

# MPK

JEDNODNIÓWKA  
KRAKÓW, LIPIEC 1972 R.

W 28 rocznicę Manifestu PKWN

## Droga, którą idziemy

28 lat temu dokonał się w Polsce decydujący akt dziejowego przełomu. Idee Manifestu Lipcowego przekształciliśmy w rzeczywistość, wzniesiliśmy gmach socjalistycznej Polski. Wystarczy zastanowić się nad kolejami losu każdego z nas i naszych najbliższych, ogarnąć wzrokiem i myślą to wszystko, co dokonało się wokół nas i skonfrontować ten obraz z rozwojem całego kraju, aby uświadomić sobie głębię dokonanych przemian, rezultaty wspólnej pracy, dokonanej w tym czasie pod przewodnictwem naszej partii.

Obecnie mądrzejsi politycznym doświadczeniem kilkunastu ubiegłych miesięcy, jesteśmy głęboko przeświadczeni, że znajdujemy się na właściwym szlaku, który prowadzi nasz kraj do określonego celu.

Celem tym jest zapewnienie Polsce miejsca wśród czołówek rozwiniętych krajów świata, a jej obywatelom — dobrobytu, możliwości urzeczywistnienia indywidualnych planów, ambicji i aspiracji. Na drodze tej mamy już nowe osiągnięcia: możliwe stało się „budowanie drugiej Polski mieszkaniowej”, możliwe jest zwiększanie świadczeń socjalnych, możliwa jest daleko wydajniejsza praca całej gospodarki narodowej — przemysłu i rolnictwa.

Możliwości te, zadania i cele wytyczyła Partia — kierująca zbiorową pracą społeczeństwa. Ona też, w najtrudniejszej chwili, postawiła na klasę robotniczą, na naród. I miała rację. Przedłożony przez nią pod dyskusję program harmonijnego rozwoju społeczno-ekonomicznego kraju — zyskał szeroką akceptację. Polityka zgodności słów z czynami, polityka szczerego przedstawiania społeczeństwu wszelkich, nawet najtrudniejszych problemów, dobre przyniosła rezultaty. Toteż tę właśnie politykę, która wprowadziła nas na dobrą drogę, politykę tkwiącą u podstaw Uchwały VI Zjazdu, wspiera rzetelnym wysiłkiem całe społeczeństwo. Mamy niezłomną wolę budowy Polski silnej i dostatniej, kulturalnej i szczęśliwej. Mamy określony program, jesteśmy na dobrej drodze. W programie tym zawarte są wszystkie nasze nadzieje i marzenia. Droga nie jest łatwa, ale przecież prowadzi do sukcesu.

## Korzystajmy z wczasów nie tylko w lipcu i sierpniu

Jak przygotowane są ośrodki wypoczynkowe naszego przedsiębiorstwa do wczasów letnich — z tym pytaniem zwróciliśmy się do kierownika Działu Socjalnego, JÓZEFA GRABACKIEGO.

Nasz ośrodek wypoczynkowy w Osieczanach jest od 15 maja przygotowany pod każdym względem do przyjęcia 120 wczasowiczów w pokojach 2- 3- i 4-osobowych. W Swinoujściu wykupiliśmy 44 miejsca w kwaterek prywatnych na okres od 1 czerwca do 15 września. Dodatkowo wymieniliśmy z MPK Szczecin 9 miejsc w domu wypoczynkowym w Swinoujściu. Na lipiec uzyskaliśmy też 1 miejsce w domu wypoczynkowym w Karpaczu.

Wszystkie miejsca na lipiec i sierpień mamy już zajęte. Cała trudność polega właśnie na tym, że nasi pracownicy uznają lipiec i sierpień za jedyne miesiące, w których warto wypoczywać, zresztą problem to ogólnopolski. W czerwcu niewykorzystano wiele miejsc w Swinoujściu. Na drugą połowę czerwca zdobyliśmy również po 20 miejsc w domach wypoczynkowych w Orawce i Krutyni oraz 16 w Groniu. Nie było chętnych na te wczasy. Przyznano nam też kilka miejsc w Krynicy Morskiej, sytuacja się powtórzyła. W przyszłości trudno będzie przekonać Zarząd okręgowy naszego Związku

(Dokończenie na str. 4)

## Z Konferencji Samorządu Robotniczego

Pod koniec pierwszego półrocza, dokładnie 29.VI.1972 r. odbyła się Konferencja Samorządu Robotniczego naszego Przedsiębiorstwa. Dla nas pracowników MPK, jak i dla miasta miała ona szczególne znaczenie. Na konferencji tej bowiem został oceniony i przyjęty do pełniejszego opracowania: „Program społeczno-gospodarczego rozwoju i poprawy jakości usług Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie na lata 1972—1975”. Program ten powstał w oparciu o analizę stanu aktualnego Przedsiębiorstwa jego obecnych i przyszłych potrzeb i komunikacyjnych potrzeb miasta z uwzględnieniem porównań sytuacji komunikacyjnej innych miast w Polsce: Warszawy, Łodzi, Poznania i Wrocławia. Przy jego opracowaniu zostały wzięte pod uwagę wszystkie propozycje i wnioski zgłaszane na licznych zebraniach, postanowienia egzekutyw OOP i KZ, Rad Oddziałowych Związkowych i Robotniczych. Śmiało można powiedzieć, iż dopracowany w duchu uwag wysuniętych na ostatniej Konferencji Samorządu Robotniczego i propozycji w dalszym ciągu składowanych na ręce Sekretarza Ekonomicznego KSR Józefa Jonasa — będzie stanowił pierwszy tego rodzaju dokument w Przedsiębiorstwie skupiający w całość wszystkie najważniejsze problemy, których rozstrzygnięcie będzie decydowało o kierunku rozwoju komunikacji miejskiej i Przedsiębiorstwa. Generalnym założeniem programu jest zdecydowane zwiększenie i poprawa usług komunikacji zbiorowej. Osiągnąć to

Przedsiębiorstwo zamierza przez: uruchomienie nowych ciągów komunikacyjnych, poprawę częstotliwości kursowania pociągów tramwajowych i autobusów, poprawę regularności ruchu i poprawę bezpieczeństwa, poprawę gotowości technicznej i stopnia wykorzystania taboru i poprawę informacji dla pasażerów.

Realizacja tych zamierzeń będzie możliwa jedynie przy odpowiedniej rozbudowie i dostosowaniu zaplecza techniczno-gospodarczego do rozbudowanych linii i zwiększonego taboru komunikacyjnego oraz przy przemyślanej polityce kadrowej, zabezpieczającej w pierwszym rzędzie dostateczną liczbę kierowców i motorniczych. Stąd w programie znalazł się plan przedsięwzięć warunkujących wzrost i poprawę usług Przedsiębiorstwa. W planie tym, punkt po punkcie (w obecnym stadium jest ich już 168), zostały nakreślone potrzeby Przedsiębiorstwa i postawione przed poszczególnymi jednostkami konkretne zadania, sposoby i terminy ich realizacji oraz podane przybliżone koszty wykonania. Koszty realizacji programu będą olbrzymie, ale muszą się znaleźć na nie środki, bo leży to w żywotnym interesie miasta — jednego z największych ośrodków przemysłowych, turystycznych i kulturalnych Polski.

Konferencja Samorządu Robotniczego zatwierdziła — o czym szerzej z braku miejsca nie możemy poinformować Czytelników — regulamin zasad udzielania pomocy i wykorzystania środków zakładowych funduszy mieszkaniowych w naszym Przedsiębiorstwie.



Dom Wypoczynkowy w Osieczanach.

## Podział Funduszu Zakładowego

Na Konferencji Samorządu Robotniczego w dniu 9 marca br. uchwalony został nowy regulamin podziału funduszu zakładowego. Według tego regulaminu zatwierdzony odpis na fundusz zakładowy polega podziałowi na:

- fundusz mieszkaniowy w wysokości 25 proc.
- fundusz nagród specjalnych i reklamacji w wysokości 5 procent.
- fundusz na cele socjalno-bytowe, kulturalno-oświatowe i sportowe w wysokości 7 procent.
- nagrody indywidualne dla pracowników uprawnionych zgodnie z niniejszym regulaminem.

Fundusz nagród specjalnych i reklamacji przeznaczony jest na nagrody za wyniki we współzawodnictwie, na nagrody dla pracowników specjalnie wyróżniających się, na nagrody dla pracowników, którzy uzyskali odznakę „Zasłużony Pracownik MPK w Krakowie”, na nagrody dla uczniów i członków brygad OHP wyróżniających się w nauce i w pracy zawodowej, na załatwianie uzasadnionych reklamacji, które mogą zaistnieć po dokonaniu wypłat tych nagród, na zwiększenie otrzymanych nagród indywidualnych dla tych pracowników, którzy przepracowali co najmniej 3 miesiące w stałych zmianach nocnych, na nagrody indywidualne dla pracowników przyzakładowej służby zdrowia, zatrudnionych na pełnych etatach.

