

SYMPOLE

Nr 2 — 3 Rok I
LUTY — MARZEC
1975 r.

CENA 1 ZŁ

MIESIĘCZNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

MIĘDZYNARODOWY DZIEŃ KOBIET



Julia Piękoś

Miła, uczynna, pracę swoją zna na wylot. Wraz z rozwojem wydziału, ona także podnosiła swoje kwalifikacje. Pamięta czasy, gdy w Zakładzie Komunikacji Samochodowej gospodarzyło się kilkudziesięcioma samochodami — dziś liczą się na setki. W MPK pracuje od 1953 roku. Była inicjatorem założenia księżeczki mieszkaniowej dla sieroty z Domu Dziecka z Nowego Sącza.

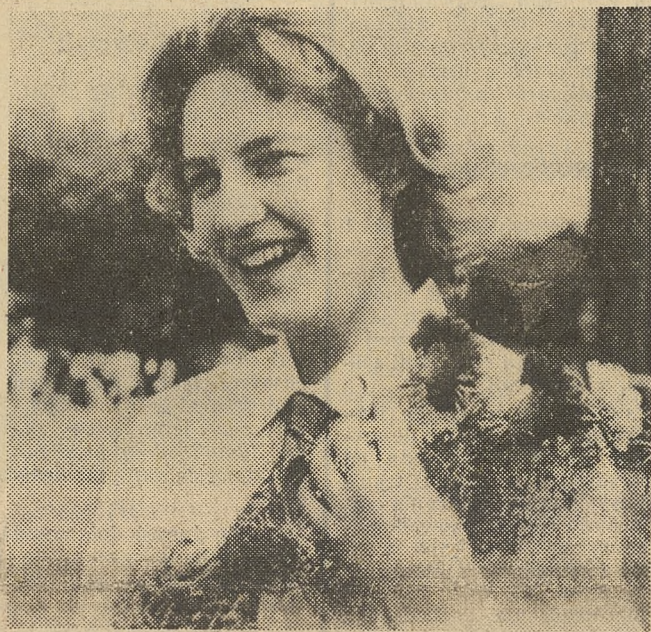
Życzę każdemu z Wydziałów takiego solidnego pracownika jak Julia Piękoś — mówi Szef Trakcji Samochodowej — inż. Marian Kalinowski. Jak trzeba pracować po godzinach to chętnie zostaje, pomaga koleżankom.



Stefania Pater

Oddział Podstacji w Czyżynach. Tu nad urządzeniami przetwarzającymi prąd zmienny na prąd stały czuwa operator — Stefania Pater. Pracuje w Oddziale 10 lat. W latach 1970—1972 pełniła funkcję II sekretarza OOP na swoim oddziale, a obecnie jest już pierwszym. Z pracy — mówi — jestem zadowolona. Mam miłych współpracowników. Nie zamieniłabym mojej pracy na żadną inną życzenie? Oczywiście mam. By nasze urządzenia były przystosowane do „dalnego sterowania”.

„Jako jedną z najważniejszych spraw widzimy konieczność poprawy sytuacji kobiet pracujących. Wiadomo powszechnie, że jest ona szczególnie trudna. Olbrzymia liczba kobiet w istocie rzeczy pracuje w dwóch miejscach — w swoim zakładzie i w domu. Kobiętom tym, zwłaszcza posiadającym kilkoro dzieci, jest bardzo ciężko. Powinniśmy uczynić wszystko by im ulżyć”.



Te słowa wypowiedział Edward Gierek, kiedy w trudnych dniach grudniowych 1970 r. objął kierownictwo partii. Słowa te nie pozostały bez pokrycia. Od tego bowiem czasu podjęto cały szereg decyzji, które ten fakt potwierdzają. Wymieniając jedynie te najważniejsze, nie sposób nie wspomnieć, że w tym zaledwie 4-letnim okresie:

- podwyższone zostały zasiłki rodzinne, co dotyczyło półtora miliona rodzin (grudzień 1970 r.),
- przedłużony został okres płatnej opieki nad chorym dzieckiem z 30 do 60 dni w roku, rozszerzając ten przywilej na ojców oraz podwyższono do 100 proc. zarobku netto zasiłku na czas opieki nad dzieckiem (styczeń 1972 r.),
- podwyższono najniższe renty rodzinne, wdowie i sierocie, co dotyczyło blisko półtora miliona osób (grudzień 1970 r.),
- przyznano prawo do wynagrodzenia za czas dwudniowego zwolnienia od pracy wszystkim pracownikom wychowującym dzieci do lat 14-tu, co dotyczyło pół miliona osób (marzec 1971 r.),
- przedłużono bezpłatne urlopy macierzyńskie z jednego roku do trzech lat z zachowaniem prawa powrotu do zakładu na równorzędne stanowisko i zaliczenie tego urlopu do stażu pracy (styczeń 1972 r.),
- przedłużono ustawowy urlop macierzyński z 12 do 16

tygodni przy pierwszym dziecku i do 18 tygodni przy każdym następnym, przy zachowaniu wypłaty 100 proc. zarobków netto, co dotyczy ok. 220 tysięcy kobiet (lipiec 1972 r.),

— utworzono fundusz alimentacyjny umożliwiający wypłatę świadczeń pieniężnych kobietom obciążonym dziećmi, w przypadku niemożności wyegzekwowania alimentów od ojca tych dzieci (lipiec 1974 r.),

To — jak już powiedziano — tylko niektóre, najważniejsze i bezpośrednio kobiet dotyczące decyzje, podjęte przez najwyższe władze naszego kraju i to zaledwie na przestrzeni minionego 4-lecia.

Czy możemy jednak zapomnieć o szeregu innych zdobyczach bezpośrednich, jak i pośrednich, które kobiety uzyskały w okresie 30 lat PRL? A sprawa całkowitej równości uprawnień kobiet z mężczyznami do nauki, pracy, wynagrodzenia, zajmowania — w o wiele szerszym zakresie — stanowisk kierowniczych i to niejednokrotnie b. wysokich? Miniony czas i szybko dokonujący się postęp nie tylko w sferze gospodarczej, lecz i w zmieniających się stosunkach społecznych powoduje, iż dziś nikogo nie dziwi, kobieta — komendant MO, kobieta — kapitan statku, kobieta — prezydent miasta, kobieta — dyrektor!

Czy 30 lat temu, tego rodzaju przypadki były tak jak dziś — rzeczą normalną? Sądzi się nieraz w potocznych rozmowach (najczęściej zresztą — w gronie męskim), że kobiety muszą pracować, aby pomóc mężowi w utrzymaniu rodziny, bo gdyby... itd., itp. Jest rzeczą niezaprzeczną, że praca kobiety stanowi niemal połowę dochodów budżetu rodziny, lecz czy jest to zdecydowanie jedyny czynnik warunkujący pracę zawodową kobiety? Nie możemy zapominać, że zaraz po wojnie, każda para rąk pozostałych przy życiu obywateli, liczyła się na wagę złota. Wyniszczone zasoby materialne kraju, wymagały wzmoczonego wysiłku w wszystkich zdolnych do pracy ludzi, a więc i kobiet. Stąd ówczesne kobiety — traktorzystki, murarki, milicjantki. A i dziś, na skutek olbrzymiego rozwoju potencjału gospodarczego kraju, mimo ciągłego unowocześniania metod pracy (automatyzacja i mechanizacja), ciągle jeszcze odczuwamy brak rąk do pracy, a więc i rąk kobiecych.

A czy stworzone w tym okresie warunki do nauki i awansu nie ukstałowały w kobietach uwarunkowań psychicznych, wyzwalających najbardziej cenne ambicje — dorównania innym, skorzystania z faktycznego statusu równości w prawach z mężczyznami i udowodnienia swych predyspozycji do tego? Przeprowadzane przy różnych okazjach i w różnych środowiskach sondaże na ten temat, jakkolwiek nie w sposób kompleksowy czy reprezentatywny, lecz za to szczerzy i jednoznaczny — fakt ten potwierdzają. A więc nie tylko sytuacja finansowa rodziny, nie tylko potrzeby gospodarcze kraju, od których uzależniona jest sytuacja finansowa każdej polskiej rodziny, a więc i kobiety, ale również aspiracje społeczne kobiet, ich wyzwolenie się spod ukształtowanego przez wieki określenia „kury domowej” — obalają teorię, iż kobiety zaprzestały by pracy zawodowej, przy zwiększonych zarobkach mężczyzn. Jest bowiem w obecnej sytuacji sementowany kształt wspólnych interesów, przyczyn i skutków na linii państwo — rodzina — kobieta, w którym kobieta pracująca zawodowo stanowi niezbędne ogniwo.

(Ciąg dalszy na str. 2)



Emilia Klos

Wydział — Eksploatacji Tramwajowej w Podgórzu. Tu Emilia Klos — starszy dyspozytor — układa służby dla motorowych. I tak prawie przez 30 lat — które zleciały jak chwila — Pani Emilia jest także urodzonym społecznikiem. Pracuje społecznie w Radzie Zakładowej, Lidze Kobiet, Organizacji Partyjnej.



