrócenie czasu przyjęć do pracy, o czym tak szeroko się obecnie dyskutuje.

Konieczne jest zwiększenie kryteriów przy przyjmowaniu nowych członków do organizacji, a nawet wprowadzenie okresu kandydackiego. Wnioski te padały też na Konferencji Zakładowej ZMS. Wnioskowano o umożliwienie korzystania ze sto-

W DZIALE KADR I SZKOLENIA

go PZPR dla członków partii oraz Zarządu Zakładowego ZMS dla osób do lat 28). Znacznie usprawniono informację wręczając zainteresowanym powielane wykazy określające formalności i potrzebne dokumenty niezbędne przy przyjmowaniu do pracy, warunki pracy i płacy, adresy przychodni, godziny badań lekarskich. Dzięki tym innowacjom okres przyjmowania do pracy został znacznie skrócony i znikły niemal kolejki w Dziale Kadr.

Nie udało się na razie skrócić okresu badań lekarskich i specjalistycznych, i nadal wyniki badań są wydawane w trzecim dniu. Stan ten może ulec zmianie dopiero w momencie posiadania przez naszą przychodnię własnych urządzeń rentgenowskich i zatrudnienia większej ilości specjalistów.

W przedsiębiorstwie rozpatrywane są też propozycje decentralizacji Działu Kadr i Szkolenia, i utworzenia samodzielnego Działu Szkolenia. Powstałyby wówczas dwa odrębne Działy.

W pierwszym etapie decentralizacji Działu Kadr i Szkolenia proponuje się przekazanie poszczególnym Wydziałom Przedsiębiorstwa takich spraw jak wydawanie legitymacji ubezpieczeniowych i ich prolongowanie, wydawanie zaświadczeń na żądanie pracowników. Dalsza decentralizacja, łącznie z ewentualnym przekazaniem Wydziałom uprawnień do przyjmowania i zwalniania pracowników jest przedmiotem opracowań Komisji powołanej przez Egzekutywę KZ PZPR.

Przy znacznej rozbudowie Przedsiębiorstwa i wzroście załogi zwiększyły się potrzeby szkolenia zawodowego. Idzie o przygotowanie odpowiedniej ilości kwalifikowanych fachowców, aby zapewnić Przedsiębiorstwu sprawne funkcjonowanie. Fachowców tych będzie można pozyskać jedynie przez modernizację programu, zastosowanie nowoczesnych metod dydaktycznych. Jednakże obecny system organizacyjny istniejącej przy Dziale Kadr i Szkolenia Sekcji Szkolenia Zawodowego i jej stan osobowy nie pozwala na zaspokojenie tych potrzeb.

Reorganizacja Działu Kadr i Szkolenia i wyodrębnienie Działu Szkolenia Zawodowego stają się konieczne. Kierunek tej reorganizacji analizowany jest nie tylko w oparciu o doświadczenia własne Działu lecz także w oparciu o doświadczenia MZK w Warszawie i MPK w Łodzi.

Są dni, w których w Dziale Kadr i Szkolenia w budynku administracyjnym przy ul. Wawrzyńca 13 roi się od ludzi załatwiających różne formalności: jedni starają się o przyjęcie do pracy inni załatwiają sprawy związane z odejściem z Przedsiębiorstwa. Do niedawna jeszcze można było tu spotkać te same osoby po kilka razy, zanim wszystkie formalności zostały załatwione do końca. Niejednokrotnie zanim zainteresowanego przyjęto do pracy musiał on na to czekać wiele dni. Aby usprawnić przyjmowanie do pracy padały w Przedsiębiorstwie różne propozycje. Ostatnio praktycznie wykorzystano te, które rokowały szybką zmianę tej sytuacji. Zapoczątkowuje ją wprowadzenie w życie nowa instrukcja z dnia 22.XI.1971 r. określająca tok przyjmowania do pracy. Zostały przede wszystkim usprawnione lub usunięte niektóre obowiązujące dotąd formalności. Wyeliminowano m.in. wstępne szkolenie BHP organizowane przed przyjęciem do pracy. Na karcie obiegowej zmniejszono ilość wymaganych poświadczeń dokonywanych przez liczne komórki organizacyjne (obecnie wymagane jest dla wszystkich ubiegających się o pracę jedynie poświadczenie Rady Zakładowej i BHP; poświadczenie Komitetu Zakładowe-

Nie tylko starsi...

z głosem, z którym starsi by się liczyli, żąda więc partnerskiego traktowania. Starsi wręcz domagają się szacunku i gwarancji, że młodzież pójdzie w ich ślady, zapominając przy tym, że idąc po śladach można tylko do kogoś dojść, nigdy zaś wyprzedzić. Powiększył się dystans między generacjami, który zapewne będzie wzrastał w tempie dyktowanym przez procesy rewolucji naukowo-technicznej. Starcia między pokoleniami są najmlodszy, bo późnym, XX wiecznym rodzajem konfliktów społecznych. Wylimitował je socjalizm stwarzając konkretne drogi rozładowania społecznych ambicji młodych ludzi. Starcy tych doświadczają natomiast społeczeństwa kapitalistycznego, które już dzisiaj szokowane są faktem, że zawiadziona w ambicjach społecznych młodzież rozszerza coraz bardziej patologiczny nawias (narkomania, hippisi).

Ktoś powie: no dobrze, budujemy socjalizm, który gwarantuje realizację ambicji młodzieży, a tymczasem młodzi ciągle narzekają na brak perspektyw i na to, że ich inicjatywy są tłumione i często niezrozumiane przez starszych, że nie są doceniane na zasadzie równego partnerstwa. I słusznie. Można tu przytoczyć powiedzenie powtarzane przy przyjmowaniu awansów: wiadomości to on ma, studia (szkołę średnią) skończył, kierować ludźmi też potrafi, zdolny też jest ale... jest za młody. Często starsi zapominają, że w okresie budowy naszej Ojczyzny, właśnie oni, jako 20-latkowie, stawiani byli na



Młodzi w Klubie Zakładowym przy pl. Serkowskiego 7

Dokonania nowego kierownictwa partii dają początek optymistycznym, a zarazem konkretnym zmianom w stylu i jakości uczestnictwa młodzieży w życiu politycznym. Jest to już określony program warunkujący ukazanie ukrytych pokładów aktywności społecznej młodzieży, ukazujący w sposób precyzyjny obowiązki, ale też i podstawowe prawa młodzieży. Rok 1971 był ogromnym krokiem naprzód. Przy pełnej mobilizacji społeczeństwa, a szczególnie młodzieży, można szybko odrobić zaległości gospodarcze, o czym szeroko dyskutowano na VI Zjeździe Partii.

Jest wiele spraw młodzieży dotychczas nieregulowanych lub niezauważanych, które boją w naszym Przedsiębiorstwie. Młodzi już nie postulują, ale wręcz żądają uregulowania kwestii mieszkaniowej, zdając sobie jednocześnie sprawę z wieloletnich zaniedbań naszej gospodarki na tym odcinku. Problem ten, bo tak go należy nazwać, zostanie najprawdopodobniej rozstrzygnięty. Podejmują go władze miasta i przedsiębiorstwa. Młodzież wciąż liczy na efekt odczuwalny w postaci własnego mieszkania. Podjęte przez Zarząd Dzielnicowy ZMS „Stare Miasto” kroki zapewniają nam otrzymanie 14 mieszkań w ciągu dwóch lat pod warunkiem odpracowania 1/3 wkładu. Stan potrzeb młodzieży przedsiębiorstwa jest większy, dlatego też postulaty z Konferencji Zakładowej ZMS szły w kierunku rozszerzenia tej ak-

tywności. W trakcie dyskusji koła ZMS nad wtycznymi XIII Plenum ZG ZMS padło wiele wniosków o sposobie poprawy warunków pracy w Przedsiębiorstwie. Dość mocno podkreślano sprawę konieczności reorganizacji Działu Kadr, w miejsce którego należałoby stworzyć centralną kartotekę kadr, w poszczególnych zaś wydziałach powstałyby referaty kadr. Wpłynęłoby to zasadniczo na skrócenie czasu przyjęć do pracy, o czym tak szeroko się obecnie dyskutuje. Konieczne jest zwiększenie kryteriów przy przyjmowaniu nowych członków do organizacji, a nawet wprowadzenie okresu kandydackiego. Wnioski te padały też na Konferencji Zakładowej ZMS. Wnioskowano o umożliwienie korzystania ze sto-

łówki Huty im. Lenina pracownikom mieszkającym w hotelach robotniczych. Postulowano o stworzenie możliwości zdobywania praw jazdy przez pracowników ruchu po przepracowaniu 4 lat w przedsiębiorstwie. Zarówno wnioski z Konferencji Zakładowej jak i z zebrań poświęconych XIII Plenum ZMS zostały skierowane do Dyrekcji i jak dotychczas Zarząd Zakładowy nie otrzymał odpowiedzi o formie ich realizacji. Jest wiele spraw niezrealizowanych, a jakże ważnych w życiu młodzieży, a zarazem całej załogi. Młodzież w swych wypowiedziach liczy na konkretne zmiany warunków bytu. Nie oczekuje tego biernie lecz występuje z konkretnymi propozycjami. Należy jej w tym pomóc, i pomocy tej bardziej niż dotąd zaangażowanej i realnej oczekujemy ze strony wszystkich: administracji gospodarczej i organów samorządu robotniczego, organizacji partyjnej i związkowej.

Sprawy młodzieży stawiane są centralnie, czego najlepszym dowodem jest planowane w tym półroczu Plenum Komitetu Centralnego PZPR dotyczące młodzieży.

Zdaniem całej rzeszy młodych ludzi jest włączyć się do realizacji procesu odnowy naszej gospodarki narodowej. Cały kraj liczy na wielki zryw młodzieży i wszyscy są przekonani, że młodzież nie zawiedzie, czego dowody dawała już niejednokrotnie.

P.A.

Od grudnia 1970 roku znacznie poprawiły się warunki socjalno-bytowe załogi. Na cele socjalne są przeznaczane znaczne sumy pieniędzy. O przygotowaniach do zimowej akcji socjalnej informuje nas notatka Józefa Grabackiego, kierownika Działu Socjalnego MPK. Nie wszystkie jednak wysiłki Działu dały zadawalające w pełni rezultaty. Odnosi się to zwłaszcza do akcji wydawania załozd bezpłatnych gorących posiłków w mroźne dni. Sporo pracowników nie skorzystało bądź nie zostało objętych tą akcją. Mówi o tym inna zamieszczona obok wypowiedź.

Zimowa akcja socjalna

sporządzaną w kuchni MPK lub gotowaną na zajezdniach przez bufetowe, lub pracownice wyznaczone do gotowania przez kierownictwo zajezdni. Równocześnie kawę zbożową gotuje się w hotelu pracowniczym w Nowej Hucie dla zakwaterowanych tam pracowników MPK. Pracownikom rozładującym wagony tramwajowe są wydawane bezpłatnie posiłki regeneracyjno-wzmacniające. Pracownicy ci otrzymują zupę z dodatkiem wędlin (20 dkg na osobę oraz 4 bułki). Podobne posiłki otrzymują pracownicy transportu gospodarczego zatrudnieni w godzinach popołudniowych i nocnych przy rozładunku wagonów.