Kolejne postanowienie nowego regulaminu stwierdza, że podział funduszu zakładowego na

nagrody indywidualne dokonuje się proporcjonalnie do planowego funduszu płac poszczególnych komórek organizacyjnych, w zależności od ilości punktów osiągniętych za wykonanie ustalonych dla nich zadań. Dla każdego zadania, w zależności od jego wagi i trudności realizacji KSR na wniosek dyrektora, ustala określoną ilość punktów. W związku z tym regulamin dalej stwierdza, że w razie niewykonania wyznaczonych dla danej komórki organizacyjnej zadań, wysokość funduszu zakładowego dla niej, ulega zmniejszeniu w wysokości procentowej, tj. za każdy procent niewykonania zadania potrąca się od 5 do 10 proc. w zależności od wagi zadania. W wyniku obniżenia funduszu zakładowego na nagrody danej komórki organizacyjnej spowodowanego nie wykonaniem zadań, fundusz ten może być obniżony tylko do 50 proc. kwoty przypadającej dla danej komórki organizacyjnej za wykonanie w pełni wszystkich zadań.

Do nagród z funduszu zakładowego uprawnieni są: 1) wszyscy pracownicy, którzy przepracowali w roku, za który dzieli się fundusz zakładowy, co najmniej 6 miesięcy, jednakże nie sami rozwiązyali stosunek pracy; 2) pracownicy, którzy zostali zwolnieni z pracy na wniosek Przedsię-

biorstwa na skutek zmian organizacyjnych, długotrwałej choroby, renty inwalidzkiej lub starczej, oraz na skutek pełnienia obowiązków państwowych lub społecznych; 3) kierowcy i motorniści zasilający, zatrudnieni z poza MPK w Krakowie, którzy przepracowali w roku, za który dzieli się fundusz zakładowy, co najmniej 1.200 roboczogodzin. Kierowcy i motorniści zasilający zatrudnieni w pełnym wymiarze czasowym w MPK, którzy bez względu na ilość roboczogodzin, przepracowali w tym charakterze.

Szczególnie istotne znaczenie wskazujące na demokratyzm nowego regulaminu ma paragraf, który brzmi: „Nagroda indywidualna przyznana pracownikowi nie może być wyższa od jednorazowego wynagrodzenia, obliczonego jak za urlop, a jednocześnie nie może przekroczyć dwukrotnej wysokości przeciętnej kwoty nagrody przypadającej na pracownika w Przedsiębiorstwie”.

Kwoty uzyskane z potrąceń indywidualnych nagród pieniężnych, jak również z potrąceń w stosunku do tych komórek organizacyjnych, które nie wykonały w 100-procentach zadań przeznaczonych na zwiększenie funduszu nagród specjalnych i reklamacji.

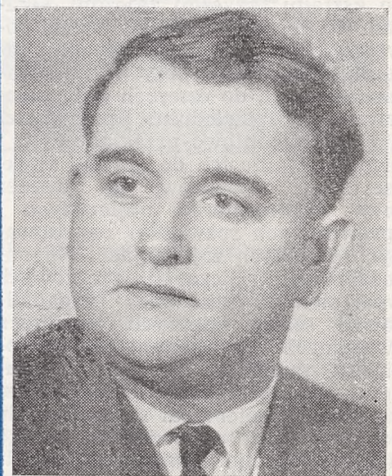
J. B.

## Znamy się od dawna

Dyrektor mgr Ryszard Szumowski był częstym gościem w naszym Przedsiębiorstwie z ramienia Miejskiego Zjednoczenia Gospodarki Komunalnej. Od marca br. nasze kontakty zacieśniły się, bowiem powierzono mu stanowisko Dyrektora Naczelnego MPK. Pora więc na bliższe poznanie i w tym celu przedstawiciele naszej redakcji złożyli wizytę u Dyrektora prosząc o rozmowę.

Rok ubiegły zamknął się wykonaniem zadań planowych z nadwyżką, ale do względnego zaspokojenia potrzeb pasażerów i załogi pozostało jeszcze wiele do zrobienia. Na co więc możemy liczyć w bieżącym roku?

Podjęte działania podzieliłmy na dwa etapy. Pierwszy z nich dotyczy zagadnień na dzień dzisiejszy, a więc niecierpiących zwłoki. Należą do nich m. in. sprawy: otrzymanych 56 nowych autobusów, uzyskania dodatkowo



jeszcze w br. dalszych 10 autobusów i 12 a nawet 15 jednostek tramwajowych. Jeśli uda się nam utrzymać wskaźnik wykorzystania taboru i jeśli wspomniane potrzeby zostaną zaspokojone, to będziemy mogli mówić o dużym sukcesie i poważnym rozładowaniu trudności komunikacyjnych. Drugi etap dotyczy zadań stojących przed nami do roku 1975, w rachubę więc wchodzi: zapewnienie środków transportu, środków finansowych, materiałów i części zamiennych, remontów itp. Wszystkie te zagadnienia znajdują swoje miejsce w opracowywanym ramowym programie działania. Uczynimy wszystko, aby postawione w programie zadania wykonać i doprowadzić do tego, by problem przewozu pasażerów w mieście rozwiązać możliwie najlepiej w nielatwym przecież układzie komunikacyjnym.

Program działania jest niewątpliwie bardzo szeroki i wymagający poważnej mobilizacji sił. Jakże wobec tego będą podjęte środki dla zapewnienia jego realizacji?

Program ten po zatwierdzeniu przez KSR będzie realizowany przez odpowiedzialne komórki organizacyjne Przedsiębiorstwa w wyznaczonych terminach. Realizacja będzie bieżąco kontrolowana. Każda decyzja musi być szybka, skuteczna i przemyślana. W tym celu włączamy do wydawanych decyzji szerokie grono ludzi fachowych z produkcji. Mamy wielkie zaufanie do pracowników o długoletnim stażu pracy. Z ich wiadomościami i pomocą można zrobić bardzo wiele. Dużą wagę przywiązujemy do właściwego działania wszystkich służb w Przedsiębiorstwie. Szczególną rolę mają tu do spełnienia Działy: Organizacji Zarządzania oraz Studów Ruchu i Eksploatacji.

Wspomniat Tow. Dyrektor swoje czasy szkolne i wykładające działalności społecznej. Jak wyglądała ta droga życiowa do chwili dzisiejszej?

Urodziłem się 1927 r. w Tarnopolu, tam zdobywałem zawód ślusarza, w Fabryce Wagonów Kolejowych. Od roku 1945 związany jestem z Krakowem, gdzie zdałem maturę, a następnie ukończyłem 2 stopniowe studia w Wyższej Szkole Ekonomicznej. Studiuję (Dokończenie na str. 2)

Wola Duchacka, ulica Klonowicza i Gwardii Ludowej, nazwy dziś nie mówiące wiele będą się powtarzały w naszym Przedsiębiorstwie coraz częściej i za kilka lat nabiorą podobnego znaczenia jak określenie: „w Czyżynach” czy „na Bieńczykach” — a wiadomo, że idzie tu o zażądanie autobusowe tam ulokowane. Na Woli Duchackiej właśnie przy ulicy Gwardii Ludowej w nieznacznej odległości od ul. Klonowicza Przedsiębiorstwo nasze uzyskało od władz miejskich plac o powierzchni ok. 6,7 ha pod budowę nowej zajezdni autobusowej. Ma tam stanąć zajezdnia dużego typu, mogąca pomieścić i obsłużyć 300 autobusów, w tym też ok. 65 autobusów przegubowych. Ażeby przyspieszyć budowę tego obiektu, obniżyć koszty związane z opracowaniem nowej dokumentacji i aby nie powtórzyć błędów popełnionych gdzie indziej — kilku naszych fachowców odwiedziło i zbadało pod tym

## Na Woli Duchackiej

kątem najnowsze zajezdnie wybudowane w kraju. Dysponując porównaniami krajowymi Przedsiębiorstwo nasze zorganizowało 23 V br. w Zajezdni Autobusowej w Bieńczykach naradę nad zarysowaniem wstępnego kształtu przyszłej zajezdni. Okazało się, że najkorzystniejszą będzie powtórzyć plan naszej bieńczyckiej zajezdni, oczywiście przy wybudowaniu od trzech do czterech hal postojowych, odpowiednim powiększeniu hal remontowo-przeglądowych i przystosowaniu ich do obsługi większej ilości autobusów, jak również przy wykorzystaniu najlepszych i sprawdzonych rozwiązań zastosowanych w innych zajezdniach. Na naradzie tej, w licznych, rzeczowych wystąpieniach uczestnicy przeanalizowali szereg istotnych zagadnień związanych z projektem nowego obiektu. Analizowano sprawy związane z adaptacją planu, poszerzeniem czy przedłużeniem hal remontowych, dostosowaniem odpowiednio dużego zaplecza, łącznie z zapleczem socjalnym. Zastanawiano się nad kwestią wentylacji, nad dogodnym rozmieszczeniem dróg dojazdowych i placów postojowych. Nie brakło też obaw, co do niewystarczającej powierzchni przyznanego nam placu pod budowę tak olbrzymiego założenia.

Miejmy nadzieję, że w niedalekiej przyszłości, najdalej gdzieś pod koniec 1974 r. lub na początku 1975 r. będziemy mogli już stopniowo informować naszych Czytelników o stanie budowy zajezdni, jej rozwiązaniach architektonicznych i technicznych.

## Znamy się już od dawna

(Dokończenie ze str. 1)

jąc pracowałem zawodowo i społecznie w organizacjach młodzieżowych jako działacz ZMP. W ramach zaciągu młodzieżowego brałem udział w pracach przy budowie pierwszych domów w Nowej Hucie.

Władze nasze wysoko oceniły tę pracę zawodową i społeczną. Niewiele pozostawało czasu na własne potrzeby, skoro sprawował Towarzysz funkcję wiceprzewodniczącego Komisji Planowania Gospodarczego, członka Komisji Ekonomicznej przy KD PZPR „Stare Miasto” i lektora KW PZPR.