Stanisława Budzon

Starszy inspektor BHP, pracuje w MPK od 1950 roku.

Mówi kierownik działu BHP — Augustyn Dobrowolski. „Pani Stanisława działa aktywnie w Zakładowym Kole PCK, jest pracownikiem zdyscyplinowanym, posiada olbrzymią wiedzę zawodową. Koleżanka, miła.”



Irena Per

Pracuje w MPK od 1958 roku. Najpierw jako konduktorka, obecnie — brygadziarka w brygadzie napraw i konserwacji kasowników i automatów biletowych. Mówi kierownik Wydziału Eksploatacji Tramwajowej Stanisław Mikulski: „Irena Per, to solidna i zdyscyplinowana pracownica. Cieszy się dobrą opinią. Jest koleżanka, i chyba dlatego została na Wydziale mężem zaufania”.

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz życzenia dalszej, owocnej pracy, zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym, składamy styczniowym i lutowym jubilatom naszego przedsiębiorstwa, którzy przepracowali w MPK Kraków:

35 LAT PRACY

Aleksander DUBIEL — Wydz. Zabezpieczenia Ruchu, Józef Franciszek KURAS — Wydz. Remont.-Produkcyjny, Henryk SZYSZKA — Wydz. Remont.-Produkcyjny.

30 LAT PRACY

Józef SETKOWICZ — Wydz. Remont.-Produkcyjny, Stanisław ŚLIZ — Wydz. Remont.-Produkcyjny.

25 LAT PRACY

Bernard PŁOSZYŃSKI — Wydz. Zabezpieczenia Ruchu.

20 LAT PRACY

Antoni BUJAK — Zajezd. Bonarka noc, Eugeniusz GO-DZIK — Wydz. Sieci i Podstacji, Florentyna GŁOWACZ — Wydz. Zaop. Mater., Kazimierz GWIZD — WET Nowa Huta, Genowefa KAWALEC — WEA Bieńczyce, Ignacy KASPRZYK — kier. Transportu, Monika KWINTA — Wydz. Zabezp. Ruchu, Andrzej MORYS — Wydz. Zabezp. Ruchu, Tadeusz MLECZKO — Zaj. Bonarka dzień, Antoni

PISKORZ — WET Podgórze, Joanna LATA — Str. Przemysłowa.

15 LAT PRACY

Władysław CZAJA — Wydz. Taksówek, Maksymilian GACH — WEA Czyżyny, Stanisław GUMUŁA — Wydz. Taksówek, Władysław KOTARBA — Wydz. Taksówek, Jan MATOGA — WEA Bieńczyce, Ludwik OSOBA — Zajezdnia Bonarka dzień, Władysław RAJCZYK — Wydz. Transp. i Sprzętu Specjalnego, Józef ŚWIDZIŃSKI — Wydz. Taksówek, Kazimierz TERESZKIEWICZ — Wydz. Taksówek.

10 LAT PRACY

Franciszek BOBULA — Zakład Remont.-Inwestycyjny, Aleksandra CYBULA — WEA Bieńczyce, Stanisław CZAJKOWSKI — WEA Czyżyny, Helena DĄBEK — WEA Czyżyny, Zbigniew GEISLER — WET Nowa Huta, Adolf GRZEBINOGA — Wydz. Zaop. Materialowego, Helena GRABSKA — Zaj. Nowa Huta dzień, Leopold HACHLICA — WET Podgórze, Andrzej HACZEK — WET Nowa Huta, Edward JANIA — Slusarnia, Adam JANAS — Wydz. Remont. Produkc., Zygmunt KOLAT — Wydz. Zaop. Materialowego, Elżbieta KONCZEWSKA — Dział Inwent., Tadeusz NIEPOŁOMSKI — Wydz. Taksówek, Krystyna NOSTKIEWICZ — Wydz. Taryf.-Biletowy, Maria OGRÓDŃ — WEA Czyżyny, Władysława OSTROWSKA — Dział Obrachunku Plac, Krystyna URBAN — Wydział Zaopatrzenia Materialowego, Genowefa RZEŹNIK — Wydz. Zabezp. Ruchu, Genowefa SKURATOWICZ — WET Nowa Huta, Józef RACHWAŁIK — Zakład Rem.-Inwestycyjny, Stanisław ZAJĄC — WET Nowa Huta. (S.)

Sprawy pracownicze 1974 roku

Ubiegły rok przebiegał w naszym Przedsiębiorstwie pod znakiem szeregu pomyślnych zjawisk, w zakresie zatrudnienia. W ogromnej mierze było to rezultatem określonych działań, mających na celu uzyskanie poprawy sytuacji w tej dziedzinie tj. przede wszystkim stabilizacji zatrudnienia i likwidacji deficytu w niektórych zawodach, w tym przede wszystkim wśród kierowców.

Jeśli chodzi o zatrudnienie kierowców, udało się przełamać nareszcie istniejący od dłuższego czasu impas: stan zatrudnienia w tym zawodzie pokrywa w zasadzie aktualne potrzeby przewozowe. Zasluga to przede wszystkim prowadzonych, konsekwentnie od początku roku kursów na uzyskanie prawa jazdy DM.

Szeroki program różnego rodzaju form zdobywania i podnoszenia kwalifikacji zawodowych pracowników już zatrudnionych oraz szkolenia młodzieży, leży u podstaw wielu pomyślnych zmian w dziedzinie zatrudnienia i potwierdza konieczność podejmowania dalszych starań i wysiłków, aby tą drogą zdobywać kadre kwalifikowanych pracowników i przez stałą opiekę nad nią związać ją trwale z Przedsiębiorstwem.

Tak np. w obecnym roku szkolnym nasza Szkoła Przyzakładowa uruchomiła dwie

dotatkowe klasy i nie tylko nie było problemu z naborem chętnych do nauki, ale nie wszystkich zdołano przyjąć. W bież. roku zamierza się odtworzyć średnie trzyletnie studium zawodowe ekonomiczno-eksploatacyjne dla pracujących absolwentów Zasadniczej Szkoły Zawodowej o kierunkach: komunikacja miejska ze specjalnościami technik komunikacji miejskiej, dyspozytor, regulator.

W ramach współpracy z Politechniką Krakowską MPK własnym sumptem, doprowadziła do uruchomienia studium magisterskiego dla inżynierów o specjalności: pojazdy szynowe. Aktualnie studium to odbywa 14 naszych pracowników, a 30 przygotowuje się do egzaminu na Politechnikę.

W drodze szkolenia wewnątrz zakładowego ok. 100 pracowników MPK zdobywa drugi zawodowy kwalifikacji już zatrudnionych oraz szkolenia młodzieży, leży u podstaw wielu pomyślnych zmian w dziedzinie zatrudnienia i potwierdza konieczność podejmowania dalszych starań i wysiłków, aby tą drogą zdobywać kadre kwalifikowanych pracowników i przez stałą opiekę nad nią związać ją trwale z Przedsiębiorstwem.

Coraz lepiej rozwija się współpraca z zespołem szkół zawodowych w Proszowicach, której uczniowie jednej z klas odbywają praktykę w obiektach zaplecza MPK. W przyszłym roku praktyka tego rodzaju obejmie uczniów dwóch klas. Aktualnie Przedsiębiorstwo nasze sprawuje patronat nad dwiema krakowskimi szkołami podstawowymi — szkołą nr 11 i nr 14. Świadcze-

nia w ramach patronatu obliczone są na pozyskanie absolwentów tych szkół do pracy w MPK. I tak zachęca się młodzież tych szkół do kontynuowania nauki w naszej Szkole Przyzakładowej, organizując wycieczki do Przedsiębiorstwa połączone ze zwiedzaniem zajazdów, głównej dyspozytorni i innych obiektów zaplecza, wyświetla filmy, ukazujące pracę motorowego i kierowcy autobusowego.

W grudniu ubiegłego roku zatwierdzony został przez KSR do realizacji drugi już z kolei plan społeczno-gospodarczy dotyczący spraw załogi. Po raz drugi również, zarówno uchwaleń tego planu, określeń szczegółowych zadań i zapewnienie środków realizacji nastąpiło wcześniej zanim opracowany został plan techniczno-ekonomiczny. Wskazuje to na wysoką rangę całokształtu polityki kadrowej w naszym Przedsiębiorstwie. Ważnym fragmentem tej polityki jest również nowy program adaptacji społeczno - zawodowej młodych pracowników wsparty badaniami socjologicznymi naszej Pracowni Analizy Społecznej.

W roku ubiegłym ważnym symptomem poprawy sytuacji kadrowej był spadek o jedną trzecią fluktuacji załogi. Istotnym czynnikiem stabilizacji załogi była, przeprowadzona w kwietniu, regulacja plac, przyznawanie nagród

kwartalnych za nienaganną wzorową pracę, a także spotkania z ludźmi dobrej roboty oraz znaczna poprawa warunków socjalno-bytowych. W 90 proc. zaspokojone zapotrzebowanie na wczasy. W 100 proc. potrzeby kolonijne. Umożliwiono 300 pracownikom spędzenie urlopów zagranicą: w Bułgarii, na Węgrzech i w NRD.

