

SYGNAŁY

Nr 1 Rok 1

STYCZEŃ 1975 r.

CENA 50 GR

MIESIĘCZNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE



Wręczenie legitymacji kandydackich PZPR.

Droży Czytelnicy! Otrzymujecie dziś do rąk PIERWSZY NUMER STALEJ GAZETY ZAKŁADOWEJ POD TYTUŁEM „SYGNAŁY MPK”. Gazeta nasza będzie wychodzić, do maja 1975 r. — jako miesięcznik, od czerwca 1975 r. jako dwutygodnik, na 4-ech stronach, w ilości 3.500 egzemplarzy jednorazowego nakładu. Co prawda kosztować ona będzie 50 groszy, lecz takie są też i obowiązki wymagane przy wydawaniu stałej gazety, co jednak — mamy wrażenie — nie zmniejszy grona naszych stałych czytelników.

Chcielibyśmy aby nasza gazeta była przez czytelników oczekiwana. Ale zdajemy sobie sprawę, że aby tak było.

OD REDAKCJI

musi ona zaspokajać ich oczekiwania. Dziś, u progu „nowej ery” naszej gazety zakładowej, możemy jedynie zapewnić Czytelników, że dokończymy wszelkich starań, aby tak było. Będziemy się starać informować o najważniejszych wydarzeniach, osiągnięciach i niedociągnięciach naszego przedsiębiorstwa. Chcemy pokazywać w niej ludzi, ich ciężką pracę, postawę, zaangażowanie, wyniki. Chcemy również pokazywać ich bojażki, trudności, sprawy, które ich niepokoją, uprzykrzają codzienną pracę i atmosferę, dla spowodowania ich usunięcia. Mamy zamiar również otwarcie i szczerze krytykować zjawiska i ludzi, które niejednokrotnie jeszcze wpływają na obniżanie opinii o całej załodze. Chcemy w końcu, dać w miarę możliwości rożny, odpowiadający po trudnych dniach pracy. Zdajemy sobie jednak sprawę, że sami, w gnie — nader szczupłym zresztą — ośm redagujących, nie będziemy w stanie zrealizować tych zamierzeń. Zadania, a tym bardziej — zakładowa gazeta, nie może się obyć bez swych współpracowników, korespondentów, listów do redakcji. Tym bardziej w naszych warunkach, gdzie pracownicy przedsiębiorstwa pracują rozproszeni po całym mieście, każdy list, każda informacja, będą dla nas cennym materiałem, być może źródłem inspiracji do wielu ciekawych artykułów, pozwalających nam nie zapomnieć o żadnym stanowisku pracy.

Piszcie więc do nas o wszystkim co wyda Wam się ciekawe i ważne, godne zamieszczenia w naszej gazecie. Niech ta nasza gazeta, stanie się wspólną trybuną — krakowskich tramwajarzy, czego należy sobie życzyć.

STANISŁAW SZYMANSKI
Redaktor Naczelny

Po konferencji partyjnej

W dniu 23 listopada 1974 r. obradowała Zakładowa Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza PZPR Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Na konferencji przedstawione zostało sprawozdanie Komitetu Zakładowego PZPR za okres ostatniej kadencji trwającej od 9 grudnia 1972 r. do 23 listopada 1974 r. Referat wprowadzający do dyskusji wygłosił I sekretarz KZ tow. Adam Jedrusik. W dyskusji nad sprawozdaniem zabrało głos 25 towarzyszy.

Konferencja dokonała wyboru nowych władz zakładowej organizacji partyjnej MPK. Członkami Plenum KZ PZPR zostali wybrani tow. tow.: Adam Jedrusik, Józef Strek, Jerzy Kijowski, Marian Górecki, Jan Piotrowski, Ewa Osadnik, Józef Porebski, Julian Mazgaj, Elżbieta Grochola, Józef Czarnecki, Tadeusz Trzmiel, Henryk Czubaj, Ryszard Cygan, Andrzej Pachucki, Edward Kowal, Ryszard Sasula, Marian Hebda, Tadeusz Dąbrowa, Zdzisław Kallwa, Jerzy Kłos, Eugeniusz Kurek, Witold Leszczyński, Roman Marchewczyk, Franciszek Orszanski, Teodor Piekara, Lucja Porebska, Zbigniew Sochacki, Krystyna Ulińska, Tadeusz Walczak.

Członkami Zarządu zostali tow. tow.: Adam Jedrusik — I sekretarz KZ, Józef Strek — II sekretarz KZ, Jerzy Kijowski —

sekretarz propagandy KZ, Jerzy Kłos, Józef Porebski, Ewa Osadnik, Julian Mazgaj, Marian Górecki, Jan Piotrowski.

Komisja Rewizyjna została wybrana w składzie tow. tow.: Stefan Staniewski — przewodniczący, Mieczysław Kaznowski, Ryszard Nowaczek, Walerian Francik, Zygmunt Korajda, Józef Wyporowski, Bogdan Kowalczyk.

Delegatami na Konferencję Dzielnicową PZPR Śródmieście zostali wybrani tow. tow.: Adam Jedrusik, Danuta Pasternak, Ryszard Cygan, Tadeusz Walczak, Jerzy Kijowski, Jan Piotrowski, Adam Moszczak, Maciej Rudek.

Gośćmi Konferencji Zakładowej PZPR byli tow. tow.: Zbigniew Regucki — redaktor naczelny „Gazety Krakowskiej”, Stefan Markiewicz — I sekretarz KD PZPR Śródmieście, Jan Sokolowski — kier. Wydziału Budownictwa i Gospodarki Komunalnej KW PZPR, Jan Skiba — wiceprezydent m. Krakowa, Danuta Pasternak — sekretarz KD PZPR Śródmieście, Wojciech Hydzik — naczelnik Urzędu Dzielnicowego Śródmieście, Marian Kaliciński — kier. Oddz. Zarz. Gł. ZZ PGK i PT, Adam Jaroma — dyrektor Zjednoczenia Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej.

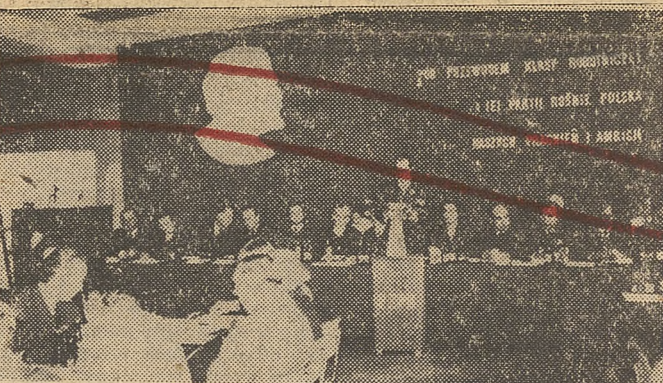
(Dokończenie na str. 3)

Najlepsze życzenia sukcesów w pracy i pomyślności osobistej w nowym 1975 roku składa załoda

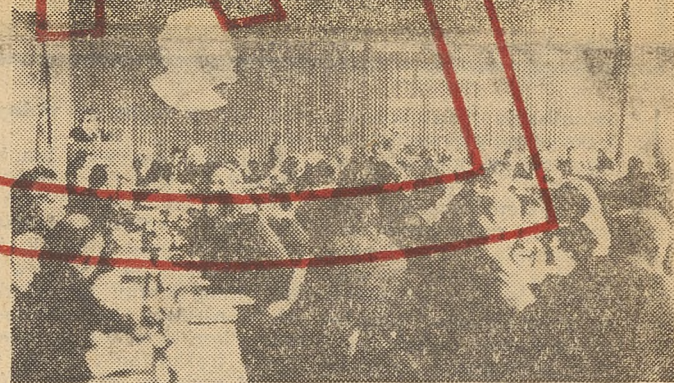
Komitet Zakładowy PZPR
Dyrekcja Przedsiębiorstwa
Rada Robotnicza
Rada Zakładowa
Zarząd Zakładowy ZMS

W związku z nowym 1975 rokiem, rokiem pięknego jubileuszu 100-lecia Miejskiej Komunikacji w Krakowie, życzenia zdrowia i wszelkiej pomyślności tak w pracy zawodowej, jak i w życiu osobistym, swym Czytelnikom składa

Zespół Redakcyjny



Sala obrad w czasie konferencji partyjnej.



PROGRAM DZIAŁANIA

KOMITETU ZAKŁADOWEGO PZPR W MPK KRAKÓW
NA LATA 1975—1976 UCHWALONY PRZEZ ZAKŁADOWĄ KONFERENCJĘ SPRAWOZDAWCZO-WYBORCZĄ
W DNIU 23 LISTOPADA 1974 R.

I. W ZAKRESIE PRACY WEWNĄTRZPARTYJNEJ

- przy rozbudowie szeregu partyjnych konsekwentnie przestrzegać obowiązujących w tym zakresie kryteriów, a główny wysiłek skierować na poprawę struktury składu socjalnego członków,
- pracę ideowo-wychowawczą z młodzieżą ukierunkować pod kątem takiego przygotowania jej, aby mogła stanowić zasadniczą bazę naboru nowych członków partii,
- dokonywać okresowej oceny pracy rekomendującej z kandydatami w aspekcie kształtowania prawidłowych postaw przyszłych członków partii,
- wprowadzić nowe formy pracy z kandydatami w zakresie wiedzy ideowo-politycznej,
- w tematyce zebrań partyjnych uwzględniać przede wszystkim sprawy ideologiczne i wewnątrzpartyjne,
- ściśle przestrzegać instrukcji o pracy grup partyjnych i dokonywać okresowej oceny ich działania na zebraniach partyjnych,
- przy ocenie postaw członków partii podstawowym kryterium winno być rzeczywiste ich zaangażowanie w działalność grupy partyjnej,
- zaktualizować przydział zadań partyjnych oraz konsekwentnie i systematycznie dokonywać indywidualnych ocen ich realizacji.