Rzeczywiście czasu tego było niewiele nawet wtedy, kiedy pracowałem już w Zjednoczeniu Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej, ale — i to jest najważniejsze — praca ta przynosiła mi dużo zadowolenia.

Często wcześniej rano, po południu lub wieczorem, można Towarzysza Dyrektora spotkać w zajezdniach, w warsztatach czy na trasie. Kiedy wobec tego chodzi Towarzysz na spacer z rodziną i jakie ma Towarzysz inne zainteresowania?

Staram się godzić pracę z własnym prywatnym życiem. W wolnych chwilach czytam, chętnie słucham dobrych nagrań muzycznych.

Dziękując za rozmowę życzymy najlepszych wyników w pracy.

W.P. i A.S.

## SWINUJŚCIE

W dniach od 1 do 16 czerwca br. przebywała w Świnoujściu na obozie szkoleniowo-wypoczynkowym w Ośrodku Wypoczynkowym „EMPIK” MPK Szczecin 50 osobowa grupa aktywno młodzieżowego ZZ ZMS naszego Przedsiębiorstwa, kierowana przez Piotra Adamskiego.

Program obozu przewidujący przygotowanie młodzieży do działalności w organizacji młodzieżowej i związkowej, mający również na uwadze zapewnienie dobrze zorganizowanego i racjonalnego wypoczynku został ku obopólnemu zadowoleniu w pełni zrealizowany. Zajęcia szkoleniowe prowadzone metodą seminaryjną koncentrowały się głównie na zagadnieniach propagandy i popularyzacji współzawodnictwa pracy, uprawnień i roli Zw. Zawodowych, polityki wyalizacyjnej, postępu technicznego jak również historii PPR i ruchu młodzieżowego. Nie omieszkało również zaznajomić obozowiczów z perspektywami młodzieży po VI Zjeździe PZPR.

Ciekawą i godną naśladowictwa inicjatywą było nawiazanie współpracy z ZP ZMS w Świnoujściu. W ramach tej współpracy młodzież zwiedziła miasto Ahlbeck w NRD, gdzie złożyła wieniec pod pomnikiem żołnierzy radzieckich. Uczestniczyła w Zlocie Przdowników Nauki i Pracy w Świnoujściu, zorganizowała czyn społeczny na rzecz miasta przygotowując tereny pod park kultury i wypoczynku.

Nie zabrakło również wielu ciekawych imprez i konkursów o charakterze wypoczynkowo-sportowym, jak np. mecz piłki nożnej pomiędzy reprezentacją obozu a aktywnym ZP ZMS, zakończony efektownym zwycięstwem naszej młodzieży 4:3 (podobny mecz z Jednostką Wojskową zakończył się remisem 1:1).

Spośród kilku wycieczek, dwie chyba na długo pozostaną w pamięci obozowiczów: jedna do Berlina, z której wrócili oczarowani pięknem tego miasta i druga do Szczecina gdzie między innymi młodzież zwiedziła obiekty bratniego przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Nie sposób opisać tu wszystkich akcji obozowych, jak również atmosfery koleżeństwa i serdeczności, która towarzyszyła na każdym kroku. Z obozu młodzież wróciła ze

świeżym ładunkiem wiedzy i wrażeń, a że pogoda dopisała wszyscy są opaleni i wypoczęci.

## CZERWONE SKAŁKI

„Czerwone Skałki” to nazwa obozu młodzieżowego nawiązująca do uroczej scenerii jaką stwarzają skaliste wzgórza koloru czerwonego porośnięte wysokimi modrzewiami,

ności w swych drużynach w ciągu roku.

Z ciekawszych planowanych imprez i akcji na uwagę zasługują: Obozowe Manewry Techniczno-Obrotne”, „Olimpiada Sportowa Obronna, Olimpiada Sportowa Niedzica—Monachium 72, wycieczka Młodzież zapozna się również ze znajdującymi się w pobliżu zabytkowymi budowlami, jak zamek w Czorsztynie i Niedzicy. Przewidziane

# MŁODZIEŻOWE LATO

## 1972

„...Wypoczynek wakacyjny młodzieży powinien maksymalnie służyć podniesieniu jej stanu zdrowotnego i ogólnej sprawności fizycznej oraz realizacji zadań socjalistycznego wychowania, w specyficznych warunkach kolonii, obozów i biwaków...” — słowa te wypowiedziane przez I sekretarza KC PZPR tow. Edwarda Gierka na posiedzeniu Biura Politycznego całkowicie oddają sens i znaczenie tegorocznej akcji letniej.

Założenie to znalazło wyraz w zamierzeniach Rady Zakładowej, ZZ ZMS oraz Komendy Szczepu ZHP przy MPK — głównych organizatorów wypoczynku dla 220 osobowej grupy młodzieży (w roku ub. 120 uczestników), oferując jej kilka atrakcyjnych, znanych ze swych walorów klimatycznych i wypoczynkowych, miejscowości: Świnoujście, Niedzica, Pojezierze Mazurskie i Osieczany.

Jakie będą efekty, w jakim stopniu młodzież będzie zadowolona, trudno w tej chwili powiedzieć, nie mniej na podstawie doświadczeń i pobożnej oceny obozu w Świnoujściu organizatorzy są pełni optymizmu.

sosnami i jodłami przepasane niebieską wstęgą Dunajca. W takiej oto scenerii w Niedzicy rozbiła swe namioty 80 osobowa grupa młodzieży naszego Przedsiębiorstwa. Oboz trwał będzie od 1 do 24 lipca a prowadzić go będzie doświadczona kadra instruktorów w składzie: Bogdan Kowalczyk — komendant, org. Janusz Pasternak, z-ca kom., przewodnik Andrzej Turecki — kwatermistrz oraz podharcemistrz Franciszek Jach — oboźny.

Program obozu, którego głównym celem jest wypoczynek młodzieży, by pełną siłą i zapałem powróciła do pracy i nauki, przewiduje również przygotowanie harcerzy do działal-

jest spotkanie z przedstawicielami Dyrekcji, KZ PZPR, Rady Zakładowej, ZZ ZMS oraz Zarządu Głównego naszego Związku ZPGKiPT. Ambicją harcerzy jest, aby miejscowa ludność długo pamiętała ich pobyt w Niedzicy (w sensie pozytywnym), a zrealizować to chcą poprzez pomoc przy pracach polowych oraz organizowanie ognisk dla ludności.

## KAJAKAMI PRZEZ MAZURY

Na przełomie lipca i sierpnia 30 osobowa grupa młodzieży wyjedzie pod wodzą Piotra Adamskiego na oboz kajakowy po jeziorach mazurskich.

# Magazyny!

Zamieszczamy alarmujący artykuł o sytuacji naszych magazynów. Wprawdzie opracowany obecnie program społeczno-gospodarczego rozwoju Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie na lata 1972—1975 zakłada generalną poprawę i rozbudowę magazynów kosztem około 14 mln. złotych, to jednak musimy pamiętać, że magazyny już dawno przekroczyły punkt krytyczny i każde opóźnienie w realizacji programu odbije się na przedsiębiorstwie i ludziach naszych magazynów. Wołamy o zajęcie się magazynami w trybie przyspieszonym.

Prawidłowe funkcjonowanie komunikacji miejskiej zależy przede wszystkim od sprawnego taboru, odpowiednio przygotowanej załogi, dobrze utrzymanych torowisk i jezdni — a o tym decyduje oczywiście dobrze zorganizowane zaplecze. Bardzo ważną rolę — a nie zawsze się o niej pamięta — pełni w organizacji zaplecza magazyny i gospodarka materiałowa. Przedsiębiorstwo nasze dysponuje nimi w 19 punktach miasta. Przechowuje się w nich nie tylko części zapasowe i zamiennie, sprzęt i narzędzia oraz wszelkiego rodzaju materiały potrzebne do zapewnienia sprawnego funkcjonowania przedsiębiorstwa ale i środki zużyte: złom, makulaturę, odpadki drewna, zużytą kostkę kamienną, opony samochodowe itd. Majątek przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich lat zwiększył się wielokrotnie, lecz powierzchnia użytkowa magazynów nie tylko, że nie wzrosła, lecz zmalała z uwagi na prowilozorność niektórych pomieszczeń z biegiem lat ulegających zniszczeniu a także ze względu na nieodpowiednie warunki bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Obecnie doszło do tego, że magazyny nie są w stanie pomieścić i przyjmować u siebie nowozamówionych materiałów. Niedostosowanie rozbudowy magazynów do potrzeb rozrastającego się przedsiębiorstwa naraża i narażać będzie przedsiębiorstwo na poważne straty wynikające ze złych warunków przechowywania i braku odpowiedniego, zabezpieczenia (niezamknięty złom) i prowadzi do częstych konfliktów: magazyny — zaopatrzenie, co też nie może być obojętne.

Od lat obiecywana budowa bazy materiałowej nie może doczekać się realnych kształtów. Nie zanoszą się na to, aby sytuacja magazynów w najbliższym czasie uległa radykalnej poprawie. Nadal więc pracownicy magazynów pozostają przy piętrzących

się z dnia na dzień trudnościach. Czy wobec tego nie należało by wybudować w trybie przyspieszonym, jeśli nie trwałych, to przynajmniej prowizorycznych pomieszczeń. Poprawiło by to znacznie sytuację magazynów i pracę w nich. Jest i wiele innych spraw niecierpiących zwłoki w załatwieniu.