W roku 1973 powierzchnia urządzeń socjalnych w Przedsiębiorstwie zwiększyła się o 1 tys. m. kw. zaś w roku 1974 o dalszych 600 m. kw. W roku ubiegłym było o 34 proc. mniej wypadków przy pracy w porównaniu z rokiem poprzednim. Nastąpiło obniżenie się także wskaźników częstotliwości i ciężkości wypadków.

Wszystkie wymienione pozytywne zjawiska nie oznaczają, oczywiście że sytuacja w dziedzinie zatrudnienia jest już w pełni zadowalającą. W niektórych jednostkach produkcyjnych głównie na zapleczu technicznym występują jeszcze braki kadrowe, w niektórych zawodach nawet w granicach 10—15 proc. Dlatego też podejmowane będą dalsze działania zmierzające do sukcesywnego rozwiązywania kolejnych trudności i problemów jakie wynikają z potrzeb rozwojowych Przedsiębiorstwa, którego sprawne funkcjonowanie w ogromnym stopniu uzależnione jest od należytej obsady wszystkich stanowisk i służb.



Honorata Bachorska

pracuje w dziale Ekonomicznym od 1969 roku, pełniąc funkcję specjalisty ds. ekonomicznych. Pełni wiele funkcji społecznych m. in. jest skarbnikiem KZ PZPR, członkiem Komisji Rewizyjnej w dzielnicy Śródmieście. Jak godzi pracę zawodową ze społeczną oraz obowiązkami domowymi? Oczywiście, energię i zaradności Honoracie Bachorskiej nie brak. A przy tym urody mogłaby pozazdrościć jej nie jedna „dama” małego ekranu.



Cecylia Kowal

Niektórzy mówią o niej „odważna”. Jeździła wszystkimi numerami tramwaj. Pierwsza w pierwszy rejs. Cecylia Kowal pracuje w MPK od 1964 roku, jako motorowa. Mówi kierownik WET inż. Andrzej Grochala „To zdyscyplinowany pracownik, nie mamy z nią kłopotu. Bierze czynny udział w czynach społecznych.

Janina Łuszczak

Pracuje w MPK — 25 lat. Przez ostatnie cztery lata pełni funkcję regulatora w Wydziale Zabezpieczenia Ruchu w Cichym Kąciuku. „Z pracy jestem zadowolona — mówi — przywykłam się do mieszkańców tej dzielnicy. Mam do nich zaufanie, a oni także darzą mnie tym samym.

A co mówią na ten temat pasażerowie czekający na przystanku. „Miła i sympatyczna jest nasza pani. Zyczylibyśmy każdemu punktowowi takiej pracownicy”.

My do życzeń dołączamy nasze. Oby tak przez następne 25 lat — pani Janina — nie zmieniła się.



Marta Dąbrowska

W wydziale Taryfowo-Biletowym pracuje od 1968 roku. Pracę Wydziału zna bardzo dobrze. Pełni tu funkcję referenta ds. ekonomicznych. Lubi swoją pracę i atmosferę jaka w niej panuje. Miła, kłóli-

Pod koniec ubiegłego roku miała miejsce konferencja, z udziałem przedstawicieli MPK, Wydziału Komunikacji Urzędu miasta Krakowa, wydziałów ruchu drogowego Komendy Wojewódzkiej i Komendy Miejskiej MO, oddziałów komunikacji urzędów dzielnicowych i Miejskiego Biura Projektów — w czasie której przedyskutowano całokształt zagadnień związanych ze sprawami koordynacji rozwiązań proble-

nowo projektowanych osiedlach.

Przy uzgadnianiu projektów budowy torowisk należy zwrócić uwagę, aby siatki ochronne lokalizowane były po zewnętrznych stronach torów.

Ze strony MPK padła propozycja rozważenia możliwości wprowadzenia jednego kierunku ruchu na niektórych ulicach os. Azory.

MPK przedłożyło do Miejskiego Zjednoczenia Dróg i Zieleni program dotyczący oświetlenia przystanków tramwajowych i autobusowych oraz torowisk wydzielonych.

Ze strony przedstawicieli naszego przedsiębiorstwa padł również wniosek, aby funkcjonariusze MO regulujący ruch udzielali, w miarę możliwości, pierwszeństwa przejazdu autobusom i tramwajom.

MPK pozostawać będzie w ścisłym kontakcie z Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej MO w zakresie zabezpieczenia ruchu na trasach zastępczych w przypadku awarii lub wypadków drogowych na trasach głównych. Podobny kontakt Przedsiębiorstwa w zakresie robót torowych na drogach i ulicach miasta, ma być utrzymywany z Miejskim Zjednoczeniem Dróg i Zieleni.

W celu usprawnienia ruchu należy wprowadzić zakazy zatrzymywania się innych pojazdów koło przystanków autobusowych, jak też polepszyć oświetlenie szeregu ulic, stanowiących trasy komunikacji masowej.

Miejskie Zjednoczenie Dróg i

Zieleni spowoduje montaż i modyfikację szaf sterowniczych, w celu stworzenia możliwości wyłączania w godzinach nocnych systemu trójkolorowej sygnalizacji ulicznej i zastępowania go światłami żółtymi, migającymi.

Ustalono, że w grupie wypadkowej MPK będzie uczestniczyć osoba uprawniona do prowadzenia pociągów tramwajowych, celem skrócenia czasu postoju wozów, spowodowanego wypadkiem. Osoba ta zastąpi motorniczego, który nie może prowadzić wozu do czasu przeprowadzenia dochodzeń i wyjaśnień przez MO.

Od dłuższego już czasu na porządku dziennym stoi sprawa wprowadzenia w naszym mieście telewizji przemysłowej, jako elementu systemu centralnego sterowania ruchem w mieście. Postuluje się, aby centrala sterownicza telewizji przemysłowej znajdowała się w gmachu Komendy Miasta MO przy ul. Siemieradzkiego.

Sterować telewizją przemysłową będzie MO, przy udziale MPK. Komenda Miejska MO zadeklarowała już 20 mln zł na rzecz telewizji przemysłowej. Dla skoordynowania działań inwestycyjnych i technicznych, gdy chodzi o wprowadzenie sygnalizacji telewizyjnej w naszym mieście zaproponowano jako inwestora wiodącego — Miejski Zarząd Dróg i Zieleni.

Główne trudności stwarza w realizacji tego przedsięwzięcia brak wykonawcy projektu oraz brak odpowiedniej aparatury.

WNIOSKI NARADY W OSIECZANACH

matyki komunikacyjnej w mieście ze sprawami bezpieczeństwa i organizacji ruchu.

A oto niektóre podstawowe wnioski, podjęte w wyniku przedstawionych i przedyskutowanych problemów.

Przy projektowaniu w mieście nowych rozwiązań komunikacyjnych, autorzy projektów tych rozwiązań, powinni je konsultować i uzgadniać z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w zakresie spraw, dotyczących trakcji tramwajowej i autobusowej.

Dotyczy to nie tylko przedsięwzięć związanych z przebudową układów komunikacyj-

nych w centrum Krakowa, ale także nowo projektowanych osiedli mieszkaniowych projekty aktualnie realizowanych i wchodzących do realizacji osiedli powinny być zweryfikowane pod kątem prawidłowego przystosowania tras do obsługi tych osiedli przez komunikację autobusową. Brak dotychczas tego rodzaju konsultacji i uzgodnień spowodował szereg trudności na już wybudowanych osiedlach, przy wprowa-

dzeniu tam komunikacji masowej. Generalną bolączką są tam: zbyt wąskie ulice, zbyt małe promienie skrętów, brak miejsc na końcówki postojowe, nieprawidłowe rozwiązania skrzyżowań itp. Konieczna jest obecnie przebudowa i modernizacja sieci drogowej w osiedlach. Wykonawcą ma być Miejskie Zjednoczenie Dróg i Zieleni, natomiast projekty przebudowy do końca pierwszego kwartału br. ma przygotować Miejskie Biuro Projektów. Niezbędne jest zarządzenie prezydenta m. Krakowa dotyczące projektowania dróg o odpowiedniej szerokości i łukach na

Wyniki obrad Wyjazdowego Posiedzenia w MPK Komisji Taboru Tramwajowego i Zaplecza przy Instytucie Kształcenia Środowiska Ministerstwa Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska.

Omawiane były trzy tematy: niektóre elementy i części stosowania farb poliuretanowych do powlekania powierzchni metalowych w taborze tramwajowym, możliwości własnej produkcji części zamiennych do eksploatowanych typów taborów oraz modernizacja taboru typów tramwajowych N w Krakowie.