II. W ZAKRESIE PRACY IDEOWO-WYCHOWAWCZEJ I PROPAGANDOWEJ

- kontynuować indywidualne rozmowy z członkami i kandydatami partii zgodnie z wytycznymi KC ze szczególnym uwzględnieniem dokonywania postaw etyczno-moralnych i stopnia zaangażowania,

- kontynuować wyjazdowe egzekutywy KZ do poszczególnych OOP dla dokonania oceny ich działalności, zakładając co najmniej jedno spotkanie w każdej kadencji OOP,

- zmodyfikować formy szkolenia partyjnego poprzez prowadzenie zajęć w grupach tematycznych oraz wprowadzenie środków audiowizualnych,

- w większym stopniu niż dotychczas wykorzystywać zakładowe środki masowego przekazu zarówno do popularyzowania pozytywnych osiągnięć społeczno-gospodarczych w przedsiębiorstwie, ludzi dobrej roboty itp., jak również do rzeczowej krytyki zjawisk negatywnych, niewłaściwych postaw itp.,

- aktywniej oddziaływać poprzez członków partii na prawidłową działalność organizacji polityczno-społecznych i masowych w przedsiębiorstwie,

- dokonywać okresowej oceny realizacji zakładowego programu adaptacji społeczno-zawodowej nowoprzyjmowa-

nych pracowników ze szczególnym uwzględnieniem młodzieży.

III. W ZAKRESIE PARTYJNEGO KIEROWNICTWA ŻYCIEM SPOŁECZNO-GOSPODARCZYM W PRZEDSIĘBIORSTWIE

- dokonywać systematycznie oceny realizacji uchwał i zaleceń instancji partyjnych w sprawach społeczno-gospodarczych przez kierownictwo administracyjne,
- wprowadzić wizualne formy informacji techniczno-ekonomicznej w przedsiębiorstwie i na bieżąco aktualizować treść informacji,
- sprawować stałą kontrolę nad polityką kadrową w przedsiębiorstwie oraz dokonywać okresowych ocen tej polityki,
- przestrzegać zasad bieżącego konsultowania zmian na stanowiskach kierowniczych,
- oddziaływać na pracę organów samorządu robotniczego w kierunku zwiększania ich udziału w rozwiązywaniu problemów społeczno-gospodarczych przedsiębiorstwa,
- we wszelkiego rodzaju kontaktach z władzami społeczno-administracyjnymi miasta eksponować konieczność szybkiej realizacji planowych inwestycji dla naszego przedsiębiorstwa.

IV. W związku ze zbliżającym się jubileuszem 100-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie, Zakładowa Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza — doceniając wagę tego wydarzenia zobowiązuje wszystkich członków MPK-owskiej organizacji partyjnej do czynnego włączenia się w realizację ustalonego programu obchodów 100-lecia.

DODATKOWE ZADANIA DO PROGRAMU DZIAŁANIA KZ PZPR

W ZAKRESIE PRACY WEWNĄTRZPARTYJNEJ

— uczulić grupy partyjne i związkowe na kształtowanie właściwej atmosfery w zespołach, w których w wielu wypadkach powstają nieformalne grupy dezintegrujące spójność zespołu.

(Dokończenie na str. 3)

LUDZIE DOBREJ ROBOTY

JÓZEF KOWALSKI — kierowca Wydz. Eksp. Autob. „Czyżyny”.

Józef Kowalski ur. 31.VII. 1928 r. w Krakowie. W Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym zatrudniony jest od dnia 10. III. 1970 r. Tow. Józef Kowalski jest kierowcą zdyscyplinowanym, sumiennym i wzorowo wykonującym obowiązki zawodowe. Bierze czynny udział w czynach społecznych, wykazując duże zaangażowanie w narażeniach, roboczych oraz w indywidualnych rozmowach z pracownikami, mając zawsze na uwadze dobro naszego przedsiębiorstwa, a przede wszystkim wydziału. Pełni również społeczne obowiązki przewodniczącego komisji socjalno-bytowej przy Radzie Oddziałowej. Wspólnie z pozostałymi członkami komisji bierze udział w odwiedzinach chorych pracowników.

Swoją postawą w pracy społecznej i zawodowej może służyć za wzór młodym stażem i wiekiem kierowcom.

Eksploatowany przez niego tabor odznacza się dużymi przebiegami oraz estetycznym wyglądem.



FRANCISZEK DZIECIC — monter samochodowy WEA „Czyżyny”.

Franciszek Dziecic — urodził się dnia 1. X. 1935 r., w Przedsiębiorstwie pracuje od 1958 r. W wydziale powierzono mu obowiązki brzdądzisty brzdądy odpowiadającej.

wiedzialnej za stan ogumienia. Ma ukończoną zasadniczą szkołę, co w połączeniu z bogatą praktyką zawodową stanowi m. innymi o jego wysokich kwalifikacjach zawodowych.

Za swoją pracę zawodową był wielokrotnie nagradzany nagrodami pieniężnymi oraz pochwałami ustnymi.

JANINA PIERGIES — zmywacz samochodów WEA „Czyżyny”.

Janina Piergies — urodziła się 24.VI. 1923 r. w Pławie pow. Mielec w rodzinie robotniczej. W przedsiębiorstwie podjęła pracę w 1964 r.

Ze swoich obowiązków wywiązuje się należycie,



jest wzorem zdyscyplinowania, co z kolei znalazło uznanie kierownictwa, które powierzyło jej obowiązki brzdądzistki.

Za swoją pracę była wielokrotnie nagradzana nagrodami pieniężnymi i udzielano jej ustnych pochwał.

Zaangażowana w pracę społeczną, jest inspiratorką różnego rodzaju czynów społecznych i zobowiązań.

STANISŁAW CZAJKOWSKI — ślusarz samochodowy WEA „Czyżyny”.

Stanisław Czajkowski urodził się dnia 1.VI. 1939 r. W naszym przedsiębiorstwie pracuje od dnia 11.XII. 1965 r. Jest jednym z wielu pracowników, na których kierownictwo może w każdych okolicznościach liczyć.

Za zaangażowanie w pracę



cy zawodowej i czynach społecznych wielokrotnie nagradzany nagrodami pieniężnymi i pochwałami ustnymi.

FELIKS KIJOWSKI — monter samochodowy WEA „Czyżyny”.

Feliks Kijowski urodzony 5.X. 1912 r. pracuje w naszym przedsiębiorstwie od 1947 r. w charakterze montera samochodowego.

Trudne warunki, w jakich wielu młodych ludzi w tym okresie żyło nie pozwoliły mu na ukończenie szkoły podstawowej. Długoletnia praca w zapleczu technicznym pozwoliła mu na zdobycie wiadomości praktycznych, które z kolei pozwalały mu wykonywać obecny zawód.

Jest wzorem zdyscyplinowanego pracownika, rzetelnie wykonującego swoje obowiązki zawodowe, ku zadowoleniu współpracowników i kierownictwa.



Jest długoletnim członkiem Partii, za zaangażowanie się w pracę społeczną.

ne wykopy. Teren zajezdni tonie w błocie nanoszonym przez przejeżdżający sprzęt z budowy. Najstaranniej wymyty autobus jest w tych warunkach już przy bramie wyjazdowej zabłocony. Zarówno pracownicy jak i kierownictwo odcinają prac ziemnych i budowlanych zupełnie nie reagują na zwracane im uwagi. Warto by odpowiednio władze zainteresowały się tym stanem rzeczy dezorganizującym pracę WEA i powodującym kierownictwo tamtejszych robót o sposobie współżycia z sąsiadami.

Na tle tych wszystkich trudności pracowitość i ofiarność ludzi z WEA Czyżyny zasługują na najwyższą pochwałę. Potwierdzają to osiągnięte wyniki. Plan wozokilometrów wynoszący na rok 1974 — 11 milionów 225 tys. km. został w połowie grudnia wykonany. Wskaźnik wykorzystania taboru został przekroczony o ok. 1,5 proc. Oszczędność paliwa wg stanu z listopada wynosiła za 11 miesięcy ok. 17,500 litrów. System indywidualnego rozliczania oszczędności paliwa i wypłacanie odpowiednich ekwiwalentów z tego tytułu przyczynił się do wzrostu oszczędności. System premii wypłacanych kwartalnie za pracę bez absencji i uchybień dyscyplinarnych wydatnie przyczynił się do umocnienia dyscypliny pracy.

WEA Czyżyny ma także swoich przodujących ludzi i brygady. Należą do nich: Jan Pamula i jego brygada zaplecza technicznego wykonująca O. T. II, Franciszek Dziecic wraz ze swą brygadą ogumienia, Stanisław Klesk, którego brygada przygotowuje do rejeestracji ok. 30 wozów miesięcznie i Janina Piergies, której kobieca brygada sprząta i myje autobusy.