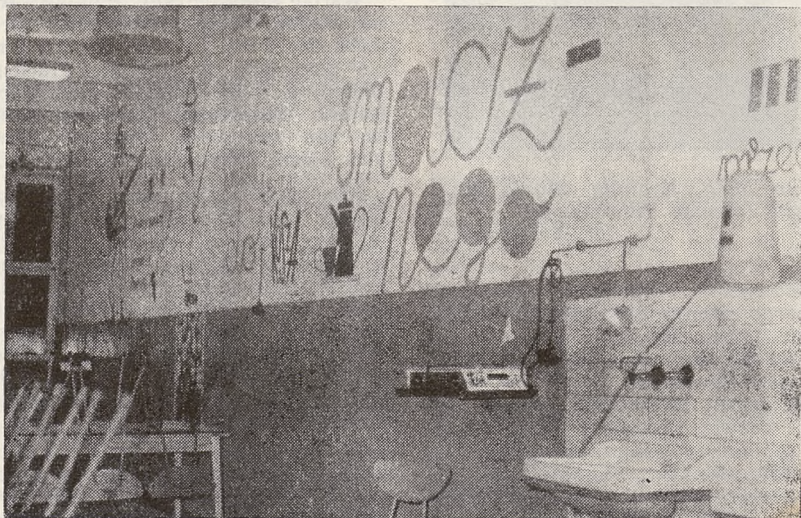
W okresie zimy organizowane były wczesny wycieczkowe 14-dniowe świąteczne w Ośrodku Wczasowym w Osieczanach. Ośrodek jest przygotowany na prowadzenie wczasów wycieczkowych w okresie całej zimy, ale z braku zgłoszeń nie prowadzi się w tym roku działalności wczasowej. Pojedynczych chętnych pracowników na wczesny wycieczkowy kieruje się do Funduszu Wczasów Pracowniczych.

W dniach 30.XII.1971 r. i 2.I.1972 r. zorganizowaliśmy imprezę noworoczną dla dzieci naszych pracowników, od lat 4 do 15-tu. Dzieci młodsze otrzymały słodycze i miały przedstawienie w teatrze, a dzieci starsze tylko przedstawienie teatralne.

W okresie ferii zimowych, w ra-

mach zawartej umowy pomiędzy naszym przedsiębiorstwem a Ministerstwem Sprawiedliwości, wysłaliśmy na zimowisko organizowane w szkole podstawowej w Dobrej w naszym obiekcie kolonijnym 25 dzieci naszych pracowników.

Pracownicy i członkowie ich rodzin w okresie zimy mogą korzystać z różnego rodzaju rozrywek w Klubie Zakładowym, który jest czynny codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt od godziny 16.00 do 22.00.



Jadalnia w Zajezdni Autobusowej w Bieńczykach

Ponadto planowaliśmy zorganizować półkolonie w okresie ferii zimowych w Klubie Zakładowym przy pl. Serkowskiego, ale mimo rozesłania zawiadomień do wszystkich komórek organizacyjnych naszego przedsiębiorstwa, zgłoszeń dzieci pracowników nie było.

W roku 1972 zima nie zaskoczyła Działu Socjalnego. Zorganizowano wcześniej wydawanie ciepłych posiłków dla pracowników służby ruchu i zaplecza; już bowiem, gdy temperatura spadała poniżej 10°C, przystąpiono do wydawania tych posiłków. Wydawano je wszystkim zmianom zaplecza, jak również motorniczym i konduktorom. Dla pracowników zaplecza dowożono wspomniane posiłki raczej w wystarczającej ilości, zgodnie ze stanem zatrudnienia, jednak nie można tego odnieść do pracowników służby ruchu. Tu niestety przejął się pewien niedowład

ludzi odpowiedzialnych za dostarczenie ciepłych posiłków. Stanowczo za późno przywożono i to często zupełnie chłodne i w niedostatecznej ilości owe posiłki na końcówce linii. Na przykład do Prokocimia, według oświadczeń załogi, gdzie zbiegają się 4 linie tramwajowe, dostarczano po 8—10 litrów zupy, co było ilością zupełnie niewystarczającą i wręcz śmieszna. Nie lepiej było również w Bronowicach i w Cichym Kąciuku. W dodatku nie zwrócono się o to, aby załoga powiadomić na czas o dostarczeniu posiłków.

Te niedociągnięcia nie powinny się powtórzyć, służba ruchu bowiem najbardziej narażona jest na mróz i jej w pierwszym rzędzie powinny być wydane gorące posiłki. Z.A.

Trybuna MPK

Zgodnie z Uchwałą Plenum Komitetu Zakładowego PZPR począwszy od I kwartału br. na wszystkich Wydziałach organizowane będą kwartalne spotkania załogi z czynnikami polityczno-społecznymi i administracyjnymi naszego Przedsiębiorstwa na zasadach zbliżonych do telewizyjnej „Trybuny Obywatelskiej”.

W związku z tym, zwracamy się z apelem do całej załogi MPK o przesyłanie pisemnych pytań i uwag na adres Komitetu Zakładowego PZPR MPK Kraków ul. Wawrzyńca 13. Pytania i uwagi mogą dotyczyć wszystkich zagadnień tak polityczno-społecznych (ogólnych), jak również spraw naszego zakładu, a odpowiedzi na nie będą dawane na wymienionych spotkaniach. Ważną sprawą jest, aby na przysyłanych kartkach podany był przynajmniej Wydział lub Oddział, w którym pracuje osoba pytająca.

W XXX rocznicę powstania

W styczniu 1942 r. powstała Polska Partia Robotnicza. Za podstawowe swe zadania uznała: walkę z okupantem, wyzwolenie i zjednoczenie ziem polskich po Odrę i Nysę Łużycką, zwycięskie zakończenie wojny i budownictwo nowej, ludowej Polski. PPR była tą pierwszą partią, która rzuciła do narodu hasło: „Twórcie oddziały partyzanckie”, „Wszyscy do walki przeciw naszemu śmiertelnemu wrogowi”.

Polska Partia Robotnicza powstała w walce

W pierwszej odezwie PPR skierowanej do „Robotników, chłopów, inteligencji, do wszystkich patriotów polskich” — odezwie — deklaracji ideowej PPR umieszczone jest takie zdanie: „Należy wszelkimi środkami dezorganizować bazy i siłę zbrojną naszego wroga na jego tyłach, udaremniać przewóz hitlerowskich wojsk i sprzętu wojennego, niszczyć mosty, wykolejać pociągi, podpalając cysterny i składy wojskowe okupanta”.

Zadanie, jakie postawiła przed sobą PPR, było nadzwyczaj trudne. PPR nie rozporządzała początkowo ani wykwalifikowanymi kadrami wojskowymi dla prowadzenia walk partyzanckich, ani też nie miała środków materialnych.

Aby zrealizować hasło walki czynnej z okupantem, PPR organizuje Gwardię Ludową, organizację wojsko-

wą opartą na ideologicznych zasadach frontu narodowego.

Wszędzie gdzie powstają organizacje partyjne, równoległe partia buduje Gwardię Ludową i przysposabia ją do walki.

W momencie wyzwolenia ziem polskich zadaniem PPR stała się budowa nowego aparatu władzy ludowej. Stanowiło to zasadniczy warunek utrwalenia nowej państwowości polskiej.

Sprawę budowy nowego, ludowego aparatu władzy państwowej określał Manifest PKWN, który proklamował rozwiązanie organów administracyjnych stworzonych przez okupanta. Pełnię władzy na terenach wyzwolonych przejąć miały rady narodowe, funkcje porządkowe zaś — Milicja Obywatelska podległa radom narodowym.

Podstawowymi dokumentami nowej władzy ludowej był dekret o reformie rolnej i nacjonalizacji przemysłu. Stał się on podstawą dalszej działalności politycznej i gospodarczej kraju. PPR stanęła na czele walki o odbudowę i uruchomienie gospodarki narodowej, rozwinęła olbrzymią działalność polityczną i organizacyjną, zmierzając do mobilizacji w tym kierunku najszerzych rzesz społeczeństwa.

Partia wezwała ogół społeczeństwa, w pierwszym rzędzie klasę robotniczą, do uruchamiania zakładów i ujawniania wszystkich rezerw i zapasów.

Bezpośrednio po wyzwoleniu samorzutnie powstają w wielu fabrykach stráže robotnicze, które nie dopuszczają do rabunku, chronią maszyny i narzędzia.

Mimo ogromnych trudności, braku artykułów pierwszej potrzeby robotnicy stawali do pracy i nie czekając na zapłatę uruchamiali swoje zakłady. Konkretnym tego przykładem może być również postawa załogi naszego Przedsiębiorstwa.

O Polskiej Partii Robotniczej można powiedzieć z pełną odpowiedzialnością, że wniosła olbrzymi wkład w walkę wyzwoleniczą narodu polskiego oraz w utrwalanie zdobyczy władzy ludowej.

Niemcy hitlerowskie na progu klęski

Na kształtowanie się sytuacji politycznej w Polsce decydujący wpływ wywierała wydarzenia wojenne, które zachodzą na wszystkich teatrach wojny. Kształtują one sytuację polityczną nie tylko w Polsce, lecz w każdym kraju, niezależnie od tego, czy kraj ten bierze udział w wojnie, czy nie. Wojna bowiem toczy się między dwoma przeciwstawnymi systemami: między światem faszystowskim, reprezentowanym przez Niemcy hitlerowskie, a światem demokracji, na czele którego stoi Związek Radziecki.

Dzisiaj już jest jasne, że klęska Niemiec jest nieunikniona. Klęska ta jest wynikiem jedności ZSRR, Anglii i Stanów Zjednoczonych w ramach koalicji antyhitlerowskiej.

Związek Radziecki wysunął się na czoło świata demokratycznego przede wszystkim dlatego, że złamał kręgosłup armii hitlerowskiej, Armia Czerwona wiązała i nadal wiąże w działaniach wojennych co najmniej 2/3 armii niemieckiej. Jeśli dzisiaj armia niemiecka jest pobita i ponosi klęski wojenne na wszystkich teatrach wojny, jest to w pierwszym rzędzie zasługa Armii Czerwonej. Drugim czynnikiem, który postawił Związek Radziecki na czele demokracji światowej, jest jego ustrój wewnętrzny: Ustrój radziecki przeszedł ogniową próbę strasli-

Pierwsza strona ulotki, jaka była rozpowszechniana na terenie Krakowa w latach 1944—45.

CZERWONY TRAMWAJ

POWSTANIE I ROZWÓJ PPR W MPK

Pierwsze sygnały działalności Polskiej Partii Robotniczej w ówczesnej Miejskiej Kolei Elektrycznej (obecnie MPK) sięgają roku 1943. Nie było jeszcze wówczas zorganizowanej komórki PPR niemniej pojedyncze osoby podejmowały działania zmierzające do wciągnięcia szerszego kręgu pracowników w walkę z okupantem pod kierownictwem PPR.

Osobą, która w formie indywidualnych rozmów z pracownikami podejmowała próby zorganizowania komórki PPR, był nieżyjący już kierownik MKE tow. Józef Chodak.

nich towarzysze: Józef Chodak, Andrzej Urbanik, Marian Eichner, Tadeusz Czopkiewicz, Wojciech Gorzkowski, Jan Bania, Władysław Foryszewski, Roman Woszczyna, Jan Jedynak, Studnicki, Kozień, Feluś.