Przedmiotem oceny były dotychczasowe wyniki doświadczeń podjętych przez MPK Kraków przy współpracy z Dębicką Fabryką Farb i Lakierów w zakresie stosowania farb olejnych i lakierów typu nitro, przy powlekanii metalowych powierzchni taboru tramwajowego. Dotychczasowe wyniki są bardzo obiecujące. Powłoki z tych farb są o wiele trwalsze i nie tracą z czasem pierwotnej barwy. Dotychczas trzeba było mniej więcej po upływie roku lakierować wozy od nowa, przy posługiwaniu się natomiast farbami poliuretanowymi, zabieg ten wystarczy powtarzać w odstępie 5-letnim. Do chwili obecnej 27 jednostek taboru tramwajowego otrzymało powłoki poliuretanowe. Malowanie odbywa się metodą hydrodynamiczną, która pozwala na bardziej oszczędne zużycie farb. Na razie jednak istnieją trudności w ich uzyskaniu, ponieważ produkowane są na skalę półtechniczną i dopiero w roku 1975 wytwórnia przewiduje przejście na skalę przemysłową. Komisja uznała za celowe stosowanie w przyszłości farb poliuretanowych w miejscach dotychczas stosowanych.

Ze względu na trudności z uzyskaniem części zamiennych do wozów typu N i 102-N (fabryka „Konstal” zaprzestała ich produkcji) rozpatrywana jest możliwość podjęcia — w ramach MPK — produkcji

niektórych elementów i części zamiennych do tych typów taboru. Jednakże z góry wiadomo, że nie wszystkie części będą mogły być tą drogą uzupełniane i że mogą powstać trudności w dalszej eksploatacji znacznej części taboru tramwajowego, jakim dysponują miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne w Polsce. Stąd też postanowiono spowodować wystąpienie przez resort do innych resortów przemysłowych, w celu podjęcia produkcji, przynajmniej niektórych najbardziej skomplikowanych części, na wyspecjalizowane zakłady. Ponadto uznano za celowe prowadzenie we własnym zakresie przez miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne w Polsce, produkcji tych elementów i części zamiennych, na zaradzie określonego podziału pracy i specjalizacji.

Na podstawie doświadczeń w zakresie modernizacji starego taboru tramwajowego w MPK Kraków, jak też w innych miejskich przedsiębiorstwach komunikacyjnych, uznano za efektywne dotychczasowe doświadczenia i przedsięwzięcia w tym zakresie, przy czym wyniki uzyskane przez MPK Kraków spotkały się, ze szczególnym uznaniem. Chodzi tu w szczególności o takie zmiany modernizacyjne, które polegają na zastosowaniu tworzyw sztucznych, w miejsce drewna i metalu, zastosowanie kształtowników aluminiowych w miejsce drewnianych, wreszcie o zastosowanie niskiego napięcia w sterowaniu obwodów.

Zapoznano członków komisji z pracą absolwentów Wydziału Mechanicznego Politechniki Krakowskiej, dotyczącą budowy koła elastycznego do wagonów typu N.

Wyniki obrad Wyjazdowego Posiedzenia w MPK Komisji Taboru Tramwajowego i Zaplecza przy Instytucie Kształcenia Środowiska Ministerstwa Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska.

MIEDZYNARODOWY DZIEŃ KOBIET

(Ciąg dalszy ze str. 1)

Czy jednak samo stwierdzenie tego faktu, czy podejmowane ważne ze względu na kobiety decyzje, stanowią już o tym, że zrobiono już wszystko, aby żyć pracujące kobiety uczynić — przynajmniej — lżejsze? Oczywiście, że nie! Podejmowane w tym kierunku działania wciąż jeszcze nie zaspakajają rosnących wymagań i potrzeb kobiety — żony — matki — gospodyni — pracownicy. Ale też nie są to sprawy, które dałyby się załatwić za pomocą jednego czy drugiego dekretu. Są to sprawy ze sfery pomocy kobiecie — gospodyni. Dokonyjący się intensywny rozwój przemysłu spożywczego i przetwórstwa oraz rozwój sieci handlu i usług, idzie na przeciw tym potrzebom, jednak efekty reform i nakładów inwestycyjnych każą na siebie długo czekać. Ciągłe jeszcze kobiety najbardziej odczuwają skutki niedomogów zaopatrzeniowych i usługowych. Wiele spraw z tego zakresu uzależnionych jest od aktualnej sytuacji rynkowej i niemożności zaspokojenia wszystkich, wzrastających potrzeb w niektórych asortymentach. Ale też wiele w tym niedomogów organizacyjnych, braku rozeznania, niedowładów ze zwyczajnie określając — złej pracy ogniw gospodarki terenowej, odpowiedzialnych za sprawy handlu, transportu, usług itp.

Zbyt wolno jeszcze następują zmiany w świadomości mężczyzn iż kobieta dzisiejsza, to kobieta pracująca na ogół więcej i ciężiej niż mężczyzna. Kobieta pracująca po normalnych obowiązkach służbowych nie korzysta z prawa do odpoczynku. Drugi etat, jakim jest prowadzenie domu, w dalszym ciągu pozostaje największym obciążeniem kobiety pra-

cującej. Faktem jest, że coraz częściej słyszy się o pomocy mężczyznom w pracach domowych i nie budzi to już zdziwienia, lecz przypadki te nie stanowią jeszcze — ugruntowanej zasady.

Jak więc widzimy, problem kobiet — mimo olbrzymich zmian, jakie nastąpiły w 30-leciu, jest nadal trudny, lecz w zupełnie innym wymiarze, jak kobiet krajów spoza państw socjalistycznych. Podczas gdy w świecie kapitalistycznym w Międzynarodowym Roku Kobiet dokonuje się ustaleń planów walki kobiet o — podstawowe nierzaz uprawnienia, a nas — bilansuje się dotychczasowe osiągnięcia, przywileje i szuka się dróg dalszych ułatwień i wyróżnień kobiet. Gdy w wielu krajach dzisiejszego świata, w tym „roku kobiet” toczy się walka o prawo do równości, do pracy, nauki, o prawo do życia, u nas zastanawiamy się nad tym, jak rozwiązać w wszystkich pozostałych problemach kobiet. Rozwiązać w Polsce problemy kobiet znacząco by rozwiązać wszystkie niedomogi życia społecznego, a to nie jest program na jeden rok, na jedną pięćdziesiątą. Musimy być realistami i widzieć zarówno wszystkie istniejące możliwości, jak i piętrzące się wciąż trudności. Musimy stale dążyć do poprawy aktualnej sytuacji, lecz nie tracić z oczu i pamięci tego co już zrobiono. W końcu musimy pamiętać, że każda następna oczekiwana przez kobiety, pozytywna decyzja zależy od tego, czy naszą pracą dostarczymy materialnych środków na jej urzeczywistnienie.

Jest to na pewno naszym wspólnym — kobiet i mężczyzn — celem.

S. SZYMAŃSKI

WYDZIAŁ SIECI I PODSTACJI



Eugeniusz Godzik

Zatrudniony w MPK od grudnia 1955 r. jako elektromonter miejskich linii elektrotrakcyjnych. Wykazując dużą sumienność i zaangażowanie w pracy został brygadystą wiodącym. Na stanowisku tym odznacza się zdolnością do podejmowania szybkich i trafnych decyzji. Za swoją pracę otrzymał odznakę Zasłużonego Przewodnika Pracy Socjalistycznej. Obecnie pełni funkcję przewodniczącego Oddziałowej Rady Robotniczej. Pelen inicjatyw, aktywnie uczestniczy we wszystkich pracach społecznych i czynach podejmowanych w Wydziale.

skoncentrować się na pracach związanych z konserwacją podstacji.

Na marginesie trzeba zaznaczyć, że w związku z odmową dostawy w roku 1975 dla MPK urządzeń ZTT-73, przewiduje się możliwość wykonania urządzeń o podobnym zastosowaniu we własnym zakresie.

Wprowadzenie systemu zdalnego sterowania podstacjami wymagać będzie zdecydowanego usprawnienia. Środków łączności telekomunikacyjnej i radiotelefonicznej. Niezbędne jest utworzenie dla sekcji dyspozycji mocy własnej sieci telefonicznej, z centralą na podstacji dyspozytorskiej Czyżyny oraz wprowadzenie łączności radiowej na wydzielonym kanale, zabezpieczającej w szczególności łączność między sekcją dyspozycji mocy, a pogotowiami sieciowymi i podstacjami.

Nawet przy systemie zdalnego sterowania podstacjami nie można wykluczyć wypadków powstawania awarii o tzw. utajonych przyczynach. W związku z tym istnieje projekt utworzenia pogotowia diagnostycznego, którego zadaniem byłoby szybkie i dokładne ustalenie danych o awarii, a na co dzień prowadzenie w tym zakresie działalności profilaktycznej.

Bardzo polecam naśladowanie Wydziału Zabezpieczenia Ruchu. Koncepcja i jej skutki są na pewno potrzebne dla ludzi podlegającym adaptacji zawodowej.