Człowiek, który swą pracę nie tylko ceni ale i lubi jest mistrzem Jan Długosz. Pracuje w MPK od 1955 i codziennie przychodzi do pracy wcześniej niż musi.

WEA Czyżyny ma także swoich przodujących ludzi i brygady. Należą do nich: Jan Pamula i jego brygada zaplecza technicznego wykonująca O. T. II, Franciszek Dziecic wraz ze swą brygadą ogumienia, Stanisław Klesk, którego brygada przygotowuje do rejeestracji ok. 30 wozów miesięcznie i Janina Piergies, której kobieca brygada sprząta i myje autobusy.

WEA Czyżyny ma także swoich przodujących ludzi i brygady. Należą do nich: Jan Pamula i jego brygada zaplecza technicznego wykonująca O. T. II, Franciszek Dziecic wraz ze swą brygadą ogumienia, Stanisław Klesk, którego brygada przygotowuje do rejeestracji ok. 30 wozów miesięcznie i Janina Piergies, której kobieca brygada sprząta i myje autobusy.

nej otrzymał pochwałę Komitetu Dzielnicy PZPR, był wielokrotnie nagradzany nagrodami pieniężnymi za duży wkład pracy

JÓZEF CHOCHOROWSKI — blacharz — spawacz WEA „Czyżyny”.

Józef Chochorowski ur. 28.IV. 1934 r. pracuje w naszym przedsiębiorstwie w charakterze blacharza-spawacza. W pracy dał się poznać jako zdyscyplinowany, obowiązkowy solidnie wykonujący swoje zadania pracownik.

Kierownictwo doceniając jego zaangażowanie powierzyło mu obowiązki brzdądzisty, z których znakomicie się wywiązuje.



Niezależnie od obowiązków zawodowych udziela się w pracy społecznej, jest inicjatorem wielu akcji i długofalowych zobowiązań.

JAN DŁUGOSZ — Starszy mistrz WEA „Czyżyny”.

Jan Długosz urodzony w dniu 1.I. 1932 r. pracuje w MPK od 1955 r.

Rozpoczął pracę od stanowiska montera samochodowego, następnie kierownictwo powierzyło mu „obowiązki brzdądzisty, z którego awansował na brzdądzistę zmianowego, z których to obowiązków wzorowo wywiązywał się.

Następnie powierzono mu obowiązki Starszego Mistrza, na stanowisku tym nadal pracuje.

Mierze czynny udział w czynach społecznych i produkcyjnych, jest ich inspiratorem i rzetelnym wykonawcą. Dzięki m. in. takim pracownikom Wydział osiągnął dobre wyniki w zakresie wykonania zadań podstawowych.

WEA Czyżyny ma także swoich przodujących ludzi i brygady. Należą do nich: Jan Pamula i jego brygada zaplecza technicznego wykonująca O. T. II, Franciszek Dziecic wraz ze swą brygadą ogumienia, Stanisław Klesk, którego brygada przygotowuje do rejeestracji ok. 30 wozów miesięcznie i Janina Piergies, której kobieca brygada sprząta i myje autobusy.

WEA Czyżyny ma także swoich przodujących ludzi i brygady. Należą do nich: Jan Pamula i jego brygada zaplecza technicznego wykonująca O. T. II, Franciszek Dziecic wraz ze swą brygadą ogumienia, Stanisław Klesk, którego brygada przygotowuje do rejeestracji ok. 30 wozów miesięcznie i Janina Piergies, której kobieca brygada sprząta i myje autobusy.

WEA Czyżyny ma także swoich przodujących ludzi i brygady. Należą do nich: Jan Pamula i jego brygada zaplecza technicznego wykonująca O. T. II, Franciszek Dziecic wraz ze swą brygadą ogumienia, Stanisław Klesk, którego brygada przygotowuje do rejeestracji ok. 30 wozów miesięcznie i Janina Piergies, której kobieca brygada sprząta i myje autobusy.

WEA Czyżyny ma także swoich przodujących ludzi i brygady. Należą do nich: Jan Pamula i jego brygada zaplecza technicznego wykonująca O. T. II, Franciszek Dziecic wraz ze swą brygadą ogumienia, Stanisław Klesk, którego brygada przygotowuje do rejeestracji ok. 30 wozów miesięcznie i Janina Piergies, której kobieca brygada sprząta i myje autobusy.

WEA Czyżyny ma także swoich przodujących ludzi i brygady. Należą do nich: Jan Pamula i jego brygada zaplecza technicznego wykonująca O. T. II, Franciszek Dziecic wraz ze swą brygadą ogumienia, Stanisław Klesk, którego brygada przygotowuje do rejeestracji ok. 30 wozów miesięcznie i Janina Piergies, której kobieca brygada sprząta i myje autobusy.

WEA Czyżyny ma także swoich przodujących ludzi i brygady. Należą do nich: Jan Pamula i jego brygada zaplecza technicznego wykonująca O. T. II, Franciszek Dziecic wraz ze swą brygadą ogumienia, Stanisław Klesk, którego brygada przygotowuje do rejeestracji ok. 30 wozów miesięcznie i Janina Piergies, której kobieca brygada sprząta i myje autobusy.

Po listopadowej konferencji sprawozdawczo-wyborczej zakładowa organizacja partii MPK weszła w okres nowej kadencji. Stanowi to okazję do głębszej refleksji nad tym z czego wynika i na czym polega kierownicza rola Partii w życiu społeczeństwa.

Otóż kierownicza rola Partii klasy robotniczej, to ogólna prawidłowość rewolucji socjalistycznej i budownictwa socjalistycznego, będąca następstwem tej rewolucji. Wynika to przede wszystkim z faktu, że partia jest wyrazicielem interesów najbardziej postępowej klasy społecznej, jaką jest klasa robotnicza, że stanowi ona czołowy i zorganizowany jej oddział.

Klasa robotnicza, nie związana w żadnym stopniu z własnością środków produkcji w sensie kapitalistycznym, jest najbardziej konsekwentnie zainteresowana w ugruntowaniu socjalistycznych przeobrażeń w sferze ekonomii i życia społecznego. Odgrywa ona szczególną rolę w społecznym procesie wytwarzania. Produkcja przemysłowa, której udział w wytwarzaniu dochodu narodowego ciągle rośnie (ok. 60 proc.), decyduje o rozwoju i znaczeniu nowoczesnego państwa. Robotnicy są również twórcami tej części dochodu narodowego, który powstaje w budownictwie (ok. 11 proc.) oraz w transporcie i łączności (ok. 8 proc.).

Klasa robotnicza stanowi dziś ok. 70 proc. ogółu zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej, a poziom jej wykształcenia ogólnego i zawodowego, świadomości i kultury ciągle rośnie, decydując o coraz lepszym wypełnianiu jej dziełowej misji. Stopień koncentracji w dużych zakładach i wielkich ośrodkach przemysłowych ułatwia klasie robotniczej jednolite, masowe i zorganizowane działanie.

Wspólna ideaowa z klasą robotniczą innych krajów wpływa na jej międzynarodowe podjęcie do problemów politycznych. Z drugiej strony klasie robotniczej właściwy jest głęboki patriotyzm, przejawiający się w ofiarnej pracy na rzecz rozwoju własnej ojczyzny.

Wszystko to uzasadnia w pełni tezę, że wyłącznie klasa robotnicza jest w stanie skutecznie reprezentować interesy mas pracujących. Bez kierowniczej roli klasy robotniczej, sprawowanej przez jej partię, wszystkie gwarancje władzy ludu pracującego pozostałyby tylko deklaracjami bez pokrycia w rzeczywistości społecznej. Aby klasa robotnicza mogła dobrze wypełniać swoje zadania, musi posiadać organizację formującą jej wolę, i organizującą wprowadzanie jej w życie. Taką organizacją jest partia, skupiająca najbardziej świadomą część klasy robotniczej i związanych z ideologią tej klasy przedstawicieli innych klas i warstw społecznych.

Partia przewodziła w walce o polityczne i społeczne wyzwolenie mas pracujących spod kapitalistycznego panowania. W walce tej wykształciła wśród robotników niezbędne cechy awangardy mas pracujących — klasową świadomość, umiejętność politycznego działania, organizacyjną jedność, hart i ofiarność w zmaganiach z przeciwnikami klasowymi. Partia wniosła i wnosi do klasy robotniczej świadomość socjalistyczną i teorie marksizmu-leninizmu, rewolucjonizującą masę i pozwalającą formułować naukowo opracowany program budownictwa socjalistycznego.

Będąc reprezentantką dążeń klasy robotniczej partia jest jednocześnie reprezentantem interesów ogółu mas pracujących, interesów i racji ogólnonarodowych. To właśnie PPR wypracowała jedynie słuszną i uświęconą powołaniem drogę wyzwolenia narodowego i społecznego w latach okupacji hitlerowskiej. Myśl polityczna PPR, a następnie PZPR legła u podstaw odbudowy powojennej, a następnie dynamicznego rozwoju gospodarczego, społecznego i kulturalnego kraju.