W pierwszych miesiącach 1945 r., w wyniku niezbyt przychylnego stanowiska dla tego rodzaju działalności ówczesnej dyrekcji, zebrania odbywać się musiały poza terenem MKE, np. częstym miejscem zebrania komórki PPR były pomieszczenia w obecnym budynku PKO przy ul. Wielopole.

Konkurs na wspomnienia

Komitet Zakładowy PZPR, Rada Zakładowa oraz Zarząd Zakładowy ZMS ogłaszają konkurs na wspomnienia byłych działaczy Polskiej Partii Robotniczej.

Warunki konkursu:

- w konkursie wziąć mogą udział wszyscy członkowie PPR — obecni pracownicy naszego przedsiębiorstwa, względnie towarzysze, którzy teraz nie są naszymi pracownikami, ale byli nimi w latach 1942—1948,
- wspomnienia powinny zawierać przynajmniej 5 stron maszynopisu, mogą być pisane również ręcznie. Należy umieścić je w kopercie podpisane wybranym hasłem (np. Ryba, Zośka, Kwiat itp.). Na drugiej zamkniętej kopercie umieścić wybrane hasło, a wewnątrz, na kartce należy podać dokładne dane osobowe łącznie z miejscem pracy i zamieszkania,
- wspomnienia winny dotyczyć działalności w latach: 1940—1948,

— oceny zgłoszonych wspomnień oraz rozdziału nagród dokona komisja, w skład której wejdą przedstawiciele KZ PZPR, Rady Zakładowej i ZZ ZMS.

Wysokość nagród:

- I nagroda — 1000 zł.
- II nagroda — 700 zł.
- III nagroda — 500 zł.

oraz nagrody pocieszenia ogólnej wartości 300 zł.

Wspomnienia należy przysyłać na adres Komitetu Zakładowego PZPR w MPK, Kraków ul. Wawrzyńca 13, w terminie do 15 kwietnia 1972 r. Wszystkich działaczy PPR serdecznie zachęcamy do udziału w konkursie, do podzielenia się swoimi wspomnieniami z szerokim kręgiem załogi naszego Przedsiębiorstwa oraz przyczynienia się do opracowania historii ruchu robotniczego w MPK.



Uroczystość zjednoczenia PPR—PPS w MPK Kraków odbyła się w grudniu 1948 r. w sali kina „Swit” (obecna Filharmonia).
Fot. Archiwum

Tow. Józef Chodak w następnych latach był I-szym Sekretarzem komórki PPR w naszym przedsiębiorstwie pracując wspólnie z takimi towarzyszami jak Marian Eichner i Andrzej Urbanik.

W miesiącu styczniu 1945 r. odbyło się na terenie kuźni przy ul. Wawrzyńca założycielskie zebranie komórki PPR, w którym liczny udział wzięli również członkowie komórki PPR. W momencie założenia komórki PPR było ok. 12 członków, a wśród

Jednym z warunków przyjęcia nowego członka było takie jego działanie agitacyjne, które doprowadziło by do przyjęcia w szeregi PPR kilku nowych członków.

W latach 1946—1948 nastąpił dalszy rozwój komórki PPR, która w momencie połączenia liczyła już ok. 120 członków. Najsilniejsza i najliczniejsza grupa licząca ok. 30 członków działała w Oddziale Konserwacji Torów. Wymienić tu należy nazwiska takich działaczy jak: Dzier-

wa i Wilhelm Kozień. Wśród kierowców autobusowych było ok. 12 członków, a wśród nich towarzysze: Jan Jedynak, Jakubik, Blitek, Oleksy.

W Oddziale Zajezdni Tramwajowej działało około 20 członków, np. były działacz KPP tow. Marian Eichner, Władysław Jagiełło, Zofia Chmiel, Maria Kwinta, Karol Kwinta.

W grupie pracowników ruchu było ok. 25 członków. Działali tutaj tacy towarzysze jak: Andrzej Urbanik, Tadeusz Gad, Miłoś, Kobiela, Klimas oraz Leokadia Zajac.

Straż Przemysłowa — ok. 20 członków a wśród nazwisk widzimy tow. Pańczyszyn, Czopkiewicz Pachel, Józef Przybycień, Sroka.

Wśród administracji działali: Irena Majka, Józefa Rzepecka. Wśród działaczy PPR, którzy w tym okresie pracowali w naszym Przedsiębiorstwie byli jeszcze towarzysze: Roman Woszczyna, Stanisław Kotula, Jan Ciałowicz, Tadeusz Bania, Jan Bania, Władysław Tarnawski.

Nie sposób pominąć towarzyszy, którzy jako działacze PPR nie byli w tym okresie związani z MPK, a rozpoczęli u nas pracę w latach późniejszych, a to tow.: Władysław Jarosz, Franciszek Płaszewski, Eugeniusz Więcek, Leopold Irzyk, Władysław Kot, Stefan Jasek, Jan Kalisz, Stanisław Karbownik, Władysław Tabor, Wera Andrzejewska, Zdzisław Czarnecki i inni.

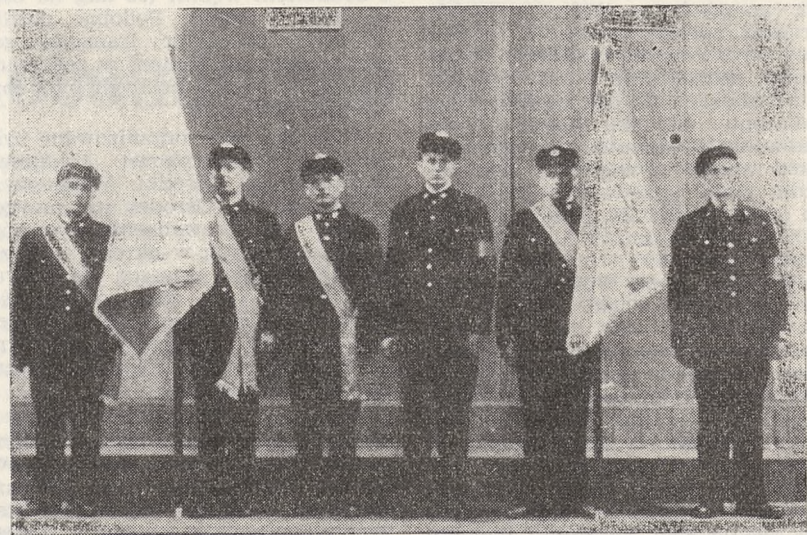
W latach 1946—48 zebrania komórki PPR odbywały się często wspólnie z działaczami PPR Elektrowni Miejskiej przy ul. Dajwór, gdzie istniała wówczas silna i liczna grupa PPR, jak również w Zajezdni Tram-

wajowej przy ul. Gazowej. Zebrania te obsługiwane były przez towarzyszy z Komitetu Miejskiego PPR, naszych działaczy, towarzyszy Chodaka i Eichnera pełniących wówczas funkcję lektorów KM PPR oraz Pociągła i Grzybowskiego towarzyszy z Elektrowni Miejskiej.

Działacze PPR w naszym przedsiębiorstwie wykonywali, oprócz pracy politycznej na terenie MKE, szereg prac w mieście oraz regionie krakowskim. Często całymi miesiącami przebywali na terenie różnych powiatów zakładając komórki PPR, przeprowadzając agitację w okresie referendum i reformy rolnej oraz za-

kładając spółdzielnie produkcyjne. Często obok ołówka i zeszytu pod marynarką lub płaszczem ukrywali broń dla własnej obrony. W okresie działania band i różnego rodzaju elementów wrogich ustrojowi socjalistycznemu każdemu z nich groziła śmierć, która mogła przyjść z każdego drzewa czy zaułka.

Wreszcie przyszedł grudzień 1948 r. kiedy doszło do zjednoczenia dwóch najsilniejszych partii politycznych w naszym kraju PPR i PPS. Na terenie naszego Przedsiębiorstwa uroczystość połączenia odbyła się w sali kina „Swit” (obecna Filharmonia przy ul. Straszewskiego).



Z Uroczystości Zjednoczeniowych w kinie „Swit”
Fot. Archiwum

Polskiej Partii Robotniczej

Tow. **JÓZEFA RZEPECKA** — pracownik Działu Księgowości. Pracę zawodową podjęłam w 1942 roku w Miejskiej Kolei Elektrycznej w Krakowie, kiedy to po aresztowaniu przez gestapo mego męża, zostałam bez środków do życia z dwojgiem małych dzieci. Jako konduktorka miałam często okazję do działania przeciw okupantowi. Dokonywałam tego poprzez ostrzeganie Polaków, jadących w tramwaju, o zauważonych łapanekach, pomaganie w ucieczkach oraz przewożenie Polaków

Do PPR wstąpiłam w listopadzie 1945 roku pracując w MPK Wałbrzych. Otrzymałam zadanie partyjne najpierw agitatora a następnie grupowego partyjnego. W późniejszym okresie jako instruktor KM PPR w Wałbrzychu obsługiwałam zebrania partyjne. Brałam czynny udział w referendum.

Tow. **ANDRZEJ URBANIK** — rencista (lat 84).

W Miejskiej Kolei Elektrycznej pracowałam od 1919 roku począwszy od motorowego awansując aż do inspektora ruchu.

Pamiętam kilka momentów z tego okresu, które specjalnie utkwiły w mojej pamięci.

Byłam przewodniczącą Komitetu Połączeniowego PPR i PPS na terenie Tarnowa. Uroczystość ta odbywała się w obecnym teatrze im. Ludwika Solskiego. Kiedy skrzyżowały się sztandary PPR i PPS wszyscy płakali, zdając sobie sprawę z doniosłości tego momentu. Pamiętam zastrzelenie w Niedomicach Sekretarza PPR, człowieka posiadającego siedmioro dzieci. Kiedy ujęto sprawcę morderstwa oświadczył, że był

WSPOMINAJĄ DZIAŁACZE PPR

bez biletów, za co byłam niejednokrotnie wzywana i upominana przez niemiecką dyrekcję MKE za zbyt małe wpływy do kasy.

Tuż po wyzwoleniu, jako jedyna kobieta przystąpiłam do pracy przy usuwaniu zatorów tramwajowych — spychaliśmy składy wozów do zajezdni oraz porządkowali zniszczone podczas działań wojennych odcinki torów i sieci trakcyjnej. Jako ochotniczka pracowałam w prowizorycznym szpitalu wojskowym przy ul. Szlak, dokąd przywożono rannych na froncie żołnierzy radzieckich.

Tow. **TADEUSZ GAD** — starszy instruktor techniczny ruchu. Pracę w MKE rozpocząłem w roku 1946 w charakterze konduktora. Na terenie MKE działały organizacje PPR, PPS i Stronictwo Pracy. Wybrałem PPR. Po kilku tygodniach zostałem agitatorem i po przeszkoleniu w Komitecie Miejskim PPR wysłany zostałem wraz z grupą kolegów do powiatu nowotarskiego i tarnowskiego w celu przygotowania zebrań i agitacji.