Od lat kierownictwo magazynów zabiega o zgodne z przepisami wydzielenie odrębnego składu na przechowywanie karbidu. Obecne prze-

# Magazyny!

chowywanie karbidu w przeładowanym magazynie nie zapewnia bezpieczeństwa. Już od kilku lat przechowuje się w magazynie blachę falistą ponoć przeznaczoną na pokrycie tego składu, a składu jak nie było, tak nie ma. Nie ma też odrębnych pomieszczeń na przechowywanie złomu. W obawie przed kradzieżą (zdarzyły się wypadki wywożenia złomu przez osoby do tego nieupoważnione), wiele złomu składa się na stopy w pomieszczeniach zamkniętych obok przechowywanych materiałów. Blokują to przejścia i swobodę manewrowania materiałami, tak potrzebną w magazynie.

Pewne zwiększenie powierzchni użytkowej magazynów przyniosłoby korektury zamówień. Idzie o to, by nie przechowywać zbyt długo nadwyżek, a magazynowanie oprócz na stanach praktycznego zapotrzebowania, np. obecnie, kiedy stosowany jest przy pracach torowych system gotowych płyt betonowych, magazyny wydają cementu ok. 4 tony tygodniowo, a przechowywanego cementu jest jeszcze tyle, że wydaje się go z dostaw jesiennych (do fachowców należy, czy długo przechowywa-

ny cement nie ma obniżonej jakości). Powinno się przyspieszyć upłynianie bądź kasację przestarzałych materiałów, m. in. w magazynach przechowuje się siedzenia i szyby z Ikarusów, przedziewałe rury wentylacyjne, a wiadomo, że nie będą one miały większego zastosowania w przedsiębiorstwie. Również rosnące z dnia na dzień sterty zużytych opon samochodowych przysparzają magazynom wiele kłopotu, bo w grę wchodzi kwestia nadzoru, ciągłego porządkowania, inwentaryzacji, a opon przybywa. Do magazynów zwozi się również odpadki drzewne, niejednokrotnie po 10—20 kg, czy koszty transportu i przechowywania tych odpadków w magazynach nie przewyższają ich wartości?

Jedną z szop magazynu przy ul. Rzemieślniczej zawalona jest zużyłymi workami z cementu. Gromadzi się je skrzętnie. Transportowców pobierających cement nie posiadających odpowiedniej ilości makulatury odsyła się z kwitkiem. Tymczasem wszelkie próby przekazania worków Składnicy Makulatury koń-

czą się ponownym odesłaniem naszego transportu. Kłopotliwe są także skutki niewłaściwego wyładunku. Odnosi się to zwłaszcza do sposobu wyładowywania beczek z asfaltem. Zauważono, że zrzuca się przez gwałtowne szarpnięcie samochodem. Tak wyładowane beczki zazwyczaj pękają i efekt tego jest taki, że w upalne dni cały plac składowy zalawa się roztopionym asfaltem. Ponowne zbieranie asfaltu z ziemi jest uciążliwe.

Niepokojących przykładów można by podać więcej, lecz i te wystarczą na zaalarmowanie. Magazynom musi się pomóc, muszą się znaleźć środki na ich rozbudowę stosowną do potrzeb przedsiębiorstwa, i to jak najszybciej.

Magazynierzy z prawdziwego zdarzenia są dziś wszędzie poszukiwani. Nasi, mimo tylu kłopotów pracują bez większych zakłóceń. Zasluga to kierownika magazynów Tadeusza Rojka i zastępcy kierownika Działu Zaopatrzenia d/s materiałowych, Jana Cholewy i dobranej przez nich zespołu rzetelnych i oddanych pracy ludzi.

A. S.

Trasa obozu wiodła będzie od Sorkwit przez jeziora: Gielonckie, Lampasz, Lampackie, Kujno, Dłużec, Biała, Gont, Zydruj Wielki, Pupskie, Zdrężno, Uplik, rzekę Krutynię i znów przez jeziora Mokre, Gordyńskie, Beldany, z zakończeniem w miejscowości Ruciane.

Zorganizowanie tak pięknej imprezy jaką jest spływ stało się możliwe dzięki współpracy z AZS-Kraków, które bezpłatnie wypożyczyło naszej młodzieży sprzęt kajakowy.

Celem obozu jest poznanie piękna Ziemi Mazurskiej i doskonalenie współzycia w kolektywie.

## OSIECZANY

Ciekawą formę wypoczynku zaproponowała Rada Zakładowa i ZZ ZMS w porozumieniu z Działem Socjalnym. Na mocy tego porozumienia organizowane są we wrześniu wczasowe młodzieżowe w Ośrodku Wypoczynkowym w Osieczanach. Koszt pobytu wynosi ok. 150 zł, co jak na biedną kieszeń młodych ludzi nie jest kwotą wygórowaną. Udział w powyższych wczasach może wziąć każdy młody człowiek. Kierownictwo Ośrodka specjalnie na ten okres przewidziało szereg atrakcyjnych imprez, które na pewno będą wczasowiczom odpowiadać. Należało by tylko życzyć, aby pogoda dopisała i oczywiście Raba nie wyschła.

## A CO Z TYMI, KTÓRZY POZOSTAJĄ W KRAKOWIE

Również i o tej grupie młodzieży, która musi pozostać w Krakowie nie zapomnieli organizatorzy Akcji Letniej, przygotowując szereg ciekawych jedno lub dwudniowych wypadów na łono natury.

W okresie lata w każdy czwartek organizowane są popołudniowe wycieczki do pobliskich miejscowości wypoczynkowych. W każdą niedzielę poszczególne Rady Oddziałowe Związkowe organizują wycieczki wypoczynkowo-turystyczne m. in. do Krynicy, Zawoi, Żywca, Grudka nad Dunajcem. Również Koło PTTK organizuje kilka wycieczek i biwaków w rejonie Beskidów i Sudetów. ZZ ZMS proponuje swoim członkom półtoradniowe biwaki i udział w IV Rajdzie na raty.

A. T.

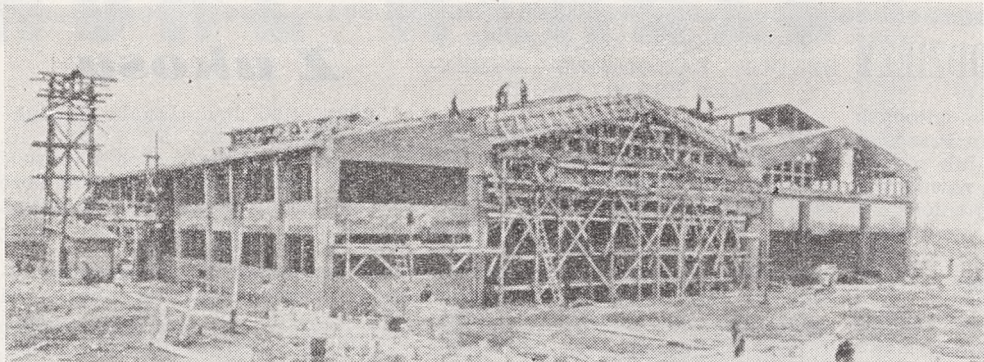
# Osieczany dawniej

Wypoczywając w upalne dni czy bawiąc się w cieniu starych drzew rosnących w osiezańskim parku, nie zawsze pamiętamy, że z podobnego dobrodziejstwa tych samych drzew korzystały przed nami już całe pokolenia, bo wieś to stara. Spójrzmy choćby fragmentarycznie na jej przeszłość. Niczym się zresztą dotąd nie wyróżniała od innych polskich wsi leżących na uboczu głównych szlaków komunikacyjnych, poza szczególnie malowniczym położeniem i wspaniałym klimatem. Osieczany były ciągle wsią skromną, nigdy nie przeludnioną. Przez wiele wieków należały do rodzin szlacheckich. Należąc do Spytka Jordana, kasztelana krakowskiego, tego który wybudował wspaniały pałac na Kazimierzu przy ul. Szerokiej 2, do dziś zachowany, w połowie XVI wieku były zamieszkałe przez jedną rodzinę kmiecią uprawiającą ponad 1 łan ziemi, 4 rodziny biedniejszej, tzw. zagrodników, posiadających własną ziemię, 6 rodzin najbiedniejszych nie posiadających nawet bydła. Górzyście położenie i oddalenie od głównych dróg nie sprzyjało rozwojowi i wzbogaceniu się wsi. Przez kilka wieków liczba mieszkańców wprawdzie wzrosła, ale wieś nigdy nie dorównała dużym wsiom. W 1857 roku miała zaledwie 427 mieszkańców, a 57 lat później, w 1914 roku, liczba ich powiększyła się o 74.

Pod koniec wieku XVIII wieś należała do przodków Aleksandra Wybranowskiego, autora kilku książek o charakterze pamiątkarskim. Wybranowski wspomina historię wzniesienia figur przydrożnych w Osieczanach. Należą one do najstarszych śladów mówiących o przeszłości wsi. Świadczą o niej jeszcze dobitniej rysujące się z daleka okazałe drzewa podworskiego osieciańskiego parku. One właśnie dziś są niezawodnymi drogowskazami prowadzącymi do głównego obiektu wypoczynkowego naszego Przedsiębiorstwa. W parku tym bowiem wznosi się piękny o nowoczesnej sylwecie nasz dom wypoczynkowy wybudowany kosztem 11 mln. złotych, oddany do użytku 25 IV 1970 r. — budowla o jakiej nie śnili Jordanowie, Szembekowie, Moczyński, Sobolewscy, Brzeziński i inni właściciele Osieczan.