I jeszcze jeden mankament. Czy przypadkiem nie było za wielu reprezentantów kadry kierowniczej? Na pewno byłoby zastrzeżenia także w tym kierunku, a niestety nie każdy ma odwagę powiedzieć to wprost. A przecież znajomość tych spraw i prawidłowe ich zrozumienie również byłaby potrzebna.

Oczywiście te mankamenty nie świadczą, że spotkanie było niepotrzebne.

FILOMENA SERWIN

ZTT-73 (zestaw telemechaniki tonalnej). Zestaw ten umożliwia ciągłą kontrolę pracy zasadniczych urządzeń podstacji oraz zdalną interwencję w celu usunięcia wszelkich nieprawidłowości w funkcjonowaniu tych urządzeń. Zestaw telemechaniki tonalnej pracuje w sy-



Stefan Rachwalik

Jest długoletnim pracownikiem MPK, zatrudnionym od maja 1945 r. Początkowo pracuje w charakterze ślusarza, a od 1972 r. jako elektromonter miejskich linii kablowych. Pracownik zdyscyplinowany, sumienny i obowiązkowy, pelen twórczych inicjatyw. Może być przykładem dla innych pracowników.

Za swoją pracę został wyróżniony m. in. odznaką „Przewodnika Pracy Socjalistycznej”, odznaką „Zasłużonego Pracownika Pracy Socjalistycznej”, odznaką „Zasłużonego Racionalizatora Produkcji” oraz złotą odznaką „Za Pracę Społeczną dla Miasta Krakowa”.

Jest inicjatorem oraz uczestnikiem wielu czynów społecznych i produkcyjnych.

stemie telekomunikacyjnym, pozwala bowiem na przekazywanie do ośrodka dyspozycji informacji o stanie urządzeń na podstacjach sterowanych oraz umożliwia włączanie i wyłączanie tych urządzeń w razie jakiegokolwiek nieprawidłowości. Możliwość ta zezwala na wyeliminowanie najczęściej spotykanych przzerw w zasilaniu, spowodowanych przeciążeniami wywołanymi przez znaczne zgrupowanie pociągów tramwajowych w małych odcinkach lub też zwarciami w wozach silnikowych.

Likwidacja zaniku napięcia, przy systemie zdalnego sterowania, nie będzie wymagała wyjazdu brygady pogotowia. Pracownicy brygad będą mogli

są pod kątem eliminacji ob-
slugi, a w dalszej przyszłości
możliwości wprowadzenia
zdalnego sterowania.

Już w roku bieżącym 6 pod-
stacji pracuje w systemie bez-
obsługowym. Na podstacjach
pracujących w tym systemie
wiele czynności musi być wy-
konywanych przez pogotowia
techniczne. Po ułożeniu odpo-
wiedniej ilości kabli teletech-
nicznych (sterowniczych) i za-
montowaniu urządzeń sterow-
niczych, system bezobsługowy
przekształcony będzie w sys-
tem zdalnego sterowania, z
pełną kontrolą stanu poszcze-
gólnych urządzeń. Główną rolę
w systemie sterowania na
terenie Nowej Huty spełniać
będzie podstacja Czyżyny, zaś
na terenie pozostałych dziel-
nic Krakowa, podstacja Reja.
Podstacje te posiadają będą
również centra dyspozycji mo-
cy, zapewniające prawidłowe
i szybkie reagowanie na wszel-
kie awarie i uszkodzenia.

Z doświadczeń przeprowa-
dzonych w MPK Łódź i MKK
Warszawa wynika, że system
zdalnego sterowania podsta-
cjami, powinno się realizować
w oparciu o urządzenia typu



Jan Janas

Pracownik MPK od maja
1945 roku. Przez pierwsze
dwa lata zatrudniony jako
motorowy, następnie jako
ślusarz zajezdniowy. W ro-
ku 1956 po ukończeniu kur-
su jako elektromonter pod-
stacji trakcyjnych pracuje
na podstacji „Czyżyny”,
pełniąc funkcję brygadysty
grupy remontowo-konser-
wacyjnej. Czynnie anga-
żuje się w pracy społecznej.
Aktualnie pełni funkcję
Oddziałowego Społecznego
Inspektora Pracy, przewo-
dzącego Oddziałowej Ra-
dy Związkowej.

Jest członkiem Prezydium
Rady Zakładowej. Towar-
zystwa Janas jest inicjatorem
wielu czynów i prac społecz-
nych, biorąc w nich czyn-
ny udział.

Jest człowiekiem nie bo-
jącym się obowiązków, na
którym zawsze można po-
legać.

ROZBUDOWA I MODERNIZACJA PODSTACJI ENERGETYCZNYCH

W roku 1968 moc 9 posiada-
nych przez MPK podstacji
trakcyjnych wynosiła 11,240
kW. Obecnie MPK posiada 12
podstacji, o łącznej mocy
25,200 kW. Jak z tego zesta-
wienia wynika, liczba podsta-
cji wzrosła w niewielkim stop-
niu, natomiast moc uległa
więcej niż podwojeniu. Jest



Józefa Wojarska

Pracuje w MPK od wrze-
śnia 1960 roku, początkowo
w Dziale Studiów Ruchu,
następnie od 1971 r. prze-
chodzi do pracy w Wydzia-
le Sieci i Podstacji Trak-
cyjnych gdzie jest zatrud-
niona w charakterze robot-
nika gospodarczego do prac
lekkich.

Jest pracownikiem bardzo
sumiennym i zdyscyplino-
wanym. Bierze czynny ud-
ział w organizowanych
przez Wydział czynach spo-
łecznych.

Pełniąc obowiązki sprzą-
tającej pomieszczenia Od-
działu Sieci utrzymuje we
wzorowej czystości.

to wynikiem stałej, systema-
tycznej modernizacji wszyst-
kich podstacji. Dotychczas mo-
dernizacja ta polegała głównie
na zastępowaniu zespołów pro-
stokątnych zespołami krze-
mowymi, z równoczesną wy-
mianą układów automatyki
sterowania trafo zasilających i
wyłączników. Prace moderni-
zacyjne stwarzały również
możliwość ograniczenia liczby
zatrudnionych w obsłudze. W
roku 1968 w 8 podstacjach
pracowały 72 osoby, zaś w ro-
ku 1974 w 12 podstacjach pra-
cowały 63 osoby.

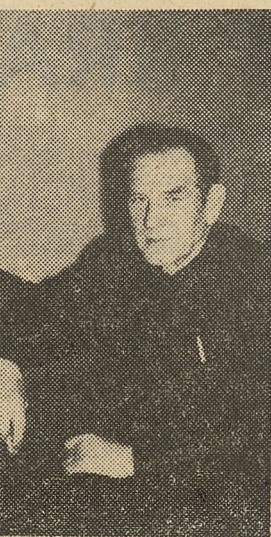
Nieprzypadkowo bowiem
wszystkie przedsięwzięcia mo-
dernizacyjne, zwłaszcza w o-
statnim okresie, prowadzone

posiadała w eksploatacji 64,882
m sieci płaskiej (długość sieci
liczona jest według długości
pojedynczego torowiska), 42,375
m sieci elastycznej oraz 38,442
m sieci kolejowej.

Przy realizacji programu
modernizacji sieci trakcyjnej
i kablowej, modernizuje się
równocześnie punkty zasilają-
ce. Wprowadza się tu łączniki
trakcyjne, typu kolejowego,
mające dużą wytrzymałość
prądową. Od roku 1971 śred-
nio co roku modernizuje się
15 punktów zasilających.

Począwszy od 1975 roku Wy-
dział Sieci i Podstacji Trak-
cyjnych ma przejąć całość
prac wykonawczych przy bu-
dowie sieci trakcyjnej, sieci
kablowej i montażu wyposaże-
nia podstacji trakcyjnych. Za-
bezpieczy to realizację, zgod-
nie z planem, rozbudowy tra-
kcji szynowej w całym mie-
ście.

W związku z tym Wydział
otrzyma obiekt montażowo-
warsztatowy, umożliwiający
właściwą realizację nowych,
zwiększonych zadań.



Józef Stiasny

Jeden z najstarszych sta-
żem pracy pracowników
naszego przedsiębiorstwa.
Pracuje w MPK od roku
1940, początkowo jako mo-
niter sieci trakcyjnej. W 1952
roku bierze udział w bu-
dowie pierwszej linii tra-
mwarowej do Nowej Huty, u-
zyskując za swą pracę ty-
tuł przewodnika pracy. Od
roku 1955 pełni obowiązki
starszego mistrza Oddziału
Sieci Trakcyjnej.

W latach 1964—68 prowa-
dził rejonową placówkę Od-
działu Sieci Trakcyjnej.
Aktualnie pełni obowiązki
starszego referenta ds tech-
nicznych. Czynnie pracuje
spółecznie.

Jest długoletnim człon-
kiem robotniczego chóru
„Lutnia”. Pełni funkcję II
sekretarza V OOP, a obec-
nie jest jej skarbnikiem.