Polityka partii zapewnia narodowi byt niepodległy, a naszemu państwu bezpieczeństwo jego granic. Partia wypełniając powierzony jej przez klasę robotniczą i cały naród mandat, sprawuje kierowniczą rolę w mechanizmie socjalistycznego państwa. Następuje to przez:

— wytyczenie kierunku socjalistycznego rozwoju kraju. VI Zjazd Partii nakreślił w swojej uchwale, aktualnie realizowane kierunki rozwoju kraju. Jest to ambitny program budowy rozwiniętego, przemysłowego społeczeństwa socjalistycznego. Program wytyczony przez partię przybrał kształt państwowych aktów normatywnych, planów gospodarczych, dyktaw organizacyjnych. Jest obowiązkiem wszystkich instancji i organizacji partyjnych i każdego członka partii, aby na swoich odcinkach działania zabiegać o pełną i konsekwentną realizację programu partii,

— nadawanie kierunku działania organom władzy państwowej, masowym organizacjom społecznym, ogólnopolskiej

— likwidowanie konfliktów politycznych, mogących występować w ramach stosunków międzyludzkich, w stosunkach produkcyjnych i społecznych.

Aby zadania te przez partię mogły być właściwie realizowane, niezbędny jest odwołanie, zarówno ilościowo jak i jakościowo, udział jej przedstawicieli w organach władzy państwowej. Zasada ta odnosi się również do przedsiębiorstw, instytucji i organizacji. Nie jest zadaniem partii zastępowanie organów administracji państwowej czy gospodarczej.

Jest natomiast zadaniem partii wytyczenie pożądanego kierunku działania, kontrola prawidłowości jego realizacji i korygowanie gdy zajdzie tego potrzeba.

Umacnianie kierowniczej roli partii ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju demokracji socjalistycznej. „Socializm — pisał Lenin — nie można urzeczywistnić inaczej niż poprzez dyktaturę proletariatu, która łączy przemoc w stosunku do burżuazji, tj. mniejszości ludności, z pełnym rozwojem demokracji, tj. opartego na rzeczywistym równoprawności urzeczywistnienie powszechnego udziału ogółu ludności w całej działalności państwowej...”

Rozwój demokracji w państwie jest ponadto ściśle związany z rozwojem demokracji wewnętrznej. Służy temu przestrzeganie leninowskich norm życia partyjnego, centralizmu demokratycznego, równości praw i obowiązków wszystkich członków partii, jawności życia partyjnego, prawa do swobodnej wypowiedzi we wszystkich sprawach partyjnych i państwowych. Walka o rozwój socjalistycznej demokracji, o powszechny udział mas pracujących w rządzeniu, o maksymalne urzeczywistnienie ideałów równości, bezpieczeństwa państwa i powszechnego dobrobytu — to walka możliwa do wygrania tylko pod kierownictwem partii klasy robotniczej.

ANDRZEJ LISOWSKI

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA od strony... kulis

Komunikacja autobusowa, traktowana pierwotnie pomocniczo w stosunku do komunikacji tramwajowej, wskutek systematycznego, poddyktowanego potrzebami rozwoju, osiągnęła dziś w Krakowie pokaźne rozmiary. Do wielu punktów miasta, a zwłaszcza na nowe osiedla i peryferie trudno byłoby dotrzeć gdyby nie kursowały autobusy MPK.

Z drugiej strony rytmiczność komunikacji autobusowej znacznie ustępuje tramwajom. Jest to wprawdzie paradoksalne, ale najniższą rytmiczność jazdy wykazują tzw. autobusy pośpieszne. Cóż z tego, że uzyskują one większą szybkość przelotową dzięki niezatrzymywaniu się na wszystkich przystankach, skoro oczekiwać na ich przyjazd trzeba stanowczo zbyt długo. Sprawy te trzeba poddać poważnej analizie i usprawnić, bo już zbyt długo i zbyt często słychać głosy, w tym wypadku uzasadnionej, krytyki społecznej.

Wejrzymy dzisiaj za kulisami miejskiej komunikacji autobusowej, czyli do WEA w Czyżynach, jednego z dwóch istniejących na terenie Krakowa.

Rozmawialiśmy z kierownikiem Wydziału inż. Janem Chlebą, który sygnalizował zarówno sprawy budzące ontym jak i niepokój. WEA Czyżyny ma warunki pracy znacznie trudniejsze niż bratni wydział w Bieńczyce. Miejsce jest bowiem na terenie i w budynkach po lotnisku, zaadaptowanym nie bez trudu dla potrzeb zajezdni i zaplecza napraw bieżących. Hala napraw bieżących mieszcząca się w byłym hangarze samolotowym jest zimna, a pracujący w niej ludzie narażeni na stałe przeciągi.

Krytykę stanowisk postojowych dla autobusów w ogóle nie ma. Również w zimie garażują one na otwartej przestrzeni, co nie wpływa na nie konserwując. W czasie mrozu — jedynym rozwiązaniem jest utrzymywanie silników

całą noc w ruchu na wolnych obrotach.

Fachowcy nazywają ten, konieczny obecnie, sposób „zbrodniczą techniczną”. Nieproduktywne zużycie drogiego paliwa też przy tym nie jest rzeczą obojętną. Sprawa ta jest klasycznym przykładem jakże niestety powszechnego braku konsekwencji w działaniach, traktowania rzeczy nie od jej podstaw, ale od końca.

A więc mamy komunikację autobusową bez niezbędnego zaplecza, a szerzej mówiąc mamy w ogóle wzrastającą motoryzację bez zaplecza. Wylizanie strat w majątku narodowym

całą noc w ruchu na wolnych obrotach. Fachowcy nazywają ten, konieczny obecnie, sposób „zbrodniczą techniczną”. Nieproduktywne zużycie drogiego paliwa też przy tym nie jest rzeczą obojętną. Sprawa ta jest klasycznym przykładem jakże niestety powszechnego braku konsekwencji w działaniach, traktowania rzeczy nie od jej podstaw, ale od końca.

A więc mamy komunikację autobusową bez niezbędnego zaplecza, a szerzej mówiąc mamy w ogóle wzrastającą motoryzację bez zaplecza. Wylizanie strat w majątku narodowym

wym na tym tle powstałych byłoby zapewne przerażające. Niewątpliwym osiągnięciem WEA Czyżyny było zbudowanie systemu gospodarczego 2 tzw. „sumików” czyli obiektów służących do obsługi autobusów przegubowych. Posiadają one 4 kanały przegubowe. Przy sumikach powstały nowe pomieszczenia socjalne, które znacznie poprawiły sytuację w tym zakresie w skali całego wydziału.

Z drugiej jednak strony kierownictwo i załoga wydziału z niepokojem myślą o zimie i znaczących nocnych spadkach temperatury. Zgodnie z planem Zakład Inwestycyjno-Remontowy MPK miał przed nadjeściem tegorocznej zimy wykonać i oddać do użytku urządzenia do odmrężania autobusów przy pomocy pary. Minęły już trzy kolejne terminy wykonania robót, ostatni przypadał na dzień 15 listopa-

da. Opieszałość Zakładu Inwestycyjno-Remontowego jest tym bardziej karygodna, że WEA Czyżyny gotów był zapewnić ludzi i materiał niezbędny do wykonania robót. Wszystko rozbija się o to, że Zakład inwestycji nie potrafi zapewnić nadzoru technicznego robót, do czego wystarczyłby jeden wyspecjalizowany pracownik. Aktualnie zajezdnia musi obsłużyć i codziennie wypuścić do sprawnej i bezawaryjnej jazdy na trasach miejskich 134 autobusy. Nie jest to zadanie łatwe. Stan za trudnienia na zapleczu jest niższy od założonego planem

ne wykopy. Teren zajezdni tonie w błocie nanoszonym przez przejeżdżający sprzęt z budowy. Najstaranniej wymyty autobus jest w tych warunkach już przy bramie wyjazdowej zabłocony. Zarówno pracownicy jak i kierownictwo odcinają prac ziemnych i budowlanych zupełnie nie reagują na zwracane im uwagi. Warto by odpowiednio władze zainteresowały się tym stanem rzeczy dezorganizującym pracę WEA i powodującym kierownictwo tamtejszych robót o sposobie współżycia z sąsiadami.

Na tle tych wszystkich trudności pracowitość i ofiarność ludzi z WEA Czyżyny zasługują na najwyższą pochwałę. Potwierdzają to osiągnięte wyniki. Plan wozokilometrów wynoszący na rok 1974 — 11 milionów 225 tys. km. został w połowie grudnia wykonany. Wskaźnik wykorzystania taboru został przekroczony o ok. 1,5 proc. Oszczędność paliwa wg stanu z listopada wynosiła za 11 miesięcy ok. 17,500 litrów. System indywidualnego rozliczania oszczędności paliwa i wypłacanie odpowiednich ekwiwalentów z tego tytułu przyczynił się do wzrostu oszczędności. System premii wypłacanych kwartalnie za pracę bez absencji i uchybień dyscyplinarnych wydatnie przyczynił się do umocnienia dyscypliny pracy.

WEA Czyżyny ma także swoich przodujących ludzi i brygady. Należą do nich: Jan Pamula i jego brygada zaplecza technicznego wykonująca O. T. II, Franciszek Dziecic wraz ze swą brygadą ogumienia, Stanisław Klesk, którego brygada przygotowuje do rejeestracji ok. 30 wozów miesięcznie i Janina Piergies, której kobieca brygada sprząta i myje autobusy.