Pracowałem również na terenie m. Krakowa obsługując zebrania partyjne w Przegorzalach, Bielanach i Woli Justowskiej. W czasie referendum byłem członkiem komisji. Dwa razy byłem przewodniczącym komisji wyborczej do Sejmu i Rad Narodowych.

Tow. **STANISŁAW KARBOWNIK** kierownik autobusowy oddziału w Czyżynach.



Ekipa łączności miasta ze wsią wraz z Jednostką Wojskową obok siedziby KM PPR w Rynku Głównym w Krakowie.

Fot. Archiwum

Do PPR wstąpiłem w roku 1944 pod wpływem rozmów z tow. Józefem Chodakiem. W roku 1946 brałem czynny udział w referendum będąc przewodniczącym okręgu „Olśza” w Krakowie. Pamiętam jak któregoś wieczoru dokonano napadu na lokal naszej komisji wybijając wszystkie szyby. Nigdy nie można było być pewnym, czy się cało wróci do domu.

Dzisiaj nie wszyscy młodzi członkowie PZPR potrafią docenić nas starych działaczy, gdyż nie zdają sobie sprawy w jakich warunkach myśmy działali, a w jakich pracują oni.

Tow. **LEOPOLD IRZYK** — kierownik Działu Zaopatrzenia.

Do PPR wstąpiłem w 1946 roku. Jeżeli ktoś chciał być aktywistą PPR musiał przejść twardą szkołę życia. Trzeba było nieraz pożegnać rodzinę na długie miesiące wyjeżdżając w teren w celu organizowania zebrań, agitacji itp.

Dyplom uznania nadany przez KC PPR tow. Marianowi Eichnerowi z osobistym podpisem I Sekretarza PPR tow. Władysława Gomułka.

również obecny na pogrzebie z zamiarem strzelania do uczestników pogrzebu a wstrzymała go tylko zbyt duża ilość ludzi. Dziś po prostu nie może mi się to pomieścić w głowie. Pamiętam jak, dziś nie żyjący, Sekretarz PPR tow. **PAWLAK** zlecił mi założenie spółdzielni produkcyjnej. Rozmowa nasza wyglądała następująco: „proszę jechać założyć spółdzielnię produkcyjną i dopóki towarzyszy nie wykona zadania proszę nie wracać”. Pamiętam moment przyjęcia mnie do PPR. O godzinie 10.00 otrzymałem legitymację partyjną a o 11.00 reprezentowałem PPR w dyrekcji Lasów Państwowych.

Tow. **JAN JEDYNAK** — pracownik Dz. Szkolenia Zawodowego. Rok 1945 był dla nas okresem „stawiania na nogi” komunikacji w mieście. Brałem udział w ściąganiu z ulic autobusów oraz przygotowywaniu ich do uruchomienia.

W okresie tym komórka PPR liczyła ok. 12 członków i oni wiodli prym w przywracaniu komunikacji. Pracowało się za darmo. Ludzie żądali jedynie chleba. Aby go zdobyć udaliśmy się z tow. Romanem Woszczyzną do pobliskiej piekarni i tam w drodze wymiany za węgiel otrzymaliśmy żadaną ilość chleba.

W dalszych latach nasza komórka PPR wspólnie z dyrekcją oraz Komitetem Miejskim PPR zorganizowała ekipę łączności miasta ze wsią.

Broszura z r. 1945 wydana dla potrzeb aktywu PPR

Cena 3 złote



BIBLIOTECZKA
PEPEROWCA



W. GOMÓŁKA
(Wrocław)

Sekretarz Komitetu Centralnego
Polskiej Partii Robotniczej

PPR w Walce o Niepodległość Polski

(Do ukonstytuowania się
Krajowej Rady Narodowej)

Rok wydania
1945

Nakładem Spółdz. Wyd. „Książka”
Warszawa - Łódź

Podstawowym naszym zadaniem było niesienie pomocy mieszkańcom wsi, prowadzenie działalności politycznej i uświadamiającej oraz zakładanie spółdzielni produkcyjnych. Często wyjeżdżaliśmy w teren np. do wsi Pogwizdów oraz Marcinkowice w pow. Bocheńskim. Nieraz dochodziło do takich sytuacji, że musieliśmy sami orać i siał. KM PPR miał do

nas takie zaufanie i wierzył w nasze możliwości, że wysyłał nas do powiatów czy miejscowości, które uważane były za niebezpieczne, a gdzie często można było dostać po głowie.

Opracował Zdzisław Wąs przy wydatnej pomocy tow. tow. Mariana Eichnera i Jana Jedynaka.



Ekipa łączności miasta ze wsią w Marcinkowicach — zakładanie Spółdzielni produkcyjnej.

Fot. Archiwum

TOW. WŁADYSŁAW JAROSZ

Do grona aktywnych i zasłużonych działaczy PPR należy tow. **WŁADYSŁAW JAROSZ**, od 1967 r. pełniący funkcję I Sekretarza Komitetu Zakładowego PZPR. Warto przypomnieć choćby pokrótce jego PPR-owską działalność. Zanim wstąpił do partii miał za sobą bogate doświadczenie życiowe i polityczne wyniesione z lat okupacji. W roku 1942 przeszedł Karny Obóz Pracy w Nowym Sączu za nie oddanie przez Ojca kontyngentu okupantowi. Wkrótce po uwolnieniu znowu poszukiwany i aresztowany przeszedł więzienie w Limanowej, w Nowym Sączu, w Tarnowie i Montelupich w Krakowie. W kwietniu 1943 roku był wywieziony do Obozu Pracy w Dortmund w Niemczech. W listopadzie 1944 roku po ucieczce z obozu, schwytyany koło Kessel, osadzony w więzieniu w Arnberg przeżył tortury i śledztwa. Po wyzwoleniu przez Aliantów 12 kwietnia w Linnepe (gdzie zatrudniony był przy pracach rolnych) pracował w kolumnach transportowych jako kierownik kolejno w Menheimie i Siegen, następnie we Francji w Lyonie i Paryżu. Później znowu w Niemczech w Weinheim w amerykańskiej strefie okupacyjnej. Do kraju powrócił w połowie maja 1946 r. Dziewiętego czerwca, mając lat 21 wstąpił do PPR, ZWM i ORMO. Od 1 IX 1946 r. pracował w Miejskiej Straży Ochrony Obiektów Przemysłowych we Wrocławiu jako kierownik. Od 1 X

1947 r. rozpoczął pracę w KP PPR w Limanowej, gdzie pracował do listopada 1948 r., a później w Zarządzie Powiatowym ZMP. Jako peperowiec pełnił wiele funkcji i działał na różnych odcinkach pracy politycznej. Był współorganizatorem PPR (założył m.in. koło PPR w Dobrej) i ORMO w powiecie limanowskim. Był działaczem młodzieżowym i partyjnym. Jako ZWM-owiec-ormowiec brał czynny udział w walce z grasującymi bandami leśnymi i w walce z przestępczością na terenie tego powiatu.

W roku 1946 na terenie powiatu limanowskiego ożywiła się działalność band leśnych — wspomina tow. Jarosz. Bandy te bez pardonu zaczęły rabować spółdzielnie i wszelkie miennie społeczne i państwowe oraz prześladować i mordować działaczy PPR, funkcjonariuszy UB, MO i Wojska Polskiego. Niedobitki band działały jeszcze do roku 1948. Terror band nasilił się szczególnie przed zbliżającym się referendum czerwcowym i jeszcze bardziej przed zbliżającymi się wyborami do Sejmu Ustawodawczego w styczniu 1947 r. jak i w czasie samych wyborów. Napady na posterunki MO i placówki UB i na działaczy PPR i ZWM były na porządku dziennym. Wielu działaczy zginęło od bandyckich kul, nierzadko ginęły i ich rodziny, gdyż zemsta i bestialstwo reakcji nie miały granic w tym okresie. Osobiście otrzy-

małem 4 wyroki śmierci, między innymi od przywódcy bandy „Miki”. Trzykrotnie usiłowano mnie zamordować. W roku 1947 koło mojego domu rodzinnego czekano na mnie w nocy, gdyż wiadano że wsiadałem do pociągu odchodzącego z Limanowej w kierunku Dobrej ok. godz. 23.20. Bandyści chcieli morderstwem „uczcić” święto 1 Maja w 1947 r. (Byłem wtedy pracownikiem KP PPR w Limanowej). Widziano mnie na pewno w przeddzień 1 Maja, jak wraz z zetwuemowcami z Technikum Leśnego w Limanowej dekorowałem Rynek limanowski na powiatowe uroczystości 1 Maja. Dzięki przytomności umysłu, posiadaniu krótkiej broni i ciemnej nocy, strzały oddane do mnie przez bandytów były niecelne. Również sąsiedztwo 2-ch zetwuemowców-ormowców Tadeusza Myszy i Mariana Słuska, którzy mieli broń w domu i na odgłos strzałów koło mojego domu zaczęli strzelać. Przestraszyło to bandę, a mnie umożliwiło dotarcie do domu, gdzie miałem pistolet maszynowy i kilka granatów ręcznych, bo w pistolecie, którym w pierwszej chwili się broniłem, nie było już naboju i nie miałbym żadnych szans na uratowanie życia, gdybym nie przedostał się do domu. Po chwili funkcjonariusze MO w Dobrej usłyszeli strzały i dali znać rakieta, że idą na pomoc (odległość od posterunku ok. 3 km). Był to tylko jeden z fragmentów toczącej się bezpardonowej walki o utrwalenie władzy ludowej w tym okresie, walki z reakcją, która nie przebiegała w środkach i metodach.

DYPLOM UZNANIA

ZA OFIARNĄ PRACĘ NAD SPOTĘGOWANIEM SIŁY I WPŁYWÓW PARTII WŚRÓD MAS PRACUJĄCYCH.

ZA CZYNNY I PEŁNY POŚWIĘCENIA UDZIAŁ W KAMPANII WYBORCZEJ UWIĘCZONEJ ZWYCIEŚTWE DEMOKRACJI LUDOWEJ W WYBORACH DO SEJMU USTAWODAWCZEGO W ODRODZONEJ POLSCE.

SEKRETARZ GENERALNY
KOMITETU CENTRALNEGO
POLSKIEJ PARTII ROBOTNICZEJ

WŁADYSŁAW GOMÓŁKA (WROCLAW)

ZANIM WYJADĄ NA TRASY...

Codziennie na ulice Krakowa wyjeżdża około 200 autobusów obsługujących 52 linie. Linie to o długości od 1,5 do 16,5 km przebiegają ulicami miasta, a także sięgają do pobliskich satelitarnych miejscowości. Przejeżdżając te trasy autobusy codziennie pokonują odległość przekraczającą długość równika, bo wynoszącą 53 tys. km. Przewożą w tym czasie około 350 tys. pasażerów.

Zanim autobus znajdzie się na linii, gdzie często oczekujecie go zmarznięci i zniecierpliwieni, nie wiedząc co mogło być przyczyną opóźnienia, musi wyjechać z zajezdni. Ciężki, codzienny wysiłek pracowników zaplecza w warunkach zimowych pragniemy przedstawić w tym reportażu.