Za całokształt swojej
działalności został odzna-
czony „Złotym Krzyżem
Zasługi”.

Ewa Koziol

Pracuje w MPK od sier-
pnia 1963 roku jako dyżur-
na podstacji. W roku 1973
zdała egzamin na operato-
ra podstacji trakcyjnych.
Z zadań na tym stanowisku
pracy wywiązuje się wzor-
owo.

Aktualnie pełni funkcję
przewodniczącej Rady Ko-
biet przy Oddziałowej Ra-
dzie Związkowej. Nie szczę-
dzi swojego prywatnego
czasu na odwiedzanie cho-
rych pracowników Wydzia-
łu.

Z racji pełnionej funkcji
zajmuje się sprawami by-
towymi pracowników.

W roku 1974 wykonano 9 po-
ważnych zadań w zakresie mo-
dernizacji sieci, a to: na Ron-
dzie Mogiłskim, w ul. Brono-
wickiej, na pętli Wieczysta, w
ul. Lwowskiej, na odcinku Ple-
szów — Centrum Administra-
cyjnej HiL — kopiec Wandy,
w ul. Westerplatte oraz przy
rozjeździe ul. Waryńskiego i
Dominikańska.

Program modernizacji obej-
muje także zastępowanie do-
tychczas stosowanego przewo-
du stalowo-aluminiowego —
przewodem miedzianym, jak
też poprawę konstrukcji no-
snej.

Wprowadzana obecnie sieć
w sposób zasadniczy poprawia
warunki energetyczne tzw.
współpracy pantografu z sie-
cią, obniża stopień zatarcia
sieci, ze względu na jej ela-
styczność, ogranicza liczbę
tzw. sztywnych punktów pod-
wieszeń sieci, a równocześnie
wprowadza elementy samo-
czynnej regulacji sieci.

Poważny zakres robót został
już wykonany, niemniej stano-
wi on załadową część zadań,
które muszą być wykonane w
latach następnych, ażeby pro-
gram ten w całości zrealizować.

Na koniec 1974 roku MPK

DLACZEGO CHYBIONO

„Z ramienia kierownictwa
przypadło mi w udziale” — na
dzisiejszym zebraniu... W ten
sposób zaczął swoje wystapie-
nie kierownik Gad na spotka-
niu z pracownikami nowo
przyjętymi Wydziału Zabez-
pieczenia Ruchu. Wystąpienie
kierownika przede wszystkim
miało na celu przedstawienie
kilku regulatorów, którzy nie
wywiązują się z obowiązków.

W stosunku do jednej osoby
padł wniosek, ze strony tegoż
kierownika o przeniesienie ze
stanowiska regulatora do Wy-
działu Taryfowo-Biletowego.
Wśród wymienionych byli lu-
dzie młodzi.

Spotkanie kierownictwa Wy-
działu Zabezpieczenia Ruchu z
pracownikami było zorganizo-
wane w ramach adaptacji spo-
łeczno-zawodowej pracowników.

Na sali byli ludzie zarówno

młodzi, jak i tacy, którzy w
MPK mają już ponad 30 lat
pracy.

Wszyscy oni mieli wspólną
cechę: w Wydziale Zabezpie-
czenia Ruchu nie pracowali
dłużej niż jeden rok. Na stano-
wiska dyspozytorów i regula-
torów przechodzili z czyn-
ności przeważnie konduktor-
skich. Dotychczas ci ludzie z
wieloletnim stażem pracy w
przedsiębiorstwie pracowali
tylko jako konduktorzy. Spra-
wy takie jak nierytmiczność
kursowania pojazdów dotyczy-
ły ich o tyle, o ile pretensje
mieli do nich pasażerowie, ale
przecież oni i tak za to nie od-
powiadali, ich z tego powodu
nikt nie rozliczał.

W razie zakłóceń w ruchu,
czekali cierpliwie w pojazdach
które, obsługiwali na usunięcie
awarii.

Stosunki między kierowcą,
czy motorowym a kondukto-

rem układały się na zasadzie,
koleżeńskiej.

Jakże zmieniła się ta sytua-
cja w chwili objęcia przez
tych ludzi stanowisk dyspo-
zytorów czy regulatorów.

Teraz przecież jakże często
— od ich szybkiego i prawid-
łowego działania zależy szyb-
sza likwidacja powstałych za-
kłóceń w ruchu. To oni po-
winni, a nawet muszą infor-
mować pasażerów o zaistnia-
łej sytuacji. A pasażerowie nie
zawsze ze zrozumieniem przy-
mują informację o nieprawid-
łowościach komunikacji, oni
się przeważnie spieszą.

Nie ułatwiają dyspozytorom
pracy często także motorowi
czy kierowcy. To właśnie dy-
spozytor musi często łagodzić
spór między kierowcą a pasa-
żerem, gdzie błąd jest szczy-
nie zawsze winny jest pasa-
żer.

Dawny konduktor — obec-

nie dyspozytor — musi tu już
występować niejako osoba
nadrzędna nad kierowcą i za
nieprawidłowości wynikłe z
jego przyczyny zwrócić mu u-
wagę — już nie tą koleżeńską.

Oczywiście nie są to wszy-
stkie trudności na jakie napo-
tykają ci ludzie. Nie bagatelne
znaczenie ma także ich wiek,
w wielu wypadkach są to lu-
dzie starsi.

Miłym akcentem było wrę-
czenie dyplomów za długolet-
nią pracę dostali je: Aleksan-
der Dubiel za 35 lat pracy w
MPK, Bernard Kłoszyński (25
lat), Andrzej Borys (20 lat),
Marianna Kochan (20 lat),
Barbara Styra (10 lat), Mo-
nika Styra (10 lat), Genow-
fa Rzeźnik (10 lat).

Zebranie byłoby bardzo u-
dane, było na pewno pozytywne,
nie, tylko że... No właśnie!

Czy potrzebne było to wy-
stąpienie kierownika rozpoczy-

nające spotkanie? Owszem
mogłoby być dopuszczalne tyl-
ko, że na pewno nie w tej for-
mie. Nie chciałabym być po-
sądzona o propagowanie nie-
równości i gloryfikowania lu-
dzi nie wywiązujących się ze
swoich obowiązków, ale...

W końcowej części spotka-
nia poświęcone dyskusji za-
brał głos dyspozytor, który
przeszedł z czynności konduk-
torskich. Był jednym z tych,
którym zarzucono niewywią-
zywanie się ze swych obowią-
zków. Siwe włosy i drżący
głos plus wczesniejszy wykład
psychologa, traktujący o trud-
nościach związanych z przy-
stosowaniem tych ludzi do no-
wych warunków dostatecznie
usprawiedliwiał tego człowieka
i zamiast oburzenia spowo-
dował współczucie dla jego
trudności.

A spotkanie? — miało prze-
cież na celu przyświecać z po-

mością tym ludziom przez kie-
rownictwo, po zapoznaniu się
z ich kłopotami.

I jeszcze jeden mankament.
Czy przypadkiem nie było za
wielu reprezentantów kadry
kierowniczej? Na pewno by-
łyby zastrzeżenia także w tym
kierunku, a niestety nie każdy
ma odwagę powiedzieć to
wprost. A przecież znajomość
tych spraw i prawidłowe ich
zrozumienie również byłaby
potrzebna.

Oczywiście te mankamenty
nie świadczą, że spotkanie by-
ło niepotrzebne.

Z WYNALAZCZOŚCIĄ ZA PAN - BRAT

Nad rozwojem racjonalizacji i wynalazczości pracownicy czuwa Dział Informacji Technicznej, Postępu Technicznego i Racjonalizacji, przy współpracy z Klubem Techniki i Racjonalizacji, Kółem Zakładowym NOT i Zarządem Zakładowym ZMS. Główny nurt nowatorskiej myśli technicznej kierowany jest na sprawy szczególnie istotne i ważne dla działalności Przedsiębiorstwa. Znajdują one swój wyraz w planach postępu technicznego oraz corocznie opracowywanej tematyce dla racjonalizatorów. Istotnym czynnikiem pobudzania działalności w tym zakresie są różnego rodzaju konkursy: na najlepszy projekt racjonalizatorski, na najaktywniejszego racjonalizatora oraz z zakresu usprawnień w dziedzinie BHP.

Coraz większym, z roku na rok, powodzeniem cieszy się również turniej młodych mistrzów techniki oraz okresowo organizowane giełdy projektów wynalazczych.

Również w roku bieżącym z okazji 100-lecia miejskiej komunikacji masowej, przygotowano konkurs na najlepszy projekt racjonalizatorski oraz trwają przygotowania organizacyjne do krajowej wystawy projektów racjonalizatorskich.

Ważnym czynnikiem zachęty dla racjonalizatorów jest okoliczność, że z roku na rok ulega skróceniu okres rozpatrywania projektów, ich opiniowania efektów ekonomicznych. I tak w r. 1971 okres załatwienia projektów wynosił 60 dni, w r. 1972 — 50 dni, w r. 1973 — 45 dni, zaś w r. 1974 — 42 dni.