WEA Czyżyny ma także swoich przodujących ludzi i brygady. Należą do nich: Jan Pamula i jego brygada zaplecza technicznego wykonująca O. T. II, Franciszek Dziecic wraz ze swą brygadą ogumienia, Stanisław Klesk, którego brygada przygotowuje do rejeestracji ok. 30 wozów miesięcznie i Janina Piergies, której kobieca brygada sprząta i myje autobusy.

Na terenie naszego przedsiębiorstwa działa 13 oddziałów organizacji partyjnych. W ciągu października br. organizacje te odbyły starannie przygotowane, zebrania sprawozdawczo-wyborcze, na których dokonano szczegółowej oceny działalności politycznej i gospodarczo-społecznej w minionej kadencji oraz wybrano nowe władze. Porządek dzienny każdego zebrania obejmował: sprawozdanie ustępującej egzekutywy, sprawozdanie kierownika komórki organizacyjnej, wybory nowych władz, wybory delegatów na konferencję zakładową oraz przyjęcie programu działań na następującą kadencję.

We wszystkich zebraniach uczestniczyli sekretarze Komitetu Zakładowego oraz przed-

stawiciele dyrekcji przedsiębiorstwa. W Przedsiębiorstwie wskazywano równocześnie na problemy i zadania jakie organizacja ta powinna podjąć w następnej kadencji. Tak np. wskazywano na konieczność bardziej konsekwentnej realizacji programu adaptacji społeczno-zawodowej nowych pracowników, poprawy gospodarki materiałowej. Do szkolenia partyjnego, celem jego uatrakcyjnienia należy wprowadzić nowe formy. Wskazywano również na potrzebę ściślejszego współdziałania organizacji partyjnej z organizacjami masowymi, traktując je jako istotny element pracy ideowo-wychowawczej wśród załogi.

Szereg oddziałowych organizacji partyjnych powinno wzmoć swą działalność na od-

Zgodnie z decyzją Prezydium Rządu z dnia 2 lipca 1974 r. dokonano w przedsiębiorstwie szczegółowego przeglądu zasobów surowców, materiałów, narzędzi i urządzeń. Według stanu na dzień 30 września br.

W celu właściwego przeprowadzenia przeglądu dyrektor MPK w porozumieniu z Komitetem Zakładowym PZPR powołał Zakładową Komisję, pod przewodnictwem z-cy dyrektora d. s. ekonomicznych. Ponadto powołano 10 komisji roboczych, które działają na terenie przedsiębiorstwa. W wyniku ich pracy, które miały na celu: 10 magazynów, hale produkcyjne oraz warsztatowe rodzinnie materiałów Zakładu Komunikacji Szynowej, Zakładu Remontowo - Inwestycyjnego oraz Działu Głównego Mechanika. W pracach Zakładowej Komisji uczestniczyli również przedstawiciele Narodowego Banku Polskiego oraz Zjednoczenia Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej.

W wyniku prac tych komisji, które wnikiwie i po gospodaraku dokonały przeglądów, zapasy zbędne i nadmierne, oszacowano na kwotę ponad 7,5 mln zł. Flgurują tu takie pozycje jak m. in. wyroby hutnicze, kable i przewody, części zamienne transportu samochodowego, maszyny i urządzenia, części do radiotelefonów.

Materiały wykazane do

upłynięcia zostały zgłoszone do odpowiednich jednostek handlowych, do Centrali Obrotu Maszynami i Surowcami „Bomis” oraz do Agencji Handlowej „Hermes”. Ponadto materiały te zostały zaoferowane wszystkim przedsiębiorstwom podległym naszemu resortowi. Do chwili obecnej wartość materiałów i surowców zgłoszonych jednostkom handlowym opie-

wym. Dotychczas wywożono złom do hut śląskich, angażując transport kolejowy. Do końca br. MPK dostarczy Hucie im. Lenina - 250 ton o wartości 250 tys. zł.

Rezultaty analizy przyczyn powstawania nadmier-nych lub zbędnych zapasów, wskazują na fakt, że w poważnym stopniu wpływa na ten stan realizacja inwestycji systemem zleconym w warunkach, gdy wykonawca

inter przedsiębiorstwa, konieczność zapewnienia ciągłości komunikacji oraz trudności związane z zaopatrzeniem - ustalenie prawidłowego i minimum i maksimum zapasów jest bardzo trudne, a w wielu wypadkach wręcz niemożliwe. Tak np. w zakresie dostaw części zamiennych do środków transportu bazujemy na dostawcach-producentach, którzy z reguły przyjmują zamówienia z jednorocznym, a nawet dłuższym wyprzedzeniem w stosunku do terminów dostawy, dostarczając zaś zamówione artykuły przeważnie w III i IV kwartale.

A oto niektóre wnioski, wynikające z przeprowadzonej akcji: niezbędne jest ustalenie norm na wszystkie prace w remontach, inwestycjach i konserwacjach oraz ściśle przestrzeganie tych norm, jak też procesu technologicznego; skrócenie terminów składania zamówień do maksimum 90 dni przed terminem dostawy. Ustalając terminy dostaw, zgodnie z wymogami zamawiającego; należy zobowiązać centrale i producentów do pełnej realizacji zamówień w potwierdzonym terminie wykluczając posłizgi.

W przyszłości elektroniczna technika obliczeniowa dotychczas stosowana w zakresie ewidencji materiałów zostanie rozszerzona na planowanie i kontrole zużycia materiałów oraz trafność zakupów.

Przebieg kampanii sprawozdawczo-wyborczej

stawiciele dyrekcji przedsiębiorstwa.

Przed zebraniem specjalnie powołane w tym celu zespoły Komitetu Zakładowego dokonały oceny działalności wszystkich OOP. Z ocen tych wynika, że w minionej kadencji nastąpił dalszy wzrost liczby organizacji partyjnych w MPK oraz poprawił się jej skład socjalny. Do OOP, które przyjęły największą ilość kandydatów należą: IV OOP przy Wydziale Eksploatacji Autobusowej Bieżące - 14 kandydatów, III OOP przy Wydziale Eksploatacji Autobusowej Czyżów - 12 kandydatów, VIII OOP przy Wydziale Remontowo-Produkcyjnym - 10 kandydatów oraz XIII OOP przy Wydziale Taryfowo-Biletowym - 9 kandydatów.

Frekwencja na zebraniach kształtowała się w granicach 85 proc.

W dyskusji na zebraniach poruszano zagadnienia wewnętrznie partyjne, ideowo-wychowawcze i społeczno-ekonomiczne. Niemal na wszystkich zebraniach oceniano pozytywnie nową strategię partii w rozwiązywaniu problemów społeczno-gospodarczych w kraju, co między innymi przyczyniło się do ogólnej poprawy poziomu gospodarności oraz warunków socjalno-bytowych załóg robotniczych.

Szereg dyskutantów zwracało uwagę na wzrost inspiratorskiej roli organizacji partyjnej w przedsiębiorstwie, która wykazała wiele inicjatyw w organizowaniu czynów społecznych i produkcyjnych. Ich łączna wartość szacuje się na 10.500 tys. zł.

Podkreślając ogólny wzrost

ciężko rozwoju szeregów partyjnych. Wiele jest jeszcze do zrobienia w zakresie bardziej prawidłowego rozmieszczenia sił partii w poszczególnych komórkach organizacyjnych. Należy bardziej systematycznie i na codzień pracować z grupami partyjnymi oraz rozliczać poszczególnych członków partii i kandydatów z realizacji przydzielonych im zadań partyjnych.

W okresie sprawozdawczym wszystkie OOP przyjęły 79 kandydatów w tym 53 robotników, 26 pracowników umysłowych, w tym 16 inżynierów-techników. Na ogólną liczbę 79 kandydatów przypada 27 członków ZMS oraz 16 kobiet.

Składy egzekutywy zostały odnowione we wszystkich OOP. Na 71 towarzyszy wybranych do nowych władz ponownie wybrano 21, kobiet 12, robotników 41, członków ZMS 11, pracowników umysłowych 30, w tym inżynierów-techników i ekonomicznych - 11. Ponownie wybrano na stanowiska I sekretarzy czterech dotychczasowych I sekretarzy. Ponadto wybrano 103 delegatów na Zakładową Konferencję Sprawozdawczo-Wyborczą, w tym pracowników fizycznych - 57, umysłowych - 46, w tym inżynierów-techników - 7. Wśród ogółu wybranych znajduje się 15 kobiet, oraz 15 członków ZMS.

We wnioskach z dyskusji, które znalazły wyraz w uchwalonych programach działania akcentuje się konieczność dalszego rozwijania współzawodnictwa indywidualnego, jak też tworzenia brygad pracy socjalistycznej jako jednej z form wyzwolenia inicjatywy załogi.



Wiceprezydent m. Krakowa Jan Skiba dekoruje zasłużonych pracowników MPK.

Po konferencji

(Dokończenie ze str. 1)

WNIOSKI KONFERENCJI

Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza PZPR MPK w Krakowie przyjęła, w wyniku swych obrad, następujące wnioski:

— zobowiązuje się dyrekcję przedsiębiorstwa do przestrzegania planów techniczno-ekonomiczno-finansowych Konferencji Samorządu Robotniczego do uchwalenia na początku każdego roku,

— w przypadku wniesienia zastrzeżeń do planu przez KSR, władze zwierzchnie powinny podejmować decyzje o tym w jak najkrótszym czasie.