Rzecz o ludziach i autobusach

Wydział Autobusowy naszego Przedsiębiorstwa dzieli się na dwa Oddziały, w Bieńczycach i w Czyżynach. Chcąc dowiedzieć się o losach autobusów pomiędzy ich powrotem do baz, a następnym wyjazdem, przez dwie kolejne noce byliśmy w obu tych zajezdniach notując i fotografując wszystko to, co naszym zdaniem na uwagę zasługiwało.



Zmechanizowana kąpiel autobusu przebiega sprawnie

7.II.1972 r. godz. 22.00

Z trudem przedostajemy się do bramy manewrując między czerwonymi autobusami ciągnącymi z wolną do swego nocnego legowiska — zajezdni autobusowej w Bieńczycach. Zjeżdżają tu kilkoma falami. Najwięcej w godzinach 21.30—22.30 i od 23.15 do 1.30. Zanim spoczną w hali postojowej przejdą jeszcze długą wędrowkę. Spracowane, zakurzone i brudne, pomału jeden za drugim, prowadzone cierpliwie zatrzymują się po kolei, najpierw przed dyspozytornią, dla zgłoszenia przyjazdu, następnie o kilkanaście metrów dalej

Zatankowane autobusy ostrożnie przekraczają próg myjni, jakby z trudem przedzierając się przez system osaczających je wirujących szczotek i tryskającej zewsząd wody. Niezauważone przez automat resztki brudu usuwa się ręcznie miotłą. Kobiety przy tym zatrudnione nie mają łatwej pracy. Przez myjnię przejeżdża w godzinach między 22.00 a 24.00 około 110 autobusów. Wszystkie przejeżdżają na silnikach przez halę. Spaliny dławią i wyciskają łzy z oczu. Czy pracownikom tym naprawdę nie można poprawić warunków pracy? Ulgi nie przynoszą bowiem wyciągi



Kazimierz Bigaj i Stefan Łącki, monterzy podwoziowi, przy ustawianiu skrepu prawej osi. Obok przy autobusie mistrz zmianowy Józef Żak. W MPK pracuje od 1948 r. Zanim został mistrzem był kierowcą a później monterem.

ustawiają się w trzy rzędy, aby zapatrzyć się na dzień następny w paliwo. Nieco w głębi ponad autobusami góruje oświetlona ogromna hala postojowa o nowoczesnych kształtach z przylegającym do niej całym kompleksem zabudowań zajezdni. Razem z mistrzem zmianowym towarzyszymy nadal wjeżdżającym autobusom. Dochodzimy do stacji ben-

umieszczone w suficie wprost na wysokości rur wydechowych.

Po chwili autobus zatrzymuje się nad kanałem przeglądowym, przez myjnię przejeżdża następny i znowu następny. Pracuje tylko jedna myjnia — nb. skonstruowana przez naszych pracowników. Oryginalna nie wytrzymała próby czasu. Nie działają urządzenia do zmywania pod-

wozi; projektanci nie przewidzieli, że do tej czynności niezbędna jest ciepła woda. Idąc do autobusu stojącego na tunelu przeglądowym, przechodzimy przez wmontowaną w podłogę, przebiegającą nieco z ukosa przez halę, żelazną szczelinę wydmuchu nowoczesnej pomyślanej suszarki. Nie używana, zalana wodą. Zamiast gorącego powietrza wyrzuca błoto. Idziemy za następnym autobusem wjeżdżającym na kanał przeglądowy. Woda świeżo umytego autobusu ścieka wprost do kanału. W tunelu wprawdzie podłoga wyłożona jest drewnianą kratą, lecz panuje tu wilgoć. Woda zbiera się i spływa do utworzonych pośrodku tunelu studzienek, lecz trzeba ją co jakiś czas ręcznie wyczerpywać. Podobna sytuacja w innych tunelach zajezdni. Ponoć spowodowane jest to przyczynami obiektywnymi, niemożnością nawiązania do kanalizacji zewnętrznej, położonej wyżej niż studzienki w kanałach rewizyjnych. W drugiej hali obsługi codziennej potykamy się o zardzewiałe szyny nieużywanego elektrycznego wyciągu autobusów. Zaprojektowany jedynie do połowy hali stał się przeszkodą, a nie użytkiem w pracy. Pod ścianą stoją nieużywane nowoczesne smarownice. Zużyły się po półtora roku tzw. pistolety. Nigdzie nie można nabyć części zapasowych — informuje mistrz zmiany. Pośrodku hali stoją ciągle psujące się cztery nowoczesne

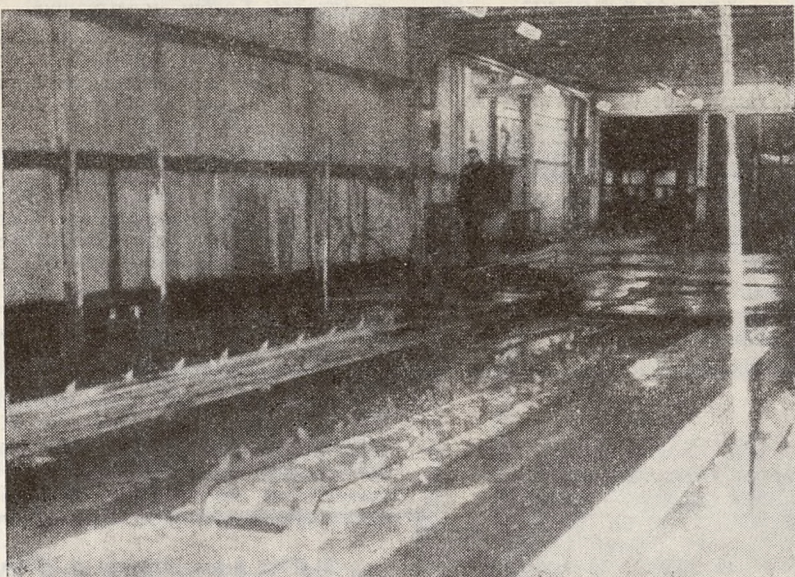
Nie ma jednak wyznaczonej osoby, która zajęłaby się rozdawaniem dostarczanych posiłków. Każdy nabiera sam sobie. Zniechęca to wielu do korzystania z tych posiłków. Podobnie wygląda sytuacja w zajezdni autobusowej w Czyżynach.

W drodze powrotnej przechodzimy jeszcze raz przez halę. Wiele drzwi domyka się z trudem, niektóre są nie zamknięte. Wychodzimy wraz z kilkoma kierowcami. Teraz, po wielogodzinnym trudzie zawiozą ich koledzy w różne miejsca, w pobliże ich domów. Niektórych czeka jeszcze droga poza miasto, muszą dojechać aż do Skawiny.

Jeszcze jedno zdjęcie, kierujemy aparat na oświetloną halę. „Niech pan sfotografuje dobrze ten nowoczesny obiekt — dolatuje nas ironiczny głos — bo wnet nim być przestanie.”

W budynku administracyjnym przed okienkiem kasy wiele konduktorów, niektórzy przeliczają jeszcze pieniądze. Przy pięciu stolikach po kilka osób. Niemal wszyscy stoją. — Przy stołach są tylko trzy krzesła. Reszta „gdzieś się podziała”.

Wychodzimy. Niebo skrzy się gwiazdami. W głębi, tuż poza zajezdnią bielą się ośnieżone wały rzeczne. Gdzieś między nimi w parowie płynie obojętnie Dłubnia. Za kilka godzin zacznie się nowy, zwyczajny dzień pracy.

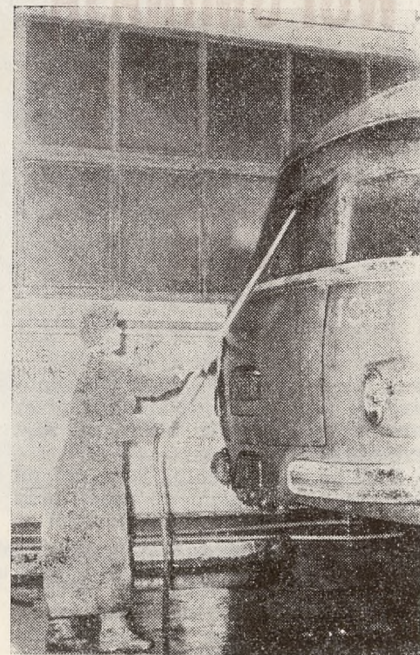


Urządzenie do mycia podwozi autobusowych nie zdało egzaminu — brak ciepłej wody.

dystrybutory oleju. Mechanicy wolą posługiwać się tradycyjnymi bańkami.

Hala postojowa może pomieścić ponad 70 autobusów. Jest dobrze ogrzewana. Na noc hala wypełnia się szczelnie autobusami. O godz. 24.00 nie ma już czym oddychać. W hali mieszczą się też stoiska remontowe. Kilka autobusów stoi na tradycyjnych ręcznych dźwigach. Daleko tu do nowoczesności i automatyzacji. W hali jest też warsztat tapicerski, usuwający codzienne ślady uszkodzeń obić, spowodowane przez naszych pasażerów. Dotąd niewiele autobusów uchroniło się przed tym wandalizmem. Wśród nielicznych szczęśliwców znalazł się poddawany w Krakowie próbom w grudniu ubiegłego roku autobus francuski „Berliet”. Czyżby jeszcze jeden przejaw nimbu cudzoziemszczyzny? Przy ścianie wyodrębniona łańcuchem, urządzone pomysłowo palarnia. Szatnie obsługi zaplecza obszerne. Szafki ustawione symetrycznie rzędami. Dużo szafek zapasowych. Są umywalnie z ciepłą wodą. Grzeją kaloryfery. Nad szatnią młodocianych olbrzymie plamy zacieków na suficie. Jadalnia obszerne z dużymi oknami. Wydawane w mrozy bezpłatne gorące posiłki są smaczne. W jadalni jest kuchenka gazowa, można zawsze podgrzać na niej zupę.

Chwilę przerwy można spędzić w palarni papierosów.



Pominięte przez automat resztki brudu usuwa się ręcznie, tym razem na stanowisku pracy Maria Mitko.

9.II.1972 r. godz. 3.50.