# Przez zajezdnie tramwajowe

Krakowskie tramwaje i autobusy są najbardziej przepełnione w Polsce. Jeśli w Warszawie na 1 jednostkę taboru przypada 542 mieszkańców, w Łodzi 754, we Wrocławiu 780, to w Krakowie 995. W takiej sytuacji każde nie wysłanie na linię tramwaju czy autobusu jest dotkliwie w mieście odczuwane. Obecnie Przedsiębiorstwo nasze dysponuje 456 jednostkami tramwajowymi (łącznie z jednostkami silnikowymi i doczepnymi) ale i te nie zawsze w pełni są wykorzystane. Wiele zależy od ich stanu utrzymania, konserwacji, napraw, a w krakowskich obu zajezdniach tramwajowych nie ma miejsca dla obsługi blisko 100 jednostek. Są i inne przyczyny mniej poważne, ale często drobniaki paraliżują pracę. Przekonaliśmy się o tym interesując się życiem obu zajezdni.



Budowa zajezdni tramwajowej przy ul. Rzemieślniczej w 1939 r.  
Fot. Archiwum

Wsiadam pod Pocztą do ostatniego wozu 17 jadącej już do zajezdni. Mechanizm z pasją zatrząskuje drzwi, złowrogo jęcząc jeszcze parę sekund po ich zamknięciu. Rozśmiesza to mniej nerwowych pasażerów. Inni zaczynają drwić z krakowskiej nowoczesności, niektórzy przypominają o uwieczonych w drzwiach wózków z dziećmi, mówią o przytrzaśnięciach. Automat na każdym przystanku ponawia swe rzeźnienie dając znać o sobie na kilka sekund przed otwarciem i znowu po zamknięciu drzwi. Pasażerów stopniowo ubywa, milkną zupełnie rozmowy. Za Wisłą przez Podgórze pusty tramwaj w szybkim rozpędzie kołysze się mocno po zapadniętych szynach. Na Wadowickiej długo oczekujemy na swoją kolejkę. Tramwaje jeden po drugim, niektóre pilotowane przez konduktorów, po manewrze na zwrotnicach wjeżdżają tyłem w ul. Rzemieślniczą. Na zakręcie, tuż przed bramą prowadzącą na teren zajezdni jakaś ciężarówka usiłuje przedrzeć się przez rząd tramwajów. Na podobną okazję oczekują inne samochody. Czyż nie należało by ponownie starań, aby przynajmniej w godzinach szczytowych zjazdów i wyjazdów wyłączyć ruch kołowy z ul. Rzemieślniczej? Wjeżdżamy na teren zajezdni. Tramwaj zatrzymuje się na bramie, motorniczki zdaje dokumenty. Co chwila dolatuje mnie głos dyspozytora przekazującego polecenia przez głośniki. Później usłyszę z nich słowa podziękowania dla załogi „za wysiłki czynione w celu zaspokojenia usług komunikacyjnych na terenie dzielnicy Nowa Huta” przesłanego Przedsiębiorstwu przez Prezydium DRN w Nowej Hucie. Niech pracownicy wiedzą, że nie tylko zbierają nagany — informuje kierownik Oddziału Eksploatacji Tramwajowej Podgórze, Stanisław Mikulski.

Przy bramie dziś Teofila Modelowska i Maria Kula skierowują wozu tramwajowe na odpowiednie tory. Każdy tramwaj wjeżdża do zajezdni tyłem. Zwiększa to niebezpieczeństwo i znacznie przedłuża czas przeglądu tramwajów. Sytuację radykalnie zmieni dopiero projektowana przebudowa i modernizacja zajezdni, która rozpocznie się jeszcze w tym roku. Budynek zajezdni wzniesiony w latach 1938—1939 na 40 a po wojnie w latach 1949—1951 rozbudowany na 60 jednostek obecnie obsługuje 150 jednostek tramwajowych.

We wnętrzu hali brak najelementarniejszej automatyzacji. Ręcznie myje się i zamiata wagony. Po umyciu wagony poddawane są szczegółowemu przeglądowi. Sprawdza się czy działa mechaniczne zamykanie drzwi, sprawdza się układ hamulców, silnik, urządzenia i aparaty elektryczne. Wymienia się elementy uszkodzone lub zużyte. Smaruje się zespoły kół ślizgowych, łożyska i inne elementy trące. Wokół każdego tramwaju związa się po kilka osób. Potrzeba dużego wysiłku, skupienia uwagi, zreczności i wprawy, aby w krótkim czasie obsłużyć 60 wozów. Praca musi przebiegać błyskawicznie i sprawnie. Każde niedopatrzenie może się okazać fatalne w skutkach. Na swą kolej czekają następne i następne tramwaje. Prawie w każdym wozie są jakieś usterki. Na dachu wozu Kazimierz Krasy. Nadzwyczajaj

sprzętu ratunkowego, przygotowanego do wyjazdu w razie wypadku na liniach tramwajowych w nocy. Obok hali w zwartych szeregach wypoczywają, gotowe, sprawne i posłuszne motorniczym błękitniejące tramwaje.

\* \* \*

Świt. Od głównej bramy Kombinatu lekki spadek terenu. Tramwaj niemal bezszelestnie zbliża się do zajezdni w Nowej Hucie. Olbrzymi teren ogrodzony betonowym, ażurowym płotem, na pierwszy rzut oka starannie zagospodarowany. Wokół

biorstwie — leżą już zmarnowane tak poszukiwane miliony. Dopiero się budowało, a już trzeba burzyć. Ale nie mówię już o tych dużych sprawach — dodaje. Jest tyle hut w Polsce, a brak blachy na ślizgacze. Nie można się doprosić o sprężynę długie do wag i krótkie szcękowe do przegubów, brak wiertarek. Zdałoby się, że to drobniaki, a właśnie one często paraliżują sprawność naszej pracy.

Pomieszczenia zaplecza technicznego są już dla potrzeb Wydziału za ciasne. Nie tak dawna przebudowa szatni i łazienek jeszcze je bardziej uszczupliła. Projektuje się nadbudowę piętra nad parterowymi pomieszczeniami zaplecza, nawet za cenę zniekształcenia estetycznych wartości budowli. Zanim jednak dojdzie do tej nadbudowy (w grę może oczywiście wejść inne rozwiązanie) ludzie będą musieli pracować nadal w niesamowitej ciasnocie.

Znacznie poprawiły się warunki socjalne, podkreślają to wszyscy rozmówcy, a zwłaszcza ci, którzy pracują w Przedsiębiorstwie od kilku lat i mają skalę porównań. Oczywiście do doskonałości jeszcze daleko, ale zrobiono bardzo wiele i nadal dba się o poprawę obecnego stanu. Ostatnio m. in. zakupiono dużą Siłesję, stoi w pokoju mistrzów. Włodowce tej przechowuje się butelkowe mleko wydawane robotnikom zaplecza bezpłatnie (mleko butelkowane, a nie w bankach, to jeden ze zrealizowanych postulatów zgłoszonych w niedawnej związkowej kampanii sprawozdawczo-wyborczej).

Obok zajezdni olbrzymi betonowy plac postojowy. Dzisiaj suchy, w czasie deszczu tworzy się tu potężne bajoro. W zimie zasypany, tak że trudno nieraz uruchomić tramwaj. Kierownictwo Wydziału i załoga bez skutku ponawiają ciągle starania o zadaszenie placu. W betonowej płycie co kilka kroków olbrzymie wyrwy powstałe w czasie ciągłego powtarzających się awarii wodociągów. Blisko kotłowni potężny lej o powierzchni kilkudziesięciu metrów kwadratowych spowodowany jedną z ostatnich awarii, dotąd nie zasypany. Są częste ogromne straty wody, utrudnia to pracę. Już dawno miano przystąpić do przebudowy rurociągów. Jak dotąd z przebudową nie ruszono. Również na krok nie posunęła się od wiosny budowa 5 torów postojowych. Z braku rozjazdów i pilniejszych prac gdzie indziej przerwano roboty. Trzeba zobaczyć około północy co się dzieje na odcinku między Kombinatem a Zajezdnią, żeby zrozumieć potrzebę przyspieszenia wykonania tych torów.

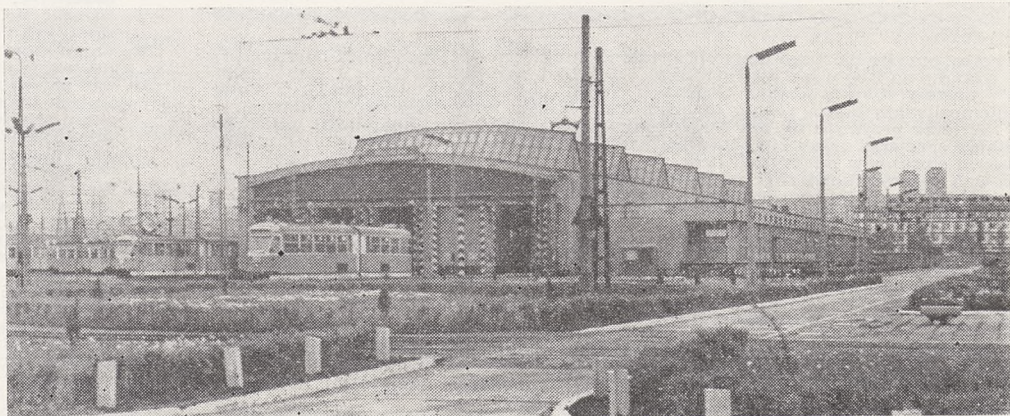
Poza zajezdnią małe boisko piłki nożnej. Pod bramkami wydeptana trawa, widocznie są chętni do gry. Po przeciwnej stronie alejki widać boisko do siatkówki. Jego czerwono-ceglasta nawierzchnia porastają wysokie chwasty. Zasadzone tu żywopłoty nie mają już tej wytworności, jak te przed zajezdnią. Są zarosnięte ziołami, nie strzyżone, trawa nie wykoszona. Może nie wystarczyło sił i środków na pielęgnowanie tego co czynem wykonano?