— dla zabezpieczenia prawidłowej komunikacji w mieście należy wystąpić o przydział dodatkowego taboru, zarówno szynowego, jak i autobusowego,

— wystąpić do władz miejskich o zwiększenie liczby przydziału mieszkań dla załogi MPK,

— zobowiązać Dyrekcję MPK do wygospodarowania odpowiedniego lokalu dla działalności radiowęzła i gazety zakładowej.

Program działania

(Dokończenie ze str. 1)

W ZAKRESIE PRACY IDEOWO-WYCHOWAWCZEJ I PROPAGANDOWEJ

— dokonywać okresowej oceny realizacji zakładowego programu adaptacji społeczno-zawodowej nowoprzyjmowanych pracowników ze szczególnym uwzględnieniem młodzieży. W ocenie należy uwzględnić takie aspekty jak: uzupełnianie zdobytej wiedzy i doskonalenie kwalifikacji zawodowych, wpajanie zasad dobrej roboty, poszanowanie mienia społecznego, kształtowanie społecznie wartościowych postaw życiowych oraz stwarzanie warunków zaspakajania ich potrzeb społeczno-kulturalnych.

W ZAKRESIE PARTYJNEGO KIEROWNICTWA ŻYCIEM SPOŁECZNO-GOSPODARCZYM PRZEDSIĘBIORSTWA

— przeprowadzać stałą analizę pracy kierownictwa przedsiębiorstwa nie tylko pod względem wykonania zadań produkcyjnych, ale także form współzycia z podwładnymi oraz rozpoznawanie źródeł konfliktów między podwładnymi, a przełożonymi;

— bezwzględnie przestrzegać sprawiedliwego sposobu wynagradzania zgodnego z faktycznym wkładem pracy oraz uczciwego podziału premii i nagród;

— dążyć do doskonalenia jawności życia społecznego w przedsiębiorstwie przez aktywne uczestniczenie załogi w podejmowanych decyzjach oraz zapewnienie swobody krytyki i otwartego stawiania spornych problemów na zebraniach partyjnych i związkowych;

— zwracać uwagę na przeprowadzanie okresowych ocen społeczno-zawodowej postawy pracowników, ze wskazaniem zarówno cech dodatnich, jak i ujemnych, przy dbałości o maksymalne zobiektywizowanie tych ocen;

— zwracać uwagę na stałą kontrolę społeczną warunków pracy załogi, doskonalenia opieki zdrowotnej i socjalnej, podnoszenie kultury pracy, a więc szacunku dla dobrej roboty, utrwalanie tradycji przedsiębiorstwa i dbałość o dobrą organizację procesów produkcyjnych i stanowisk roboczych.



Wracanie legitymacji partyjnych.

Przyjmowanie meldunków od brygad ZMS.

Serdeczne gratulacje składamy październikowym, listopadowym i grudniowym jubilatom naszego przedsiębiorstwa, którzy przepracowali w M.P.K. Kraków:

35 lat

Jan Deryło
Stanisław Wójtowicz

30 lat

Józef Brzozkwinia
Jan Buja
Bronisław Pyka

25 lat

Antoni Górecki

20 lat

Kazimierz Biliński
Emilia Chuchmacz
Edward Chwastek
Katarzyna Duchoń
Franciszek Janik
Stefania Jonasz
Władysław Kordecki
Zofia Krawczyk
Franciszek Krawczyk
Stanisław Krzyworek
Stanisław Kubik
Franciszek Makula
Julian Mazgaj
Zofia Mucha
Stanisław Murzyn
Władysław Pisarczyk

NASI JUBILACI

Bronisław Podobiński
Anna Pokrzywa
Ryszard Sendor
Anna Starostka
Tadeusz Szaryński
Władysław Walerowski
Janusz Waligórski
Zofia Żagleń

15 lat

Zdzisław Baran
Jan Bąk
Franciszek Bednarczyk
Stanisław Burnet
Tadeusz Czaja
Stefan Drwal
Stanisław Dubiel
Leszek Falierkiewicz
Kazimierz Getering
Eugeniusz Jamróz
Bolesław Kabat
Maria Kaczmarek
Julian Kierzyk
Jan Kisiel
Józef Kodula
Irena Krawczyk
Wacław Kucia
Kazimierz Kulma
Janusz Kwaśny
Władysław Lampa

Mieczysław Łacheta
Stanisław Maciąg
Jan Palonek
Marian Pers
Jan Piotrowski
Zbigniew Piórkowski
Tadeusz Pokus
Józef Sączka
Maria Skupińska
Anna Stręk
Stefan Surówka
Czesław Świerkosz
Kazimierz Tomera
Józef Woźniczka
Tadeusz Wójcik
Maria Zmarlik

10 lat

Anna Antosiewicz
Antoni Batko
Jadwiga Brachaniec
Józef Ból
Mieczysław Ciask
Kazimierz Cmiel
Agnieszka Cwierz
Krystyna Dudzik
Wojciech Fetter
Tadeusz Godula
Małgorzata Godzik
Mieczysław Gogół

Józefa Gwiżdż
Maria Hodur
Stanisław Hudaszek
Antoni Hyży
Witold Irzyk
Józef Jasek
Zofia Kowalska
Ryszard Laskowski
Franciszek Łaba
Zdzisław Machal
Barbara Madura
Marian Mendel
Stanisław Niemiec
Stanisława Pałka
Ryszard Parys
Franciszka Pawłowska
Czesława Pigoń
Jan Poszwa
Wiesław Ptak
Irena Rabięga
Barbara Rudek
Mieczysław Saracén
Andrzej Socha
Józefa Spólnik
Władysław Sroka
Władysław Stasiak
Józef Strojny
Wanda Szumilas
Adam Świeczka
Leszek Śmigła
Janina Turakiewicz
Józef Urbanik
Zygmunt Waz
Edward Wasik
Henryk Wisier
Józef Woźny
Juliusz Wójcik
Stanisław Zurek
Mieczysław Zurek

W wrześniu ub. r. odbył się XV jubileuszowy Zjazd Komunikacji Miejskiej w Lublinie zorganizowany przez Departament Gospodarki Komunalnej Ministerstwa Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji oraz Zakład Komunikacji Miejskiej Instytutu Kształtowania Środowiska. W toku obrad poddano wszechstronnej ocenie stan komunikacji miejskiej, kierunki jej dalszego rozwoju oraz problemy i trudności z tym związane.

Jednym z punktów wyjścia oceny i wniosków jest stwierdzenie, że coraz bardziej znaczący wpływ na sprawność funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Dotychczasowe środki zaradcze polegające na postępie technicznym i organizacyjnym realizowanym w ramach przedsiębiorstw komunikacyjnych i całego miasta — staje się już niewystarczające. Tymczasem, prognozy rozwoju motoryzacji i ruchu drogowego wskazują wyraźnie, że następować będzie coraz szybciej wzrost trudności ruchowych, aż do praktycznego sparaliżowania komunikacji zbiorowej, o ile nadal będzie ona korzystać z wspólnych pasów i podlegać ogólnym zasadom i przepisom ruchu drogowego. W celu radykalnego przeciwdziałania się tej sytuacji niezbędne są — mimo, że bardzo kosztowne

Z problematyki Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej w Lublinie

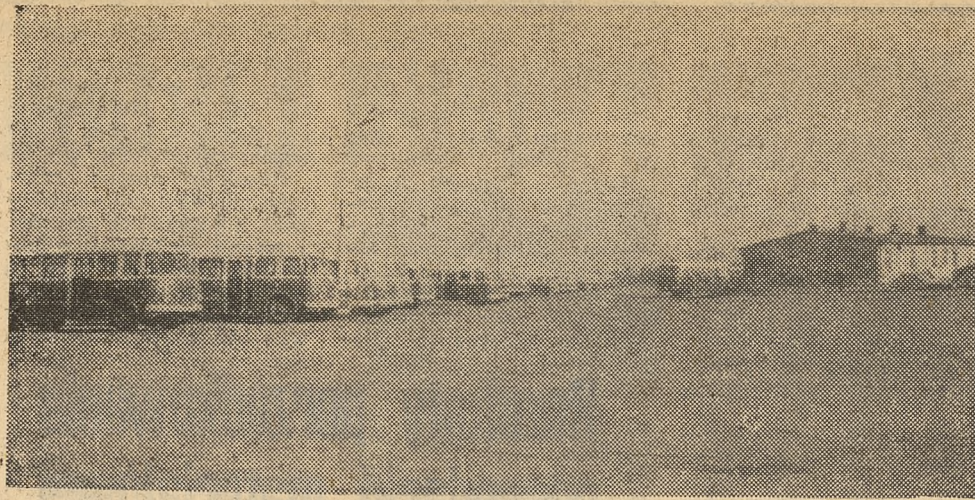
— inwestycje komunikacyjne oraz decyzje prowadzące do uprzywilejowania komunikacji zbiorowej w ruchu miejskim.