Skrećmy w wąską uliczkę bez chodników wysadzaną po bokach szpalerami niskiego żywopłotu prowadzącą do zajezdni autobusowej na dawnym lotnisku w Czyżynach. Z trudem przepychamy się przez sznur autobusów wyjeżdżających już na swoje codzienne trasy. Przy rozwidleniu uliczki budka strażnicza. Autobusy muszą zatrzymać się przed nią, aby uzyskać odpowiednią adnotację w karcie drogowej. Nie czynią tego jednak. Kierownik zajezdni inż. Jan Chlebda wyrętkowo sprawdza gotowość kierowców i sprzętu. Radiostacja autobusu 310 działa sprawnie. Kierowca innego autobusu melduje uszkodzenie przez pasażerów wewnętrznej ściany autobusu. Skrećmy w prawo, w stronę budynku dyspozytorni. Plac począwszy od hali dawnego hangaru, aż po dyspozytornię wypełniony szczelnie autobusami o zapalonych motorach. Podchodzą do nas kierowcy autobusowi. Narzekają na warunki pracy. Już sam wyjazd jest fatalny. Nie

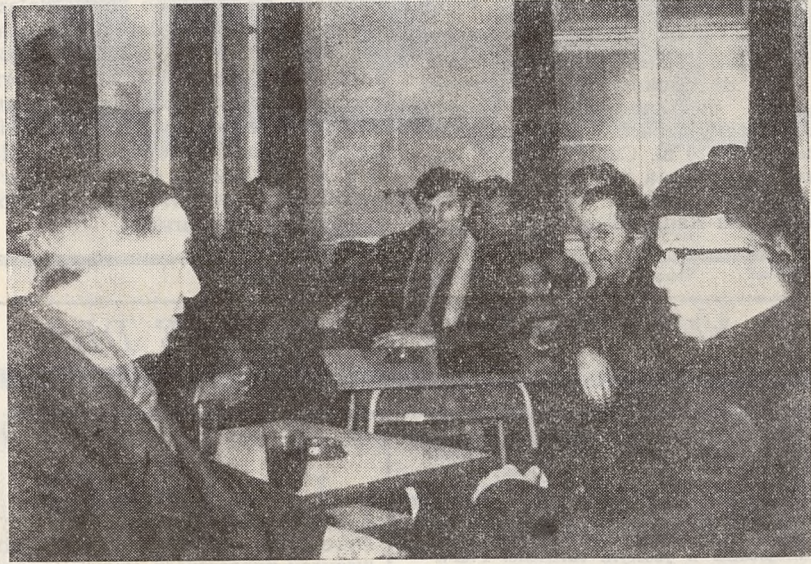
zgarnięto z placu postojowego śniegu, teraz odwiłż, aby dojść do samochodu kierowcy muszą brodzić w bajorach błota. Plac nieodpowiednio oświetlony. Czy taki początek pracy nie odbija się na nastroju niejednego kierowcy w ciągu dnia? Przegubowcami w ciemnościach w gąszczu samochodów trudno manewrować, łatwo o uszkodzenie autobusu. Pobie-

wanego ubrania do pralni, ponieważ otrzymują tylko jeden komplet. Nie wystarcza też ilość mydła przydzielanego na miesiąc.

Poszczególne stanowiska pracy zamknięte w ciasnych pomieszczeniach przylegających do hali są słabo wietrzzone. W powietrzu unosi się mocny zapach smarów i benzyny. W szatni ciepło, ławki niedawno na-

prawione. W umywalniach ciepła woda. W sali przylegającej do umywalni duży stół o pięknym połyskliwym blacie w kratę z popielatogranatowych i białych płyt. Stół wylepiony warstwą brązowego smaru. „Zawsze tak jest z rana — mówi sprzątaczką sypiącą na stół proszek do czyszczenia — oni tu śpią”.

Wracamy do kierownika zajezdni. „Pracujemy w trudniejszych warunkach niż zajezdnia w Bieńczycach. Sprawa ogrzewania autobusów w zimie jest skomplikowana. Przy obniżeniu się temperatury przestaje działać cały układ sterowania. Autobusy muszą być ogrzewane, wszystko jedno jakim sposobem. My z braku hali pozostajemy przy najmniej dogodnym systemie. Nasze autobusy są niemal przez całą dobę na wolnym powietrzu i to zawsze z zapalonym silnikiem. Na godzinę postoju każdy autobus zużywa 2 l. paliwa. Suma kosztów jest ogromna. Przy tym systemie ogrzewania — nie mówiąc już o zanieczyszczaniu powietrza — wozy szybciej się eksploatują. Wnętrze ogrzewa się przy podniesionych maskach okrywających motory, część spalin przedostaje się do wozów. Nasze autobusy są wewnątrz okopcone, częściej musi się je czyścić. W bieżącej 5-letniej projektowanej nowej zajezdni w rejonie ulicy Młodej Gwardii i Klonowej na Podgórzu. Na tę zajezdnię czekamy niecierpliwie. Zanim się tam przeniesiemy, tu w Czyżynach musimy jeszcze pozostać przez parę zim, aby zmienić wa-



Czas wolny przed wyjazdem można spędzić w świetlicy znajdującej się w budynku administracyjnym w Czyżynach.

ranie tabliczek jest niesprawne, przedłuża to czas wyjazdu.

Plac szybko pustoszeje, zostaje zaledwie kilkanaście autobusów, niektóre podjeżdżają pod myjnię, aby uzupełnić zapas wody. W hali mimo centralnego ogrzewania jest zimno. W czasie mrozów jest tu niewiele cieplej niż na zewnątrz. Zamarza w autobusach cały układ sterowania. Do podgrzewania używa się niejednokrotnie lamp lutowniczych, niszczy się przy tym podwozie, zwłaszcza przewody. Kanały rewizyjne, gdzie pracują mechanicy są zimne, wilgotne, wysypane jedynie cienką warstwą rozmokłych trocin. Obecnie 9 ludzi, którzy tu pracowali leczą się na reumatyzm, informuje mistrz zmiany.

Rozmawiamy z grupą robotników zapleczka, ogólne narzekanie na warunki pracy. Hala jest przesycona spalinami. Wszyscy pracują w szkodliwych dla zdrowia warunkach, ich praca niczym się nie różni od pracy silnikowców czy spawaczy, a ci otrzymują mleko. Młodzi narzekają na przedłużanie pracy w soboty, a w tym dniu każda chwila wolna dla nich się liczy. Obuwie otrzymywane przez robotników jest złe. Ma wystarczyć na dwa lata, a po krótkim czasie się rozlatuje. Ubrania robocze pierze pralnia. W zimie nie sposób zdać wato-



Przed wyjazdem nie zaszkodzi uzupełnić zapasu wody.

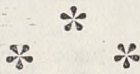


Kierowca autobusu 310 Leszek Urbański, sprawdza funkcjonowanie radiotelefonu nawiązując kontakt z centralą.

runki pracy należałoby poczynić nowe inwestycje”. Należałoby — dorzuca mistrz zmianowy — natychmiast poprawić ogrzewanie hali, ogrzać tunele remontowe i uporządkować plac postojowy.

Na placu pojawiają się znowu autobusy, powracają zapewne już z tak zwanych linii krótkich (z okresu największego nasilenia ruchu). Zwiększa się pomruk niewygaszonych silników, który nam długo towarzyszy w drodze powrotnej.

Do zobaczenia za chwilę na trasie!



Reportaż ten jest reportażem optymistycznym. Wskazuje on jak wiele, nawet w niesprzyjających warunkach technicznych i atmosferycznych może zrobić człowiek w pełni oddany postawionym przed nim zadaniom. Jeżeli przy wszystkich opisanych mankamentach codziennie na ulice miasta wyjeżdża tyle właśnie autobusów, to jest to głównie zasługa dobrej, oddanej załogi Przedsiębiorstwa.

W.M. i A.S.

Czy słuszna decyzja?

Do głosu broniącego, na łamach Gazety Krakowskiej z dnia 15. II. br. istnienia taksówek osobowych MPK, dorzucamy wypowiedź ekonomisty.

Na Sesji Rady Narodowej w Krakowie w styczniu br. podjęto uchwałę o uregulowaniu taksówek osobowych eksploatowanych w MPK, względnie o ich ostatecznej likwidacji. Pozornie decyzja ta wydaje się być słuszna, trudno bowiem dopuszczać możliwość, by miasto wydatkowało z budżetu państwa fundusze na pokrycie strat wynikających z istnienia taksówek osobowych MPK. Sprawa „być albo nie być” taksówek państwowych wydaje się tym prostszą, że codzienne obserwacje dobrze prosperujących taksówek prywatnych i ich stały rozwój muszą nasuwać pytanie: dlaczego taksówki państwowe są nierentowne? Dlaczego zamiast zysku w ostatnim roku przyniosły deficyt sięgający miliona złotych?

Przyczyny są bardzo złożone i trudno je przedstawić w krótkim artykule. Najistotniejszą z nich jest to, że na przestrzeni ostatnich trzech lat, mimo wysokich naliczeń amortyzacyjnych, stanowiących źródło funduszy inwestycyjno-remontowych, zakupiono zaledwie 21 samochodów osobowych marki „Warszawa”, podczas gdy na skutek złego stanu technicznego likwidacji ulec musiało aż 57 jednostek.

Wszystkie środki inwestycyjno-remontowe, a więc i te z naliczeń amortyzacji od taksówek osobowych były przeznaczone przede wszystkim na działalność podstawową i zabezpieczenie świadczeń komunikacji masowej w postaci wyremontowanych taksówek, sieci energetycznej, wagonów tramwajowych, autobusów i innych urządzeń zabezpieczających. Tak więc mimo alarmów ze strony kierownictwa Wydziału Taksówek, z braku środków inwestycyjnych, ograniczono odnowę taboru taksówkowego i spychano ją na ostatni plan. W rezultacie liczba taksówek osobowych znacznie zmalała i ze 100 szt. eksploatowanych w latach 1964—1970 zeszała do 60 szt. w roku 1971. Na skutek znikomej odnowy eksploatowany ostatnio tabor był mocno zużyty i aby go utrzymać w sprawności technicznej wymagał zwiększonych napraw bieżących, co w znacznym stopniu zwiększało koszty eksploatacyjne. Inną, nie mniej poważną przyczyną, wynikającą w 1971 roku straty jest fakt, że w maju 1971 roku zarządzeniem MGK zmieniono sposób rozliczania kosztów ogólnozakładowych i wydziałowych. Do tej pory koszty te stanowiły zaledwie 8% kosztów bezpośrednich, obecnie stanowią one ok. 18%.

Należy przy tym podkreślić, że uzyskiwane z taksówek osobowych wpływy za kilometr są stosunkowo wysokie. Każdy kierowca odprowadza do kasy przedsiębiorstwa dobrowolnie 3 zł. za każdy przejechany kilometr, mi-

mo że taksometr, według którego pasażer uiszcza opłatę kierowcy tylko za pierwszy kilometr wybija 4,5 zł., natomiast za każdy następny już tylko 2,70 zł.

W tej sytuacji kwestionowaniu podlegać mogą tylko wysokie koszty utrzymania taksówek, a przyczyny takiego stanu są zrozumiałe.

Ale przecież nie o to chodzi. Racje istnienia, a nawet rozwoju taksówek osobowych MPK są o wiele głębsze. I tutaj decydującym czynnikiem nie może być li tylko rachunek ekonomiczny, który niestety w 1971 roku wypadł niekorzystnie i był podstawą do podjęcia decyzji o likwidacji Wydziału Taksówek. Od kilku lat w przedsiębiorstwie dąży się do wykorzystania Wydziału Taksówek, jako bazy szkoleniowej służącej do podnoszenia kwalifikacji kierowców z III do II kategorii prawa jazdy i z II do I kategorii. Tą drogą można by pozyskać rocznie kilku a może nawet kilkunastu kierowców z uprawnieniami do prowadzenia autobusów, co przy ogromnym braku kierowców autobusowych mogłoby znacznie złagodzić sytuację na tym odcinku i ułatwić uruchomienie większej liczby autobusów miejskich.

Szczegółowy program szkolenia zawodowego kierowców oraz ich rotacja z Wydziału Taksówek do Wydziału Autobusowego i odwrotnie, mimo stawianych w tym zakresie wniosków na KSR i w dyskusji przedzjazdowej, niestety do tej pory nie został opracowany. Gdyby taki program istniał, byłby konsekwentnie realizowany i przynosił efekty, na pewno na Sesji Rady Narodowej nie doszłoby do decyzji o likwidacji taksówek.