Wracam w drogę powrotną. Z przed dyspozytorni znikła kolejką motornicznych, do hali ściągają robotnicy porannej zmiany, za chwilę wejdą w rytm codziennej nie bez kłopotów pracy.

\* \* \*

Te zaledwie reportażowe migawki nie przynoszą pełnego obrazu obu zajezdni, zresztą nie to jest ich celem. Mają one jedynie uprzytomnić nam wszystkim jak wiele przy obecnym porządkowaniu przedsiębiorstwa i wytyczeniu kierunku jego rozwoju jest ciągle jeszcze do zrobienia w obiektach już od dawna zagospodarowanych, aby praca w nich była wydajniejsza i mniej uciążliwa.

A.S.



Zajezdnia tramwajowa w Nowej Hucie.

sprawnie, w ciągu 15 min, wymienia uszkodzony pantograf. Pod wozem w kanale przeglądowym brak światła elektrycznego, używa się nadal lamp karbidowych. Panuje tu wilgoć. Widzę Józefa Patera i Juliana Ozgę. Ten ostatni pracuje w przedsiębiorstwie od 40 lat, ciągle w kanale, jako hamulcowy. Mimo tych trudnych warunków wytrzymał Pan na tym stanowisku tak długie lata — zagaduję. To kwestia życia się z jednym przedsiębiorstwem, z ludźmi — mówi Ozga. Za parę tygodni idę już na emeryturę.

Nie można zapomnieć też o wyjęciu kasety z piędziemi umieszczonych w automatach. Trzeba wymienić uszkodzone kasowniki i automaty, niestety często świadomie psute przez naszych pasażerów. W kasetach niejednokrotnie można znaleźć przeróżne przedmioty. Zjawiają się żelazne żetony, zupełnie sprawnie wchodzące w kontakt z automatem.

Po godzinie 23 tempo pracy jest coraz większe na hali. Jedne wozu już wysprzątane i wymyte po przeglądzie wyjeżdżają tą samą trasą. Po chwili ich miejsca zajmują następne i tak bez przerwy aż do ostatniego przeglądu. Przy końcu hali po lewej stoi kilkanaście wysłużonych „Sanoków”, wyprodukowanych jeszcze w 1935 r. Na innych stanowiskach pozostało kilka wozów z usterkami wyłowionymi w czasie przeglądów. Jeśli nie uda się wad usunąć w ciągu 4 godzin tramwaje zostaną przeznaczone do remontu dziennego.

Pomieszczenia socjalne prawie nie istnieją, od paru miesięcy są w remoncie i przebudowie. Szafki na ubrania pracowników są wstawione do hali. Nad pomieszczeniami socjalnymi — na pierwszym piętrze biuro Głównego Technologa. Obok mieszkanie prywatne. Czy nie można by kosztem wykwaterowania powiększyć i tak już ciasne pomieszczenia zaplecza?

Bufet z powodu remontu nieczynny. Noc parna. Na szczęście działają saturatory. Można się napić orzeźwiającej wody.

W godzinę po północy zmniejsza się nasilenie prac. Pozostało jeszcze kilkanaście tramwajów do przeglądu. Korzystając z zeteknięcia się z kierownikiem zajezdni, mistrz zmiany nocnej, Stefan Nieć, przypomina o braku wiertarek — silników do mechanicznego zamykania drzwi i o braku wyłączników krańcowych. Już tyle razy zgłaszałyśmy, a nie otrzymujemy zamówionych wiertarek. Dochodzi do tego, że wozu nie będą mogły spełniać swej funkcji. Wiertarek musi się znaleźć pod dostatkim. Obecnie ilość zjazdów przedwczesnych wzrosła. Nagminnie wysiadają wiertarki, urywają się łańcuchy mechanizmu zamykającego. Taboru i sprzętu do naprawy przybywa, a brakuje części zamiennych. Zresztą, brakuje i ludzi do pracy, szczególnie ślusarzy i elektryków. W całym Wydziale brakuje aż 100 osób.

Opuszczam halę pozostawiając w niej tych, którzy będą musieli wytrwać na swych stanowiskach aż do końca zmiany.

Na placu postojowym wyraźnie rysują się kontury technicznego

Kampania sprawozdawczo-wyborcza do Rad Robotniczych i Związkowych przyniosła niezmiernie bogatą listę spraw do załatwienia w naszym Przedsiębiorstwie. Wysłaliśmy aż ponad setkę bardzo konkretnych wniosków. Zaledwie 18 z nich po przeanalizowaniu zostało uznanych z wielu względów za nierealne. Po prostu niektóre z nich kolidowały z obowiązującymi przepisami bądź wybiegały ponad faktyczne możliwości Przedsiębiorstwa, realizacja innych leżała w gestii kierownictwa poszczególnych wydziałów, lub były umieszczone w innych wnioskach, np. we wnioskach Konferencji Samorządu Robotniczego. Można więc przyjąć, że wysuwalimy propozycje realne, które zarówno nam pracownikom jak i przedsiębiorstwu jako instytucji służącej miastu wyjdą na użytek. Te wnioski, które można było załatwić natychmiast, lub wymagały tego okoliczności zostały załatwione niemal od ręki. Sporo wniosków jest już w trakcie realizacji.

## Wnioski z kampanii

### sprawozdawczo-

### wyborczej do

### Rad Robotniczych i Związkowych

Wnioski wymagające dłuższych terminów realizacji i szczegółowych przemyśleń muszą przejść fazę wstępnych przygotowań. Może się też zdarzyć, że niektóre wnioski uznane obecnie za realne, mimo włożonych wysiłków w ich realizację, nie przyniosą spodziewanych rezultatów, czy nie wytrzymają życiowej próby. Musimy jednak pamiętać, że w realizowaniu każdego zamysłu jest zawsze wiele ryzyka, lecz gdybyśmy się tylko kierowali obawami czekających nas niepowodzeń nigdy nie moglibyśmy ruszyć z miejsca. W każdym razie wachlarz spraw przejęty do realizacji przez nowe władze związkowe jest olbrzymi. Tu przagniemy przypomnieć — w największym wyborze tylko, z powodu ograniczonego miejsca — kilka istotnych wniosków dotąd nie zrealizowanych:

○ Wprowadzić zasadę, aby za nieopbrane sorty mundurowe i odzież roboczą (ochronną) wypłacać pracownikom pełny ekwiwalent pieniężny.

○ W trybie pilnym rozwiązać problem kierowania, ze względu na stan zdrowia długoletnich, wysłużonych pracowników w Przedsiębiorstwie do prac lekkich i spokojnych z równoczesnym zagwarantowaniem renty wyrównawczej w wysokości gwarantującej utrzymanie poprzednich poborów.

○ Rozważyć możliwość wystąpienia do władz nadrzędnych o zakwalifikowanie do chorób zawodowych w komunikacji miejskiej takich chorób jak: nerwica, reumatyzm, choroby żołądkowe i układu oddechowego.

○ Ze względu na trudności lokalowe podjąć kroki w kierunku opuszczenia mieszkań zajmowanych przez osoby prywatne.

○ Konsekwentnie prowadzić akcję antyalkoholową poprzez organizowanie odpowiedniej w tym zakresie propagandy. Uaktywnić TTT oraz rygorystycznie stosować sankcje za nadużycie alkoholu.

**WYDAWCA:** Samorząd Robotniczy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Jednostkowe zredagował zespół w składzie: Piotr Adamski, Jerzy Bittner, Winston Maik, Leopold Rolniak, Witold Pachonki, Antoni Stelmach, Andrzej Turecki. Foto Edward Kościelnik i Antoni Stelmach. Drukarnia Wydawnicza, Kraków, ul. Wadowicka 8. O-9/3630 Zam. 746/72. 3.000

## Rozmawiamy ze Stanisławem Kwiatkiem - Radnym Dzielnicy „Stare Miasto”



Natrafiliśmy na Pańską wypowiedź jako radnego zamieszczonej w 30/31 numerze „Nowych Torów” w roku 1958. Od tego czasu minęło już 14 lat a jest Pan nadal radnym Dzielnicy Rady Narodowej „Stare Miasto”. U początku swojej kariery radnego troszczył się Pan i obawiał najbardziej tego, aby z niezależnych od Pana przyczyn nie stać się bezradnym. Udało się to Panu chyba znakomicie, bo owoc Pańskich wysiłków jest olbrzymi. Nie wszyscy nasi Czytelnicy o tym wiedzą, czy wobec tego nie zechciałby Pan podzielić się z nami choćby w paru zdaniach tym, co Pana najbardziej zajmowało przez te lata pracy społecznej i jakie są jej efekty.