Najbardziej efektywne pod względem ruchowym rozwiązania polegające na pionowej segregacji ruchu, zastosowania np. na Trasie Łazienkowskiej, są tak kosztowne i trudne w realizacji, że stosowane będą tylko w nielicznych przypadkach. Na większości tras zatem także obciążone wielkim ruchem samochodowym jeszcze długo utrzymać się będzie koegzystencja komunikacji indywidualnej i zbiorowej. Pozostaje zatem w ramach tego systemu jako rozwiązanie niezbędne i pilne, wspomniane już uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej, które uzyskać można przez wydzielenie pasów ruchu dla autobusów, przeznaczenie całości niektórych ciągów ulicznych dla komunikacji zbiorowej. Jako uzupełnienie tych rozwiązań należy traktować tworzenie systemów regulacji ruchu ulicznego (koordynacji sygnalizacji na ciągach wraz z obszarową kontrolą ruchu).

W celu zebrania odpowiednich doświadczeń należy już obecnie podjąć eksperymenty w kilku miastach i różnych warunkach. Przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej powinny występować z odpowiednimi inicjatywami w stosunku do jednostek administracji zajmujących się organizacją ruchu w miastach. Na przedsiębiorstwach komunikacyjnych spoczywa obowiązek rozwijania i doskonalenia systemów komunikacji miejskiej, powinny występować z odpowiednimi inicjatywami w stosunku do jednostek administracji zajmujących się organizacją ruchu w miastach. Na przedsiębiorstwach komunikacyjnych spoczywa obowiązek rozwijania i doskonalenia systemów komunikacji miejskiej, powinny występować z odpowiednimi inicjatywami w stosunku do jednostek administracji zajmujących się organizacją ruchu w miastach.

Przedsiębiorstwa komunikacyjne powinny, nie czekając na wydanie odpowiednich przepisów i norm, jak najszybciej przystąpić do zmniejszenia hałasu komunikacyjnego, przede wszystkim przez utrzymanie taboru i torowisk w należytym stanie technicznym, wymianę niesprawnych tłumików w autobusach.

Zjazd stwierdził, że jest rzeczą podstawowej wagi, aby rozwój i modernizacja, przebudowa i rozbudowa komunikacji zbiorowej nadążały za dynamicznym rozwojem aglomeracji miejskich w kraju.



Wydział Eksploatacyjno-Autobusowy Czyżyny.

Trwa modernizacja zaplecza

Nie czekając na pilne, lecz wciąż opóźniające się inwestycje związane z zasadniczą rekonstrukcją i rozbudową zaplecza technicznego, przedsiębiorstwo nasze, częściowo siłami własnymi, a częściowo w ramach systemu zleconego, stara się usprawnić i zmodernizować posiadane dotychczas obiekty.

ZAJEZDNI W PODGÓRZU. Aktualna jej pojemność wynosi 206 jednostek taboru, docelową zaś — w wyniku kontynuowanych prac modernizacyjnych — powinna wynieść 250 jednostek. W roku 1974 wykonano nowe torowisko wraz z rozjazdami, od pętli w Łagiewnikach do zajezdni, dzięki czemu wozy powracające z Łagiewnik mogą zjeżdżać przodem, co ułatwia tu prace manewrowe.

Zjednoczenie Robót Inżynierskich prowadzi roboty związane z wymianą czterech torów obok hali zajezdni. Postęp robót jest jednak bardzo powolny, ze względu na ustawiczne przerywanie przez wykonawcę brygady remontowej do innych robót.

Aktualnie najważniejszą fazą w procesie przystosowania zajezdni do nowych zadań będzie przebiecie hali i wykonanie bram. Roboty fundamentowe prowadzić będzie nasz Zakład Remontowo-Inwestycyjny, natomiast konstrukcję bram oraz ich montaż wykonana Mostostal. Cykl tych robót przewidziany jest od października do marca 1975 r. W dalszej kolejności będzie się montować myjnie mechaniczne i podesty do konserwacji pantografów. Natomiast zostały już zamontowane żurawie obrotowe z elektro-wyciągami w miejsce dotychczasowych żurawii ręcznych. Przewidziana jest także modernizacja o-

świetlenia kanałów oraz instalacji grzewczych.

Zakład Remontowo-Inwestycyjny MPK zakończył we wrześniu ub. r. nadbudowę części socjalnej na Wydziale Remontowo - Produkcyjnym Tramwajowym, dzięki czemu znacznie powiększył się powierzchnia przeznaczona na szafy, natryski, umywalnie.

ZAJEZDNI AUTOBUSOWE W BIENIŹCACH I CZYŻYNACH. Dotychczas prowadzone sukcesywnie od szeregu lat prace modernizacyjne i adaptacyjne doprowadziły do znacznego zwiększenia pojemności obydwu zajezdni i usprawnienia obsługi oraz robót remontowo-konserwacyjnych taboru. I tak: Czyżyny zwiększyły pojemność ze 120 do 190 jednostek taboru, w czym aż 70 to autobusy przegubowe, pojemność zajezdni w Bieniżkach wzrosła ze 150 do 300 jednostek taboru, czyli o 100 proc. Jednakże dla prawidłowej eksploatacji taboru maksymalna pojemność zajezdni w Bieniżkach to 250 jednostek.

Zmodernizowano w zajezdniach stanowiska obsługi, zainstalowano myjnie na tych stanowiskach. W Czyżynach dobrze zdają egzamin tzw. sumiki, czyli cztery stanowiska wraz z kanałami przeglądowymi naprawczyymi do konserwacji i przeglądów autobusów przegubowych. Zajezdnia w Czyżynach w ostatnim okresie wzbogaciła się także o zaplecze socjalne, w tym szatnię i bufet. W najbliższym czasie przewiduje się dalszą przebudowę stanowisk obsługi technicznej m. in. przez poszerzenie kanałów przeglądowych. Roboty te prowadzi będzie Zakład Remontowo-Inwestycyjny MPK.

Na zwiększenie pojemności obydwu zajezdni decydujący wpływ miało wybudowanie

nowych placów postojowych. W r. 1975 Zakład Remontowo-Inwestycyjny Przedsiębiorstwa wybuduje — w oparciu o adaptowany projekt typowy — dyspozytornie w bramach obydwu zajezdni.

MODERNIZACJA TABORU TRAMWAJOWEGO. Do końca bież. roku zakończony zostanie I etap modernizacji wagonów typu N i pochodnych. Modernizacja w ramach I etapu polega na wprowadzeniu we wszystkich wozach, drzwi mechanicznie zamykanych oraz na przekształceniu wozów w pojazdy jednokierunkowe. Chodzi w tym wypadku o likwidację drzwi drugostronnych. Ponadto, nie mniej ważną zmianą jest instalowanie dodatkowego hamulca awaryjnego, szynowego, elektromagnetycznego.

Drugi etap modernizacji polega przede wszystkim na wprowadzeniu do sterowania obwodów bezpiecznego, niskiego napięcia w granicach 24-40 volt. Wzrost stopnia bezpieczeństwa polega tu głównie na uniezależnieniu hamulca awaryjnego od napięcia sieci jezdnej. Posiadamy już obecnie prototyp jednego wagonu silnikowego i dwóch doczepnych, które dobrze zdają egzamin w eksploatacji. Podjęcie dalszych prac modernizacyjnych w tym zakresie, obejmujących większą ilość jednostek taboru, uzależnione jest od dostawy tzw. przekształtników tyrystorowych na elementach elektronicznych. Producentem tych urządzeń jest Zakład Elta w Łodzi, który znajduje się w przededniu uruchomienia seryjnej produkcji. Przekształtniki tego typu zapewniają pewność działania urządzeń i eliminują hałas tak charakterystyczny w wozach tramwajowych typu 102N.

KOMUNIKATY

Komitet Organizacyjny Obchodów 100-lecia Komunikacji Miejskiej w Krakowie, zwraca się z gorącym apelem do pracowników (emerytów, rencistów) i osób postronnych, o zgłaszanie gotowości wypożyczenia względnie sprzedaży do Muzeum Narodowego w Krakowie, eksponatów na wystawę dotyczącą komunikacji zbiorowej w okresie ubiegłego stulecia.

Gotowość wypożyczenia lub sprzedaży eksponatów prosimy zgłaszać w Biurze Komitetu Wykonawczego, ul. Wawrzynca 13, parter.

Serdecznie dziękujemy p. Marii Urbanek z Dz. Księgozości Materiałowej i jej Mateo, p. Zofii Jania, za doręczenie — na nasz apel — wycinków prasowych, gazet i zdjęć. Materiały te przekazyaliśmy — do wykorzystania — Komitetowi Wykonawczemu Obchodów 100-lecia.

Ponownie apelujemy do naszych Czytelników, ich rodzin i znajomych! Pragnąc skompletować nasze archiwum, poszukujemy numerów: 24, 26, 27, 28, 29, 32 (i ewentualnie dalszych), ukazujących się w latach 1954-1958 gazety zakładowej MPK — „Nowe Torzy”, jak również wycinków z gazet, dotyczących MPK (sprzed 1970 r.), zdjęć itp. Zgłoszenia prosimy kierować na adres: Redakcja „Sygnałów MPK”, ul. Wawrzynca 13, I p.