Drugim ważnym aspektem konieczności istnienia i eksploatowania taksówek osobowych przez MPK jest to, że wielu kierowców autobusowych, którzy stracili swe zdrowie w autobusach i nie są w stanie dalej w nich pracować, znajduje zatrudnienie właśnie w Wydziale Taksówek oraz możliwość względnie godziwego zarobku.

I jeszcze jeden istotny argument. Jeszcze przed V Zjazdem PZPR, gdy wiele autobusów nie wyjeżdżało na linie z braku kierowców, kierownictwo Przedsiębiorstwa wystąpiło z apelem do kierowców taksówek, by w charakterze kierowców zasilających, przynajmniej w godzinach раннего szczytu przewozowego, podejmowali jazdę autobusami. Apel ten został przez nich podjęty i jest do dziś kontynuowany.

Czy te argumenty nie powinny przeważać szali rachunku ekonomicznego? Czy nie należało w konsultacji z kierownictwem Przedsiębiorstwa szukać innego rozwiązania?

E. Grochola

NASZA BIBLIOTEKA

Długa i chlubna jest tradycja życia kulturalnego w MPK. Blisko czterdzieści lat liczy Zakładowa Biblioteka związana ściśle z tradycją Biblioteki Towarzystwa Domu Tramwajarzy w Krakowie przy Pl. Serkowskiemu 7.

Już w latach trzydziestych okresu międzywojennego istniał spory, jak na ówczesne warunki, wartościowy księgozbiór. Zdekompletowany przez wojnę, w postaci niewielu zachowanych pozycji, wszedł do obecnego, wcale bogatego zasobu.

Powszechnie wiadomo, że nie samym chlebem żyje człowiek, tramwajarz również. Książka zawsze była jego przyjacielem. Obecnie, gdy dzięki życzliwemu zrozumieniu Rady Zakładowej Biblioteka zakupuje wiele nowości, ilość tomów stale się zwiększa (księgozbiór liczy 5 841 tomów). Dzisiaj na co dzień szuka tu i znajduje niezbędną książkę fachową uczeń szkoły zawodowej, inżynier, kierowca i ślusarz. Literatura beletrystyczna zaspakaja potrzeby czytelników powieści, reportaży, polityki, lektury szkolnej oraz rozrywkowej. Ilość czytelników i wypożyczeń wzrasta, a w bibliotece, mimo że mieści się na uboczu — ciągle ruch. Z biblioteki korzysta już 1029 czytelników. Trudno w takich warunkach obsłużyć należycie wszystkich, a tym bardziej wybrednych czytelników. Mimo to nikt nie wychodzi bez wyczerpujących informacji.

Kontakt tramwajarzy z Biblioteką i książką jest stały. Nasi renciści powszechnie i pilnie nadal z niej korzystają ceniąc sobie inicjatywę

Przedsiębiorstwa i stworzone możliwości. Pracownicy nasi chętnie odwiedzają Bibliotekę, gdzie od czasu do czasu urządza się okolicznościowe kiermasze, wystawy oraz spotkania z autorami książek. Spotkania te urządza się w Klubie Zakładowym, ponieważ Biblioteka nie dysponuje większą ilością miejsc. Warto wspomnieć, że wyposażenie Biblioteki nie jest w najlepszym stanie, m. in. brak regałów, stolików, foteli.

Poza bezpośrednią obsługą czytelnika w Bibliotece powstała potrzeba zorganizowania punktów bibliotecznych oddalonych od Biblioteki Zakładowej, do których przesyła się komplety księgozbioru ruchomego. Do tej pory uruchomiono 7 punktów bibliotecznych, które obsługiwane są w czynie społecznym przez członków Komisji KO. Punkty te znajdują się: w IV Zajezdni prowadzonej przez Karola Szatana; w Nowej Hucie przez Tadeusza Wanielistę; w Ośrodku Wczasowym w Osieczanach przez instruktora KO; w Kolonii Letniej w Dobrych prowadzonej sezonowo; w Wydziale Samochodowym prowadzonej przez Bogumiłę Siwek; w Wydziale Ruchu Bonarka przez Marię Moskal.

Książka stała się nieodzownym towarzyszem naszego pracownika. Dokonująca się rewolucja naukowo-techniczna naszych czasów zobowiązuje do intensywnego i stałego śledzenia jej zdobyczy, bieżącego gromadzenia wszelkich publikacji z różnych dziedzin. Współczesny robotnik czy inżynier nie jest bowiem w stanie bez takiej książki się obejść, a to zobowiązuje.

D. S. i L. R.



Siedzibą Klubu jest nieduży budynek przy pl. Serkowskiiego 7 w Podgórzu. Jak informuje napis na frontowej ścianie wybudowany został w 1928 roku ze składek pracowników z przeznaczaniem na Dom Tramwajarzy. Trzy sale klubowe, sekretariat, hall i dwa małe magazynki stanowią całą bazę lokalową Klubu — placówki kulturalnej największego (nie licząc Kombinatu HiL) przedsiębiorstwa Krakowa! Dużo to, czy mało? Niestety nie za wiele w stosunku do ponad 5 tys. załogi. Z hallu wchodzi się do niedużej salki kawiarnianej (klubowa kawiarnia „Ruchu”), spełniającej również funkcję sali telewizyjnej. Tu odbywają się spotkania autorskie, odczyty i prelekcje o charakterze kameralnym. Na sali sporo ludzi: starsi i dużo młodzieży. Bardzo mało niestety ludzi w tramwajarskich mundurach. Większe imprezy, wystawy, wieczorki taneczne odbywają się w następnej sali noszącej szumną nazwę sali widowiskowej. Na codzień odbywają się tu próby zespołów muzycznych (Pantograf Novum T-102 N) i sekcji mandolinowej, będącej w stadium nauki gry. Sekcja ta bazuje głównie na młodzieży — uczniach szkoły przyzakładowej. Salę na I piętrze okupuje młodzież. Tu odbywają się zajęcia sekcji rytmiki dziecięcej, zajęcia harcerskie i rozgrywki sekcji tenisa stołowego (dla niestowarzyszonych). Sekcja rytmiki istnieje trzeci rok. Od dwóch lat prowadzi ją Janina Komarnicka, uzyskując na tym polu spore osiągnięcia. Ze starszej grupy dziewcząt utworzyła w roku ubiegłym zespół taneczny o wdzięcznej nazwie „Kolorowe bilecki”, mający na swoim koncie kilka występów, spora w tym też zasługa Julii Cywickiej opiekunki sekcji ze strony rodzicielskiej.

Nie można pominąć milczeniem inicjatywy Ryszarda Rauczyńskiego, pracownika Wydziału Terenów i Budowli, społecznego lektora języka esperanto. W oparciu o uczestników zeszłorocznego kursu utworzył on „rondo esperanta”, po naszymu koło esperantystów, które nawiązało korespondencyjne kontakty z innymi kołami za granicą. Szkoda tylko, że nie udało się próba poszerzenia grupy esperantystów. Na ogłoszony w jesieni ubiegłego roku nowy konkurs zgłosiło się zbyt mało osób.

Działalność Klubu ogranicza jednak szczupła baza lokalowa. Brak miejsca na urządzenie nowych pracowni. Jedno z dwóch mikroskopijnych pomieszczeń, o powierzchni ok. 6 m², zajmuje pracownia fotograficzna, drugie pomieszczenie nie wiele większe spełnia funkcję uniwersalnego magazynu (materiały fotograficzne, dekoracje, instrumenty i wiele innych rzeczy). Sala widowiskowa jest widowiskową bardziej z nazwy:

brak estrady, mało miejsc ogranicza jej funkcję. Stół bilardowy wypełnił spory kąt w kawiarni, każdorazowo przed rytmiką trzeba składać stół ping-pongowy. Są i inne kłopoty. Sporo rzeczy uległo już poprawie: zakład zakupił wiele sprzętu, między innymi rutnik, epidiaskop, magnetofon, nowy telewizor przystosowany do odbioru kolorowego programu. Może również w ramach dobrej pasy zakupi i aparat projekcyjny, co niewątpliwie uatrakcyjni program klubowy.

Były jednak i sprawy niecodzienne. W 1969 roku przeprowadzono kosztowny remont Klubu, m. in. odmalowano wnętrze, część tych kosztów

sytuacja w magazynku. Warto o tym wspomnieć choćby dlatego, że w tym roku również dojdzie do częściowego remontu Klubu i oby nie było podobnej sytuacji. I ostatnia chyba najistotniejsza bojąca Klubu: bardzo małe zainteresowanie załogi działalnością Klubu. Niewątpliwie Klub ma za zadanie pracę w środowisku, ale czy w izolacji? Napewno nie. I tu jeszcze jeden apel pod adresem organizacji społecznych, Związkowych Rad Oddziałowych i kół ZMS o wydatniejszą współpracę z Klubem i Komisją KO Rady Zakładowej — opiekuna placówki, o większą propagandę jego zamierzeń, zwłaszcza pod kątem udziału pracowników

Zapraszamy do KLUBU



Tańczą „Różowe bilecki”

poszła na marne. Wskutek trudności w ustaleniu kompetentnego Wydziału, który ma wyremontować dach, uległa zniszczeniu sala klubowa na I piętrze. Podobnie przedstawia się

i członków ich rodzin w poszczególnych sekcjach i kołach zainteresowań. Tak by Klub był głównie naszym Klubem: Domem Tramwajarzy. T.W. i L.R.

SEKCJA NARCIARSKA

Na początku br. powstała w MPK sekcja narciarska działająca przy TKKF „Tramwajarz”. Organizuje ona w każdą niedzielę wyjazdy autobusowe w góry, tam gdzie są wyciągi narciarskie i oczywiście gdzie są jeszcze żońne w tym roku warunki śniegowe. Dotychczas zorganizowano już kilka udanych wycieczek, m. in. do Bukowiny, Koszarzyska i dwie do Zakopanego. Biorący udział w wyjazdach wpłacają każdorazowo po 10 zł. Część kosztów wyjazdu pokrywana jest z dotacji Rady Zakładowej. Sekcja otrzymała też z funduszy Rady Zakładowej dotację

na zakup sprzętu narciarskiego, który będzie wykorzystywany jeszcze w bieżącym roku. Do sekcji mogą należeć tylko pracownicy MPK i członkowie ich rodzin. Obecnie sekcja liczy ok. 20 osób. Przy dalszej rozbudowie sekcji będzie prowadzony za pośrednictwem Polskiego Związku Narciarskiego kurs narciarski, a przy końcu sezonu narciarskiego zostaną zorganizowane zawody kontrolne dla członków. Sekcja propaguje w zakładzie tę atrakcyjną dziedzinę sportu organizując wyświetlanie filmów o tematyce narciarskiej.

KOMUNIKATY

Dział Socjalny i Rada Zakładowa MPK zawiadamiają, że od dnia 1 III br. do 15 IV br. będą przyjmowane zgłoszenia pracowników na wczasy wypoczynkowe 14-dniowe organizowane w okresie od czerwca do września 1972 r., w Osięczanach oraz w Swinoujściu. Nadmieniamy, że w Swinoujściu dysponować będziemy 53 miejscami w jednym turnusie. Pierwszeństwo w otrzymaniu wczasów będą mieli ci pracownicy, którzy opłacają składki na FBSII.