O ogólnym klimacie dla ruchu racjonalizatorskiego w MPK lepiej świadczy liczba zgłaszanych corocznie projektów oraz efekty ekonomiczne.

W roku 1971 wpłynęło ogółem 55 projektów, to w r. 1972 — 72, w r. 1973 — 143, zaś w roku ubiegłym — 182.

Zadecydowały o tym dobrze organizowane giełdy projektów wynalazczych oraz rosnąca popularność turnieju młodych mistrzów techniki.

Już w r. 1972 efekty ekonomiczne z zastosowanych projektów racjonalizatorskich podwoiły się w stosunku do r. 1971 i wyniosły 431 tys. zł. Nie ma jeszcze dokładnych obliczeń, ale według wszelkich przewidywań efekty ekonomiczne za rok 1974 będą znacznie wyższe.

Z roku na rok rosną również kwoty przeznaczone na wynagrodzenie dla twórców.

W r. 1971 łączna kwota wynagrodzeń wyniosła 55,290 zł, natomiast w r. 1974 — 197,397 zł.

Wśród rosnącego grona naszych racjonalizatorów jest dość liczna grupa, około 30 osób, które mają już na swym koncie kilka, czy nawet kilkanaście różnorodnych ciekawych pomysłów. Można tu wymienić m. in. np. Witolda Grabowskiego z Wydziału Produkcyjno - Remontowego Zakładu Komunikacji Samochodowej czy Władysława Wadowskiego z tego samego Zakładu, następnie Juliusza Wójtowicza z Wydziału Remontowego Komunikacji Szynowej, Adama Kurasia z Wydz. Transportu i Sprzętu Specjalnego Zakładu Komunikacji Samochodowej, Józefa Kurasia z Wydz. Remontowo-Produkcyjnego Zakładu Komunikacji Szynowej oraz racjonalizatora młodzieżowego Wiesława Frączka z Działu Technicznego Zakładu Komunikacji Szynowej.

Dla aktywistów Klubu Techniki i Racjonalizacji najaktywniejszych racjonalizatorów i wyróżniających się robotników organizuje się wyieczki do bratnich zakładów w kraju i za granicą oraz do dużych zakładów produkcji.

Również w zakresie wymiany doświadczeń w rozwoju ruchu racjonalizatorskiego i wynalazczości nawiązano współpracę z przedsiębiorstwami komunikacyjnymi Drezna i Erfurtu.

MPK bierze udział w konkursach racjonalizatorskich, organizowanych przez Ministerstwo Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, przez Wojewódzki Klub Techniki i Racjonalizacji, NOT oraz w wystawach racjonalizatorskich resortowych i terenowych.

W programie dalszej działalności mającej na celu dalsze rozwijanie ruchu racjonalizatorskiego i wynalazczości pracowników mowa jest m. in. o kontynuowaniu tego rodzaju sprawdzonych i skutecznych form działania, jak: konkursy i giełdy projektów wynalazczych. Dział Informacji Technicznej będzie w większym zakresie koordynował prace nad ustalaniem tematyki racjonalizatorskiej, która powinna wynikać przede wszystkim z faktycznych potrzeb poszczególnych zakładów i wydziałów. Zamierza się nawiązać ściślejszy kontakt z Wojewódzkim Klubem Techniki i Racjonalizacji, w szczególności w związku z Wystawą Postęp Techniczny i Racjonalizacji, organizowaną z okazji 100-lecia MPK oraz z okazji urządzania giełdy projektów wynalazczych w skali kraju.

Proponuje się tu także dalsze skrócenie drogi od pomysłu do przemysłu, w tym zwłaszcza rozpatrywania projektów i obliczania efektów ekonomicznych.



Spotkanie Młodych Mistrzów Techniki. Dyr. Więcek wręcza dyplomy uznania.

a warsztacie Miejskiego Biura Projektów znajduje się opracowanie dotyczące założeń generalnych rozwoju komunikacji miejskiej. Jednym z materiałów wyjściowych do tego studium jest program społeczno-gospodarczego rozwoju MPK na lata 1974—1990 opracowany przede wszystkim pod kątem potrzeb oraz program rozwoju komunikacji miejskiej do 1980 r. opracowany przez Zjednoczenie Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Krakowie. Również i ten dokument bazuje w znacznym stopniu na potrzebach rozwijającego się miasta, na ich podstawie nakreślając zadania. Obydwa opracowania w głównych swoich założeniach, a nawet wielu szczegółach są rozbieżne. Poniżej przedstawimy skrótkowo najbardziej charakterystyczne i zasadnicze problemy oraz główne tendencje rozwojowe w rozwoju komunikacji miejskiej.

Stan wyjściowy jest następujący: na aktualną liczbę mieszkańców Krakowa — 631 tys. osób mamy do dyspozycji 401 tramwajów, obsługujących 23 linie oraz 271 autobusów, na 59 liniach. W konsekwencji stan zaspokajania usług daleki jest od prawidłowego i istnieje absolutna potrzeba wzrostu ilościowego taboru oraz ustalenia nowych tras komunikacyjnych, umożliwiających przenoszenie się potoków pasażerskich z nowo budowanych osiedli i zakładów do centrum miasta. Stwierdzenia te dokumentuje dobitnie statystyka, podająca średnią ilość mieszkańców przypadających na jednostkę taboru w większych miastach w Polsce. Kraków jest nadal w tej tabeli na samym końcu. W Warszawie na jednostkę taboru przypada 542 mieszkańców, w Łodzi 734, w Poznaniu 733, we Wrocławiu 780, a w Krakowie — 995. Jednakże po decyzji o poszerzeniu granic miasta Krakowa liczba mieszkańców przypadających na jednostkę komunikacyjną znacznie przekroczyła tysiąc.

Jeśli do tego dodamy niedorozwój zaplecza technicznego, brak dostatecznej ilości miejsc postojowych, przeglądowych i remontowych taboru, deficyt mocy energetycznej i deficyt zatrudnienia — skala zadań nakreślonych programem jest ogromna. Dla uwypuklenia jednak wagi problemu zadania te wynikają bezpośrednio z potrzeb.

Jeszcze do końca roku 1975 dla zaspokojenia najpilniejszych potrzeb powinniśmy dysponować 514 wagonami tramwajowymi i 661 wozami autobusowymi w tym przynajmniej 200 wielkopojemnymi typu „Ielcz-skoda” oraz typu „berliet”.

ROZBUDOWA ZAPLECZA

Najpilniejsze potrzeby w tym zakresie — poza już wykonanymi lub kontynuowanymi pracami w zajezdniach autobusowych w Bieńczycach i Czy-

żynach — wymagają alternatywnie następujących rozwiązań. Wykwaterowania Muzeum Lotnictwa z hangarów w Czyżynach i adaptacji ich dla potrzeb zaplecza autobusowego, lub też udostępnienia przez Hutę im. Lenina dwóch hal garażowych użytkowanych dotychczas na cele widowiskowe oraz na magazyn. Również jeszcze w tym 5-leciu powinna zostać rozpoczęta budowa zajezdni autobusowych na 300 jednostek każda przy ul. Gwardii Ludowej oraz na Azorach.

Także zaplecze trakcji tramwajowej wymaga przedsięwzięć, które nie mogą być odkładane z roku na rok. Dotyczy one w pierwszym rzucie: modernizacji podstacji ener-

gii — wymagają alternatywnie następujących rozwiązań. Wykwaterowania Muzeum Lotnictwa z hangarów w Czyżynach i adaptacji ich dla potrzeb zaplecza autobusowego, lub też udostępnienia przez Hutę im. Lenina dwóch hal garażowych użytkowanych dotychczas na cele widowiskowe oraz na magazyn. Również jeszcze w tym 5-leciu powinna zostać rozpoczęta budowa zajezdni autobusowych na 300 jednostek każda przy ul. Gwardii Ludowej oraz na Azorach.

Także zaplecze trakcji tramwajowej wymaga przedsięwzięć, które nie mogą być odkładane z roku na rok. Dotyczy one w pierwszym rzucie: modernizacji podstacji ener-

INWESTYCJE LINIOWE

Do końca bieżącej 5-latkii powinny zostać wykonane nastę-

SPOJRZENIE W PRZYSZŁOŚĆ MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI W KRAKOWIE

pujące zadania w zakresie rozbudowy linii tramwajowych: budowa linii tramwajowej o długości 1,820 m wraz z podstacją trakcyjną w ul. Złotej Jesieni, budowa linii tramwajowej o długości 500 m wraz z pętlą w ul. Nowozielnej, budowa linii tramwajowej o długości 2,000 m wraz z podstacją w ul. Bronowickiej do ul. Balińskiej, budowa szeregu pętli tramwajowych pośrednich: koło Dworca PKP w Płaszowie, koło kopca Wandy i przy centrum administracyjnym Hil, budowa dyspozycyjna na istniejących węzłach i końcówkach. Wreszcie trzeba jeszcze wspomnieć o przygotowaniu dokumentacji technicznej dla zastosowania telewizji przemysłowej na węzłach komunikacyjnych oraz o dalszym rozwoju radiołączności.