Młodzież w naszych organizacjach

Organizacje społeczno-polityczne działające w naszym przedsiębiorstwie skupiają znaczny procent młodzieży zatrudnionej w MPK. W ostatnim czasie działalność naszej organizacji ZMS jest wysoko oceniana przez czynniki polityczne przedsiębiorstwa i Dzielnicy „Śródmieście”. Miało to miejsce w październiku i listopadzie, podczas kampanii sprawozdawczej poszczególnych kół dział-

ania przy Wydziałach. Sprawozdanie przedstawione przez przewodniczącego ZZ ZMS Jerzego Kłosa ujawniło także oczywiście i słabe punkty działalności. Ocena ZMS-u dokonana przez I sekretarza KZ PZPR tow. Adama Jędrusika i przewodniczącego KD ZMS dzielnicy „Śródmieście” kol. Tadeusza Seweryna była odbiciem dobrej działalności naszej organizacji. (F. S.)

Akcja Mikołajowa

Problem opieki nad Domami Dziecka przez poszczególne zakłady pracy jest bardzo istotny dla naszego społeczeństwa. Właśnie młodzież ZMS-owska I, III i XI kół włączyła się w akcję „Wszystkie dzieci są nasze”.

Szczególnie serdecznie tradycyjny „Mikołaj” urządzony był dla dzieci z Państwowego

Domu Dziecka nr 9. Rozdanie paczek odbyło się w Wydziale Eksploatacyjnym Tramwajowym Nowa Huta, przy ciastkach i herbacie. Nie jedyna to forma działalności I kół. Jedną z bardziej udanych była wieczornica poświęcona 57 rocznicy Rewolucji z Październikowej, połączonej z wieczornikiem tanecznym.

Uczniowie z Proszowic na praktyce w Bieniżcach

Przedsiębiorstwo nasze zawarło porozumienie z Międzyzakładową Szkołą Doszkalaćcą w Proszowicach, na podstawie którego uczniowie tej szkoły przez trzy dni w tygodniu — zawożeni i odwóżeni autobusami MPK — odbywają praktykę w Zajezdni Autobusowej w Bieniżcach. Praktyka ta odbywa się w zakresie napraw pojazdów samochodowych.

Aktualnie grupa praktykantów liczy 30 osób.

Z jednej strony więc stworzone zostały dla tej młodzieży korzystne warunki praktycznej nauki zawodu, z dru-

Emeryci i renciści dziękują...

Jedną z najbardziej humanitarnych form więzi zakładu pracy ze swymi pracownikami, jest stwarzania przez ten zakład, przez dyrekcję i czynniki społeczno-polityczne klimatu życzliwości, współpracy i opieki nad sprawami socjalno-bytowymi pracowników w czasie ich pracy. Więzi pamięci i opieki jest jednak wielokrotnie bardziej potrzebna tym, którzy wskutek choroby, wieku czy innych zdarzeń losowych, przestali być pracownikami zakładu. Zakładu, który był dla wielu — jedynym miejscem pracy w ich życiu, w który byli „wrośnięci”.

Czy i jak interesuje się nasz zakład tymi ludźmi? Najlepiej odpowiedzą sami. Oto — z niewielkimi skrótami — treść listu jaki wpłynął do naszej redakcji:

Zarząd Koła Emerytów i Rencistów M. P. K., pragnie tą drogą złożyć serdeczne podziękowanie Radzie Zakładowej, Dyrekcji i Komitetowi Zakładowemu PZPR w M. P. K. za życzliwość i zrozumienie jakim otaczają swoich emerytów, rencistów i wdowy po pracownikach. Pomoc finansowa wyrażająca się kwotą 75 tysięcy złotych na zapomogi bezwzględne, dokonywane zwroty za wczasy rodzinne z których członkowie Koła korzystają w każdym roku, asygnowane dodatkowe kwoty na zakup paczek dla chorych emerytów, oraz wiele innych świadczeń socjalno-bytowych, z których emeryci, renciści i wdowy korzystają, są materialnym potwierdzeniem moralnego zainteresowania i sprawowanej opieki nad byłymi pracownikami. Nie zapomina się również o tak ważnym dla zdrowia starego człowieka — czynniku, jak relaks na świeżym powietrzu. Dzięki pomocy Rady Zakładowej i przychylności Dyrekcji, w okresie od maja do listopada 1974 r. przydzielono nam 12 autobusów, którymi zorganizowaliśmy szereg wycieczek, z których skorzystało 546 emerytów i rencistów.

Za tę troskliwą opiekę i pomoc, w imieniu 878 emerytów i rencistów oraz 247 wdów, serdeczne podziękowania Radzie Zakładowej, Dyrekcji i Komitetowi Zakładowemu PZPR składa

ZARZĄD KOŁA EMERYTÓW I RENCISTÓW MPK W KRAKOWIE

...i nie pozostają dłużni

Właśnie! Okazuje się, że ludzie potrafią być wdzięczni, a że ludzie starsi nie mogą się obejść bez pracy... są i efekty! Oto jak nas Zarząd Koła Emerytów i Rencistów poinformował, członkowie tego Koła nie pozostali na uboczu czynów podejmowanych przez cały naród z okazji XXX-lecia P. R. L. To też podjęli i wykonali w naszym Ośrodku Wypoczynkowym w Osieczanach w kwietniu ubiegłego roku — czyn społeczny, na który złożyło się:

- wygrabienie wokół Ośrodka wszelkiego rodzaju śmieci, liści, gałęzi i spalanie ich,
- wykopanie 50 m rowu dla przeprowadzenia kabla energetycznego do kotłowni,
- zabezpieczenie 100 nowo wsadzonych drzewek, przez wbicie 100 palików i przywiązanie do nich drzewek,
- wykonanie prac pielęgnacyjnych przy różach i innych kwiatkach wokół Ośrodka.

W czynnie tym 46 emerytów przepracowało łącznie 184 roboczogodziny.

Ponadto grupa 4 emerytów, przebywająca w wczasach w Osieczanach w maju 1974 r., a to: B. Jędrzejec, W. Jaskówiec, J. Bizoń, F. Leśniak, przewiozła z magazynu 12 ławek, pomalowała je i zabezpieczyła do wyschnięcia.

Nie zabrakło więc w czynnie społecznym emerytów i rencistów M. P. K., nie ma jednostronnych świadczeń. Istnieje faktyczna więź pomiędzy zakładem pracy, a jego wysłużonymi pracownikami.

Wierzmy, że więź ta będzie się pogłębiać i poszerzać. (S)

Szlachetna akcja

Technika coraz bardziej wkracza w życie, wyręczając człowieka w jakże ciężkich pracach. W wielu wypadkach trudno sobie wyobrazić normalne życie bez osiągnięć współczesnej techniki. Coraz bardziej wgrzyzamy się w tajemnice natury, wiele jej zjawisk nauka potrafi już wytłumaczyć, a nawet je wywołać. Nikogo dziś już nie dziwią loty w kosmos czy medyczne przeszczepy organów ludzkiego organizmu.

Czy rzeczywiście jednak mimo osiągnięć techniki obecna medycyna jest tak wszechwładna?

Wielu światowej sławy lekarzy mających na usługach nowości techniki, poświęca swój czas i umiejętności na wykrycie „cudownych” właściwości jedynie dziś uniwersalnego i nie mającego ubocznych skutków dla organizmu ludzkiego — leku — jakim jest ludzka krew.

Jak dotąd nikomu jeszcze nie udało się wynaleźć środka, który mógłby ją zastąpić. Wszyscy orientują się doskonale, że bardzo często tam, gdzie zawodzi już wszystko, życie chorego ratuje właśnie krew.

Na apel lekarzy nawołujących do honorowego dawstwa krwi nie pozostała głucha załoga naszego przedsiębiorstwa.

Koło PCK przy naszym przedsiębiorstwie jest najstarszym w województwie. Od momentu jego powstania, tj. od roku 1945, działają w nim tacy ludzie jak: Tadeusz Paleczny, Stanisław Kwiatek, Klemens Kuś, Stanisław Budzoń, Joanna Kruk, Adam Król, Stefan Grabowski i Franciszek Segiet.

Właśnie przed kilkoma miesiącami wznowił działalność Klub Honorowych Dawców Krwi po dwuletniej przerwie.

Klub powstał przy Kole PCK

w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w roku 1964. Obecnie działa pod patronatem Zarządu Zakładowego ZMS. Pierwszymi członkami Zarządu Klubu byli:

Tadeusz Paleczny, Stanisław Karmański, Kazimierz Sułkowski i Tadeusz Kadziółka.

A jego opiekunem Włodzisław Pietruszka. Obecnie Koło PCK skupia 1600 członków, natomiast Klub Honorowych Dawców Krwi liczy 120 osób.

Ostatnia akcja dawstwa krwi była zorganizowana 9 grudnia 1974 roku.

Tradycyjnie już krwiodawcy spotkali się z przedstawicielami władz przedsiębiorstwa, lekarzami i przedstawicielami Zarządu Dzielnicy PCK. Są tacy między nimi, którzy oddali już dla potrzeb lecznictwa ponad 5 litrów krwi, prawie wszyscy z nich należą do ZMS.

Nie ma chyba piękniejszego momentu w życiu człowieka jak fakt uratowania życia drugiej osobie. Krwiodawcy nie znają tych, których ratują od śmierci i dlatego ludzie biorący udział w tych akcjach zasługują na nasze uznanie i szacunek.

FILOMENA SERWIN

„Sygnały MPK” — Miesięcznik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Wydawca: Samorząd Robotniczy MPK. Redagują: Andrzej Lisowski, Stanisław Szymański, Filomena Serwin. Zdjęcia: Tadeusz Zwoliński. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Kraków, ul. Wielopole 1. Z-Zu