Dział Socjalny wydaje specjalne druki zgłoszeń i przyjmuje wypełnione. Z uwagi na komisyjny rozdział wczasów prosimy o ścisłe przestrzeganie terminu zgłoszeń. Równocześnie informujemy, że za potrzebowania nie złożone w tym terminie mogą być brane pod uwagę tylko w wypadku wolnych miejsc.

Dział Socjalny MPK zawiadamia, że z dniem 1 III 1972 r. został otwarty damski zakład fryzjerski przy ul. Dietla 69, wyłącznie dla pracownic MPK.

Zakład jest czynny: w poniedziałki od godz. 11.00 do 17.00 Od wtorku do soboty od godz. 9.00 do 17.00 Odpiatność ulgowa wg cennika zatwierdzonego przez Dyrektora MPK. Pracownice będą mogły korzystać z usług fryzjerskich raz w miesiącu na podstawie ważnych na dany dzień blozków wydawanych przez kierowników poszczególnych Wydziałów.

Pracownice korzystające z usług zakładu fryzjerskiego winny okazać legitymację służbową, względnie bilet wolnej jazdy.

Klub Zakładowy MPK „Tramwajarz” przyjmuje wpisy dzieci i młodzieży w wieku od 7 do 14 lat do koła plastycznego jak również do zespołu rytmiki dziecięcej i koła mandolinistów.

Zgłoszenia telefoniczne lub osobiste przyjmuje kierownik Klubu codziennie przy ul. Wawrzyszki 13 w Dziale Socjalnym — tel. 645-30 wew. 71 w godz. 7-9, lub w Klubie Zakładowym przy pl. Serkowskiiego 7 od godz. 17.00 do 21.00 — tel. 610-76.

WAŻNE DLA poszkodowanych w czasie pełnienia służby

Zgodnie z poleceniem Zastępcy Dyrektora d/s Eksploatacyjnych wszyscy pracownicy Przedsiębiorstwa, którzy w toku wykonywania służby zostali pobici, znieważeni lub ponieśli jakiegokolwiek inne szkody mogą dochodzić swych roszczeń z tego tytułu lub satysfakcji poprzez organy Przedsiębiorstwa. W wyżej wymienionych przypadkach należy zgłaszać się do Kierownika Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego, który po ustaleniu zasadności pretensji pracownika, nada bieg sprawie poprzez wystąpienie do prokuratury lub sądu karnego, ewentualnie kolegium d/s wykroczeń dla ukarania osoby naruszającej nieetykalność cielesną lub część pracownika, bądź do sądu cywilnego dla uzyskania stosownego odszkodowania.

WYDAWCA: Dyrekcja, Komitet Zakładowy PZPR, Rada Zakładowa i Robotnicza, Zarząd Zakładowy ZMS Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Jednostkową zredagował zespół w składzie: Piotr Adamski, Andrzej Balon, Jerzy Bittner, Winston Maik, Leopold Rolniak, Witold Pachoniski, Antoni Stelmach, Zdzisław Wąs. Foto Jacek Hess, Tadeusz Zwoliński, Edward Kościelnik.

Drukarnia Wydawnicza Kraków, ul. Wadowicka 8. Zam. 243/72. O-13

Poniżej przedstawiamy dwie wypowiedzi fachowców, dotyczące przyszłości krakowskiego tramwaju. Pierwsza wypowiedź inż. T. Trzmiela dotyczy tego, co powinniśmy dla zwiększenia jego nowoczesności zrobić już jutro (choć powinniśmy to zrobić wczoraj). Druga wypowiedź, mgr inż. S. Kowalezyka, dotyczy przyszłości dalszej, która jednak jak wiemy z różnych innych przykładów (prognozy demograficzne czy motoryzacyjne) przychodzi wcześniej niż się tego spodziewamy i zaskakuje nas zupełnie na jej przyjęcie nieprzygotowanych. A może tym razem będzie inaczej...?

MODERNIZACJA WAGONÓW TYPU N I POCHODNYCH

Wydział Eksploatacyjno-Tramwajowy po dyskusji z motorniczymi obsługującymi pociągi tramwajowe oraz po konsultacjach z Działem Technicznym Ruchu i Działem Dochodzeniowo-Wypadkowym uznał za konieczne, aby wagony tramwajowe modernizowane w Wydziale Warsztatów Tramwajowych były wyposażone w szereg urządzeń pozwalających na wprowadzenie w pełni bezpiecznej samoobsługi oraz umożliwiających właściwą eksploatację wagonów w obecnych warunkach ruchu miejskiego. Docelowo modernizacja, tak jak założono, powinna być realizowana w układzie: wagon silnikowy plus jeden wagon doczepny. Tak więc wyłania się problem niewykorzystania w najbliższej przyszłości sporej liczby wagonów doczepnych, gdyż tych jest w chwili obecnej o wiele więcej niż silnikowych. Pod koniec roku 1972 Wydział Eksploatacyjny Tramwajowy będzie dysponował 178 wagonami silnikowymi i 210 wagonami doczepnymi typu N i pochodnymi. W tym stanie rzeczy 16 wagonów doczepnych winno być w najbliższym okresie, tj. do momentu zakończenia modernizacji wszystkich wagonów, przestawionych na wagony silnikowe. Podstawowym problemem przy obecnej moderniza-

cji wagonów tramwajowych jest rozwiązanie konstrukcyjne mechanicznego zamykania drzwi. Dotychczasowe rozwiązanie jest nieudane, stwarza możliwości potłuczenia pasażerów, którzy znaleźli się w momencie zamykania drzwi między ich skrzydłami. Jedną trzecią awaryjnych zjazdów wagonów z trasy jest spowodowana usterekami mechanicznymi

— oświetlenie zewnętrzne drzwi, — ręczny hamulec tarczowy z wykładzinami hamulcowymi, — hamulec szynowy zasilany z obcego źródła, — grzejnik elektryczny na stanowisku motorniczego.

Przytoczone powyżej uwagi odnoszące się do wyposażenia wagonów podczas modernizacji stanowią tylko

Bliższa i dalsza przyszłość KRAKOWSKIEGO TRAMWAJU

zamykania drzwi. Mając dodatkowo na uwadze bezpieczeństwo pracy motorniczych koniecznym jest, aby rozwiązanie konstrukcyjne uwzględniło następujące elementy:

- indywidualne sterowanie wszystkich drzwi, ewentualnie w układzie pierwsze drzwi obok motorniczego plus troje pozostałych połączone z pulpitem motorniczego,
- sygnalizację kontrolną, optyczną (położenia drzwi) na pulpitem motorniczego,
- wewnątrz wagonu nad drzwiami sygnalizację optyczną (czerwona lampka) sygnalizującą pracę drzwi,
- zewnątrz wagonu sygnalizację akustyczno-dźwiękową. Sygnalizacje te winny być włączane na moment przed rozpoczęciem ruchu drzwi i wyłączane w momencie ich zamknięcia.

Drzwi dwupołkowe powinny zamykać się wolno, aż do momentu zetknięcia się obu skrzydeł. Ponadto proponujemy, aby przy modernizacji wagonów tramwajowych wprowadzić takie elementy jak:

— sygnalizację akustyczną dzwoniową uruchamianą przez przyciągnięcie taśmy umieszczonej wzdłuż całego wagonu — w miejsce dotychczasowego dzwonka konduktorskiego dachowego.

część uwag jakie uwzględniono w materiale na ten temat przysłanym do Wydziału Warsztatów Tramwajowych, równocześnie zdajemy sobie sprawę, że powyższe uwagi nie uwzględniają części mechanicznej. Są one możliwe do zrealizowania w większości jedynie w zastosowaniu w wagonie tramwajowym drugiego napięcia (oprócz 600 V) dla obwodów sterowania uzyskanego z baterii akumulatorów o wartości 40 V. Ze względu na rosnące wymagania w komunikacji miejskiej, proponujemy, aby na najbliższy okres przyjąć następujące etapy modernizacji:

W etapie pierwszym — Dział Głównego Technologa wraz z Wydziałem Warsztatów Tramwajowych opracuje dokumentację modernizacji wagonów uwzględniając maksymalną ilość zgłoszonych uwag, możliwych do zastosowania w obecnym układzie udoskonalenia przy napięciu 600 V.

W etapie drugim — Dział Głównego Technologa opracuje alternatywę modernizacji taboru uwzględniając wprowadzenie niskiego napięcia przy uzasadnieniu ekonomiczno-eksploatacyjnym tego rozwiązania. Alternatywa ta winna uwzględniać wszystkie nasze uwagi, doświadczenia innych MPK w Polsce (np. Poznań) oraz doświadczenia uzyskane w okresie eksploatacji wagonów 102 N.

Aktualny system komunikacyjny oparty na komunikacji tramwajowej i autobusowej już obecnie nie zapewnia właściwej obsługi komunikacyjnej miasta. Funkcjonowanie tego systemu ulegać będzie dalszemu pogorszeniu przez spadek prędkości oraz przez tworzenie się zatorów w ruchu ulicznym,

linii tramwajowej bez kolizji z pozostałym ruchem miejskim przy zastosowaniu normalnego taboru tramwajowego. Tramwaj bezkolizyjny przebiegałby w pierwszym rzędzie przez Kombinat — Nowa Huta — Oś. Lotnisko — Dworzec Główny i dalej do osiedli pn. zachodnich w rejonie ulicy Czarnowiejskiej. Przy dalszym rozwoju miasta przekraczającym 700 tys. mieszkańców (w grę wchodzi lata 2000—2010) dotąd sieciowy układ komunikacji pasażerskiej dogodny przy koncentrycznej rozbudowie miasta musi być zmieniony i oparty na silnym układzie szynowym jakim jest szybka kolej miejska (metro). Jedną będzie to wymagało przekształcenia rozbudowy miasta z koncentrycznego na układ pasowy. Podstawowym pasmem powinien się stać — według obecnych przewidywań — ciąg: Kombinat — Nowa Huta — Oś, Lotnisko — Centrum Krakowa. Pozostałe kierunki mogą się kształtować wariantowo: przez przedłużenie tego pasma w kierunku Bronowic i północno zachodnich terenów w kierunku Lasu Wolskiego oraz pasmo Kraków — Skawina; Kraków — Podgórze — Prokocim — Wieliczka. Wytworzenie tego typu układów pasmowych podkładałoby zresztą kierunek budowy ciągów komunikacji szynowej typu SKM. Przy tym powiązanie układu SKM z układem kolejowym stanowiłoby model kierunkowy podstawowego szkieletu komunikacyjnego miasta. System ten pozwoliłby na przewóz dużych „potoków pasażerskich” z dużą prędkością nieosiąganą przy tramwaju klasycznym, lub jego wersji szybkiej bezkolizyjnej. Zgodnie z przewidywaniami trasa kolejowa powinna być wyposażona w dodatkową parę torów na odcinku od Mydlnik do Bochni. Oprócz tych środków nie przewiduje się w tym okresie istnienia komunikacji tramwajowej, a jedynie komunikację autobusową na pozostałych kierunkach.