Cały wysiłek w mojej pracy poświęciłem dawnej dzielnicy Kazimierz, która była najbardziej zaniedbaną częścią Starego Miasta. Kamieniste nawierzchnie ulic, przy stale zwiększającej się ilości pojazdów ogumionych, powodowały bardzo duże zapylenie terenu, wobec czego na każdej sesji zabierałem głos w tej sprawie i dziś po 14 latach wszystkie ulice posiadają nawierzchnię asfaltową. Mieliszy ogromnie zadymione powietrze, a pył węglowy zasypywał całą dzielnicę. Wystąpiłem z pismem do Ministerstwa Zdrowia w Warszawie, co spowodowało przyjazd specjalnej komisji. Brałem w niej udział jako radny i przedstawiciel MSK, a moje wystąpienie przyczyniło się do tego, że e-

lektrownia otrzymała polecenie zainstalowania filtrów elektrycznych, które w bardzo dużym stopniu zmniejszyły zapylenie terenu.

Bardzo duże zagęszczenie mieszkań, zagrzybiałe oficyny, zagnojone sutereny stwarzały okropne warunki sanitarne, co miało bardzo ujemny wpływ na zdrowie dzieci i na tym polu osiągnąłem to, o co walczyłem z całym uporem — dziś zagęszczenie zostało rozładowane, a zagnojone sutereny należą już do przeszłości.

Jako członek Komisji Zdrowia i Pomocy Społecznej wiele uwagi poświęcił Pan dzieciom.

Dzieciom rzeczywiście poświęciłem i w dalszym ciągu poświęcam bardzo dużo czasu i trudu. Jestem członkiem Towarzystwa Przyjaciół Dzieci i za pracę na jego niwie zostałem odznaczony odznaką „Przyjaciela Dziecka”. W tym miejscu pragnę złożyć gorące podziękowanie Radzie Zakładowej, która umożliwiła przeprowadzenie zbiórek pieniężnych wśród naszych pracowników i co roku do kasy Towarzystwa Przyjaciół Dzieci wpływały pokaźne kwoty a ostatnia w roku 1971 wyniosła ponad 6 tys. zł, za co tym koleżankom i kolegom, którzy nie szczędzili na ten cel grosza, składam podziękowanie tak od siebie, jak i od tych dzieci, które za te pieniądze mogły wyjechać na kolonie po radość i zdrowie.

Jako radny włączam się wraz z kolegami radnymi naszego zakładu do czynów społecznych, z których pozostał mi w pamięci czyn społeczny naszego ZMS-u, którego członkowie podjęli się ogrodzenia plant od ul. Siennej do Wawelu i czyn ten wykonali w terminie, aby za ich przykładem poszli koledzy z innych zakładów pracy.

Jest to mały wycinek mojej pracy społecznej. Jako radny w dalszym ciągu będę prowadził walkę o czystą wodę dla Krakowa i czyste niebo nad Krakowem, a moją skromną wypowiedź kończę słowami: Kocham Cię Krakowie otwarcie i skrycie, bo po Twoich ulicach przeszedłem przez życie.

Bardzo dziękujemy za rozmowę.  
Rozmawiał: W. M. i A. S.

Taką nazwę przyjął w 1970 r., obecnie 8-osobowy już zespół instrumentalno-wokalny prowadzony od początku przez kwalifikowanego instruktora muzycznego, mgr Jerzego Seweryna. W tym krótkim okresie zespół nie bez wysiłków zdobył sobie popularność przewyciężając uprzedzenia pozostałe po poprzednim młodzieżowym zespole big-beatowym. Dziś jest entuzjastycznie przyjmowany zwłaszcza przez młodzież. Dotychczas zespół brał żywy udział w różnych imprezach, m. in. w IX Sejmiku Kulturalno-Oświatowym MPK, inauguracji roku kulturalno-oświatowego, odnowieniu umowy o wzajemnej współpracy między zetemesowcami naszego Przedsiębiorstwa a Uniwersytetu Jagiellońskiego, w imprezach organizowanych w ramach Festiwalu Kulturalnego Związków Zawodowych, przeglądach zespołów w tzw. niedzielach na Zarabiu. Był też zaproszony na występy podczas przeglądów zespołów artystycznych VI Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej — zorganizowane w Do-

## Pantograf Novum — T — 102 — N

mu Żołnierza przy ul. Lubicz. Swą popularność zawdzięcza dobremu poziomowi, wykonawstwu utworów i aranżacji. Można by życzyć zespołowi dalszych osiągnięć, a zwłaszcza większego zindywidualizowania, lecz byłoby to obecnie życzenie mało realne, ponieważ zespół nie dysponuje odpowiednim sprzętem. Wprawdzie część sprzętu zakupiona została z dotacji związkowych, lecz dla potrzeby zespołu jest go nadal za mało. Kilku członków zespołu musi grać na prywatnych instrumentach. Konieczne potrzebne są organy. Podniosły by one brzmienie zespołu i efekty techniczne. Jeśli się sprzętu muzycznego na czas nie uzupełni, dojdzie niebawem do sytuacji, w której zespół nie będzie mógł istnieć w obecnym składzie. A szkoda, bo

zdołał on młodzież, wpływa na jej życie się i przywiązanie do przedsiębiorstwa. Na razie — oby tylko nie do czasu — wszystko gra. Duża w tym zasługa instruktora zespołu, wspomnianego już mgr J. Seweryna, mgr Leopolda Rolniaka — kierownika administracyjnego zespołu, Wiesława Kuprowskiego — lidera zespołu, byłego członka Old Metropolitan Jazzband, zdobywcy I miejsca w *Jazzie nad Odrą* z roku 1970, Marii Gazdy, od niedawna współpracującej z zespołem, Ryszarda Wydrzyckiego mającego ukończoną szkołę muzyczną, Jacka Rychlewicza — gitarzysty basowego, Henryka Książka — perkusisty i Aleksandra Chomicza najnowszego nabytku w zespole.

Korzystając z okazji — dorzuca kierownik zespołu — pragnę podziękować w imieniu całego zespołu Radzie Zakładowej za dotychczasową pomoc finansową i opiekę. Równocześnie prosimy Dyrekcję zakładu o podobne zainteresowanie się zespołem.

## PRZYJACIELE MŁODZIEŻY

Co roku znaczna rzesza młodych ludzi podejmuje w naszym Przedsiębiorstwie naukę zawodu lub pierwszą w swoim życiu pracę zawodową. Od sposobu przyjęcia tej młodzieży oraz przebiegu adaptacji w nowym środowisku zależy ich przyszła postawa i osiągnięcia w pracy i nauce wyniki.

Ważną rolę w procesie tej adaptacji odgrywa organizowany od kilku lat przez ZZ ZMS „Plebiscyt na Najlepszego Wychowawcę — Przyjaciela Młodzieży”.

To zaszczytne wyróżnienie w roku 1972 młodzi postanowili przyznać Ob. Władysławowi Kendziorze oraz Ob. Józefowi Królówi.

Władysław Kendziora — niegdyś starszy mistrz warsztatu szkolnego, obecnie kierownik Oddziału „Czyżyny”, członek PZPR i Plenum ZZ ZMS, Komendant Szczępu ZHP przy MPK. W swej działalności dał się poznać jako aktywny działacz i organizator ruchu młodzieżowego oraz utalentowany wychowawca, bezpośredni w kontaktach, lubiany i ceniony przez młodzież czego dowodem jest uzyskanie już w roku 1971 tytułu „Przyjaciela Młodzieży”.

Józef Król — brygadzieta warsztatów samochodowych, ceniony fachowiec, długoletni członek PZPR, jest lubiany i szanowany przez młodzież. W swojej brygadzie posiada głównie młodych ludzi. Ponadto jest kierownikiem drużyny piłkarskiej, gdzie prowadzi szeroką działalność wychowawczą wśród młodzieży.

A. T.

## ABSOLWENCI ZASADNICZEJ SZKOŁY ZAWODOWEJ OTRZY- MUJĄ PRAWO JAZDY

Już drugi rok z kolei absolwenci opuszczający Zasadniczą Szkołę Zawodową dla Pracujących naszego Przedsiębiorstwa uzyskują prawo jazdy. Przed zakończeniem roku szkolnego i przed rozdaniem tych uprawnień, 21 czerwca br. na stosunkowo małym placu ograniczonym budynkami przemysłowymi i administracyjnymi przy ul. Wawrzyńca odbył się konkursowy pokaz jazdy. Uczestniczyło w nim 27 absolwentów, którzy oprócz specjalności zdobytej w szkole otrzymują prawo jazdy.

## PORADNIA TRUDNOŚCI ŻYCIOWYCH

W naszym Przedsiębiorstwie działająca od 1 XI 1971 roku utworzona przy Radzie Zakładowej Społeczna Poradnia Trudności Życiowych czynna w lokalu Przychodni Przyzakładowej przy ul. Gazowej 17. Porad udziela się w każdej środę w godzinach 13,30—14,30 bezpłatnie. Po porady można zwracać się też telefonicznie. Wielu naszych pracowników skorzystało już z porad. Jedni przychodzą tu m. in. ze sprawami natury prawnej, inni szukają pomocy w wychowaniu czy pokierowaniu nauką dzieci. Jeszcze inni zjawiają się z kłopotami osobistymi (np. alkoholizm w rodzinie).

Z doświadczeń pierwszego półrocznego istnienia Poradni można sądzić, że była ona w Przedsiębiorstwie bardzo potrzebna.

A. T.

## Z ukosa

Czemu nad halą Działu Produkcyjno-Maszynowego Nr 1 przy ul. Wawrzyńca 15 nie można naprawić solidnie dachu, aby w ulewą porę można było pracować w normalnych warunkach i uchronić sprzęt i maszyny przed niszczeniem. Czas przystąpić do przebudowy systemu ogrzewczego sąsiedniej hali narządzielni, aby ludzie nie marzli w zimie przy pracy i maszyny mogły funkcjonować sprawnie.

Czy rzeczywiście nie można doprowadzić do tego, aby ciągnąca się od paru miesięcy przebudowa drogi dojazdowej do hali postojowej w zajezdni autobusowej w Bieńczykach była przeprowadzona w tempie błyskawicznym. Zamknięcie i rozkopanie tej drogi, nota bene przeciwpożarowej, o czym jak na ironię informują tablice nawołujące do niezastawiania — jest na dłuższą metę nie do pomyślenia. Wszystkie autobusy muszą przejeżdżać przez halę obsługi codziennej. Niszczą się w ten sposób urządzenia, osłabia konstrukcję hali, uszkadza podłogę, utrudnia pracę przeglądową i zadymia nadmiernie powietrze hali. Czy nie czas pociągnąć wykonawców do odpowiedzialności?

Dlaczego samochody dostawcze po kapitalnym remoncie wykonanym w Wydziale Warsztatów Samochodowych mają tak wmontowaną instalację elektryczną i zasilającą, że po pierwszych 20 km jazdy dosłownie się rozlatuje. Przykład samochód nr boczny 47.

Dlaczego od miesięcy nie naprawia się dziurawej rynny na hali remontowej przy ul. Wawrzyńca 15. Dowcipniejsi twierdzą, że czeka się na zalanie przedsiębiorstwa, aby w ten sposób przyspieszyć budowę nowych obiektów.

Dlaczego w toalecie męskiej w budynku administracyjnym, na I piętrze, przy ul. Wawrzyńca 15 nie ma umywalki. Czyżby akcja antysanitarna? Oszczędność wody? Panowie też chcą mieć ręce czyste!

## Korzystajmy z wczasów nie tylko w lipcu i sierpniu

(Dokończenie ze str. 1)

ku Zawodowego, że rzeczywiście potrzebujemy tak wiele miejsc, o które robimy ciągle tyle hałasu. Gdybyśmy mieli drugi podobny obiekt, taki jak w Osieczanach, nad morzem, moglibyśmy pokryć zapotrzebowanie wczasowe naszych pracowników na lipiec i sierpień. W tym roku ponad 100 rodzin, które zgłaszały chęć skorzystania z wczasów w tych dwóch miesiącach nie uzyskało skierowań. Zorganizowaliśmy także obóz wypoczynkowy w Świnoujściu. Moglibyśmy — gdyby się znalazła odpowiednia grupa chętnych — zorganizować wczasowy pod namiotami. Wystąpiliśmy również do „Gromady” z propozycją zorganizowania wymiany wczasów z zagranicą, dotąd jednak nie mamy konkretnej odpowiedzi. W ubiegłych latach prowadziliśmy szeroką wymianę z MPK gdańskim i Łódzkim. Zaniechaliśmy tej wymiany, ponieważ nasi pracownicy nie byli zadowoleni z tamtych ośrodków.

A jak przedstawia się sprawa wczasów w tym roku na wczasach? W roku bieżącym wyżywienie w naszych ośrodkach wczasowych jest znacznie lepsze. Rada Robotnicza naszego przedsiębiorstwa dopłaca do całodziennego wyżywienia po 4 zł.

MB i ER

## NAŚLADOWNICTWO DOZWOLONE



Członkowie XIII koła ZMS przy Dziale Taryfowo-Biletowym naszego Przedsiębiorstwa przy wykopie pod fundamenty domu dla wdowy z ośmiorgiem dzieci.

Foto B. Kliś

ZMS przy Dziale Taryfowo-Biletowym naszego Przedsiębiorstwa.

Wczesnym rankiem, w upalną majową niedzielę, rezygnując z atrak-

cyjnego spędzenia wolnego czasu, młodzi zapaleńcy: B. Opach, A. Władza, J. Adamczyk, S. Potępa, M. Ziółkowski, M. Wójcik robili wykop a

W październiku ub. roku W. Machek pisał na łamach „Gazety Krakowskiej”: „Trzydziestodwuletnia matka boleściwa mieszka we wsi Przewóz, GRN Biezanów, a więc na przedmieściu Krakowa. Matka rozrwana między ośmiorgiem dzieci i ból po śmierci męża Piotra Wilka, który, cytując: 6 lipca przyszedł po południu z roboty w fabryce Solvay, wsparł się na łóżku i od razu umarł.

„Mieszka w glinianej jednej izbie. Jeden stół, trzy krzesła. Jeśli któreś dziecko chore zarażliwie, to inne dzieci śpią jak kocięta pozwijane w innym łóżku. Stół nie wiadomo czy do jedzenia czy do odrabiania lekcji przez czwórkę szkolniaków. Przede wszystkim jednak glinianka rozsypuje się i pływa w wodzie w czasie niepogody”.

Redakcja Gazety Krakowskiej i społeczeństwo regionu krakowskiego powzięło błyskawiczną decyzję „Rodzinie trzeba wybudować dom”. Powołany sztab patronacki rozpoczął zbiórkę funduszy, materiałów budowlanych, w krótkim czasie znalazła się również działka pod budowę i projekt piętrowego domku rodzinnego, tak że w maju można było już ruszyć z budową. „Gazeta Krakowska” zwróciła się ponownie do społeczeństwa z apelem o pomoc przy robieniu wykopów pod fundamenty. Odzew był natychmiastowy. Na apel odpowiedzieli członkowie XIII Koła

## 15 SPOSOBÓW RADYKALNEGO UNIEMOŻLIWIENIA DOBREJ ROBOTY

Aby przedsiębiorstwo mogło prawidłowo funkcjonować, musi mieć dobrych pracowników no i dobrych kierowników.

Niestety, bardzo często przełożeni swym podwładnym utrudniają, a nawet uniemożliwiają dobrą robotę (choćby w własnym mniemaniu robili dobrze).

A teraz przymurzymy oko i zapoznajmy się z niektórymi sposobami uniemożliwiania sprawniej i dobrej roboty we właściwej atmosferze prawidłowo się układających stosunków międzyludzkich:

1. dać pracownikowi zbyt małą odpowiedzialność i zmuszać go do ciągłego uzasadniania, iż jest w zakładzie potrzebny,
2. dać mu zbyt dużą odpowiedzialność i zmuszać do nieustannego usprawiedliwiania się z niewykonanych zadań,
3. nieokreślać wyraźnie zakresu jego działania i odpowiedzialności — wtedy można go ganić za wszystko, co jest złe i nie chwalić, gdy wszystko jest dobrze,
4. nałożyć na niego zbyt dużą odpowiedzialność nie dając mu niezbędnych uprawnień,
5. dać mu zadania niemożliwe do wykonania,
6. wprowadzić zasadę, że zawsze wszystko jest jego winą — wzywać często do wyśniewień traktując wszelkie uwagi jako przejawy niesubordynacji, wkrótce będzie się tłumaczył z każdego swego kroku,
7. być nietolerancyjnym jeśli popełni błąd, zapomnieć o tym, że im więcej ktoś robi, tym więcej naraża się na popełnienie błędów,

8. nie przeciwstawiać zasług pracownika jego błędom, postarać się aby poczuł się głupim i zaczął głupio postępować, albo żeby z obawy błędu przestał robić cokolwiek,
9. wtrącać się ciągle do jego czynności — najlepiej w momentach najmniej oczekiwanych i najmniej odpowiednich,
10. nieustannie mówić mu co to trzeba zrobić i jak trzeba zrobić — to doskonale unicestwi jego zdolność myślenia i inicjatywy,
11. gdy pracownik prosi o pomoc — należy go zniechęcić — niech nie zabiera czasu i niech lepiej nic nie robi. To samo gdy zwraca się z jakimiś kłopotami osobistymi. Najlepszym sposobem zniechęcenia jest „rozwiązanie” w ciągu pięciu minut problemu, który dręczył pracownika przez parę tygodni,
12. kontrolować nieustannie jego najprostsze czynności — w ten sposób zrozumiemy, że niczego dobrego się po nim nie spodziewamy i przestanie wreszcie wykazywać jakąkolwiek inicjatywę,
13. prowadzić pogawędki w czasie pracy — to przekona pracownika, nawet najbardziej opornego, że ważniejsza jest popularność osobista niż wydajność pracy,
14. kazać pracownikowi informować innych tylko o sprawach przykrych — nagana, zwalnieniach itp. a informowanie o wszystkich dobrych należy zastrzec dla siebie,
15. krytykować pracownika w obecności innych a jeszcze lepiej ośmieszać go, tym można udowodnić własne poczucie humoru.

To tylko kilka wskazówek. A teraz otwórzmy oczy szeroko i odpowiedzmy sami sobie: czy nigdy nie postępujemy wedle tego „kodeksu”. Zapraszamy do dyskusji. W oparciu o materiały z Biuletynu Informacyjnego Polskiego Towarzystwa Higieny Psychol.