Osobnym ważnym rozdziałem jest obecnie rozbudowa bazy przy ul. Rzemieślniczej obejmująca: magazyny centralne, warsztaty tramwajowe, warsztaty sieciowe, budynek administracyjno-biuroowy, stołówkę, przychodnię lekarską, oraz rozbudowę torowisk postojowych na 300 jednostek.

Rzeczą niezbędną jest również rozbudowa obiektów zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie, obejmująca: halę postojową, pomieszczenia socjalne i magazynowe, własne ujęcie wody, przebudowę kotłowni.

Ponadto park maszynowy zaplecza technicznego tramwajowego i autobusowego powinien zostać wzbogacony i uzupełniony o nowoczesne specjalistyczne maszyny, w tym zwłaszcza sprzęt diagnostyczny, co przyczyniłoby się w sposób zasadniczy do skrócenia cyklu remontowych pojazdów i zwiększenia ich sprawności technicznej.

W programie przewiduje się również podjęcie prac na odcinku automatycznej kontroli podstacji przez wprowadzenie zdalnego sterowania z jednego punktu. Pozwoli to na konieczną redukcję ludzkiego elementu w innych ważnych komórkach i służbach. Jeszcze w tym 5-leciu zostanie opracowany program

ZAMIERZENIA NA LATA 1976—1980

Przewiduje się, że pod koniec przyszłej 5-latkii Kraków będzie liczył ponad 742 tys. mieszkańców i celowym będzie (Dokończenie na str. 6)

TO JUŻ STO LAT

W związku z przypadającym w roku 1975 100-leciem Komunikacji Miejskiej w Krakowie, poczynając od obecnego numeru „Sygnałów” drukować będziemy fragmenty materiału monograficznego, mówiące o minionym 100-leciu i jego dorobku. A oto odcinek pierwszy:

TRAMWAJ KONNY

Próby wprowadzenia masowej komunikacji w mieście Krakowie sięgają roku 1875. Wtedy to uruchomione zostały na trasie Most Podgórski — Dworzec Kolejowy omnibusy konne. Długość trasy wynosiła około 3 km, a ruch utrzymywany był od godz. 6 do 21 kilkoma omnibusami przy czym cena za przejazd wynosiła w dzień 7 a wieczorem 8 centów. Linię tę eksploatowały równocześnie dwa przedsiębiorstwa.

Komunikacja omnibusowa nie cieszyła się zbyt dużą popularnością, nie była zbyt wygodna i uważana była za przestarzałą, gdyż w tym czasie w innych miastach zaczęto już wprowadzać bardziej zmodernizowany środek lokomocji jakim były tramwaje konne. Zainteresował się nimi również Zarząd miasta Krakowa, który rozpoczął pertraktacje z kilkoma zagranicznymi Towarzystwami. Były to: Towarzystwo angielskie „The british and foreign Tramways Company”, Towarzystwo belgijskie „Compagnie Générale des Chemins de Fer Secendaires”, oraz Przedsiębiorstwo drogi żelaznej konnej w Trieście, Linzu i we Lwowie.

Realizacja budowy tramwajów konnych nie wymagała od Miasta inwestowania własnych kapitałów, ponieważ oferanci zagraniczni, w zamian za udzielenie im koncesji, budowę linii mieli przeprowadzić własnym kosztem.

Spośród wymienionych wyżej oferantów Zarząd Miasta

wybrał Towarzystwo belgijskie, które w roku 1882 buduje i oddaje do użytku publicznego pierwszą linię tramwaju konnego w Krakowie. Była to linia „Stary Most Podgórski — Dworzec Osobowy”, długości 2,8 km, jednotorowa z czterema mijankami. Tor wykonany był z szyn płaskich o rozpiętości 900 mm. Tabor liczył 6 wagonów.

Pomimo podejmowanych przez Radę Miejską uchwał dotyczących budowy następnych trzech linii, sprawa ta przez długi czas nie zostaje zrealizowana. W międzyczasie (1885 roku) Towarzystwo Belgijskie, za zgodą Zarządu Miasta, odstępuje swoje prawa koncesyjne nowemu Towarzystwu „Tramways Autrichiens Cracovie et Extensions Société Anonyme”, które na podstawie kontraktu o dalszą rozbudowę sieci tramwaju konnego w roku 1896 oddaje do eksploatacji drugą linię na trasie „Rynek Główny — Park Krakowski”, o długości 1670 m, na której kursowało 5 wagonów.

Równocześnie rozbudowano linię „Stary Most Podgórski — Dworzec Osobowy” na dwutorową i zwiększono ilość kursujących na niej wagonów. Wagony ciągnięte były przez jednego konia, a tylko na odcinku „Stradom do Kościoła św. Idziego” z powodu dużego wzniesienia terenu, przypręgano do pomocy drugiego konia.

Tabor liczył w tym czasie 32 wagony, w tym 16 zamkniętych, kursujących w zimie i 16 letnich, otwartych. Personel ruchu składał się z 36 woźniców, 36 konduktorów i dwóch kontrolerów.

Eksploatacja tramwajów konnych przetrwała do roku 1900, w którym to roku wg. zapisów, przejechano 347,7 tys. wozokilometrów oraz przewieziono 1.719 tys. osób. Ponieważ w tym czasie miasto Kraków liczyło 70 tys. mieszkańców, zatem na jednego mieszkańca przypadało średnio rocznie 24

jazdy. Charakterystyczną cechą ówczesnej komunikacji był podział każdego wagonu na klasę pierwszą i drugą, przy czym różnicowana cena biletów wynikała z bardziej komfortowego wyposażenia klasy pierwszej.

TRAMWAJ ELEKTRYCZNY

W okresie eksploatacji tramwajów konnych, w wyniku wzrastających potrzeb miasta, ten rodzaj komunikacji okazał się niewystarczającym, przestarzałym, należało go zastąpić bardziej nowoczesnym i zmechanizowanym środkiem, jakim był tramwaj elektryczny.

Ówczesne władze miejskie nie mogły się jednak zdecydować — czy ma być to tramwaj poruszany siłą prądu dostarczanego z przewodów naziemnych, czy prądem z akumulatorów, obawiano się bowiem oszpeccenia miasta drutami rozwieszonymi nad ulicami. Posunięto się nawet tak daleko, że wysłano za granicę dwóch członków Rady Miasta celem przeprowadzenia obserwacji i studiów odnośnie komunikacji elektrycznej.

W tym samym czasie Rada Miasta toczyła pertraktacje z rządem austriackim, który domagał się po wygaśnięciu koncesji, przepadek majątku tramwajowego na rzecz Gminy i uznania tramwaju miejskiego jako rządowej, trzeciorzędnej kolei. Poza tym rząd domagał się, żeby kontrahent eksploatający prawa koncesyjne miał siedzibę w kraju. W wyniku nacisku rządu zostaje utworzona w latach 1898—1900 Krakowska Spółka Tramwajowa, która przejmuje prawa i obowiązki poprzedniego kontrahenta. Po zatwierdzeniu kontraktu Krakowska Spółka Tramwajowa przystępuje bezzwłocznie do elektryfikacji linii. W dniu 16 marca 1901 roku nastą-

Z ŻYCIA ZBOWiD

W dniu 24 marca br. odbyło się Walne Zebranie Sprawozdawczo-Wyborcze Koła ZBoWiD przy MPK, w którym udział wzięli również: wiceprezes Zarządu Oddziału Kraków-Sródmieście, sędzia Sądu Wojewódzkiego — mgr Mieczysław Długosz, sekretarz propagandy KZ PZPR — tow. Jerzy Kijowski, przewodniczący ZZ ZMS — tow. Jerzy Kłos i wiceprzewodniczący ZZ ZMS — tow. Tadeusz Walczak.

Sprawozdanie z dwuletniej działalności Zarządu Koła złożył jego prezes — inż. Stanisław Czajkowski, przytaczając w nim szereg osiągnięć, jak i trudności na jakie napotyka Koło (szerzej na ten temat napiszemy w następnym numerze). Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej, w którym na podstawie dokonanych kontroli, pozytywnie została oceniona praca Zarządu Koła, złożył jej przewodniczący — kol. Władysław Brylki.

W dyskusji przewijały się bolączki i problemy życiowe członków, zmierzające do jeszcze lepszej pracy Zarządu, zwiększenia zainteresowania dyrekcji i czynników polityczno-społecznych sprawami socjalno-bytowymi członków ZBoWiD, szerszego popularyzowania postaw i przeżyć ludzi, którzy różnymi drogami zmierzając — walczyli o wyzwolenie narodowe i społeczne — swej Ojczyzny.

W dyskusji zabrali również głos zaproszeni goście (sekretarz KZ PZPR i przewodniczący ZZ ZMS), którzy przekazali zebranym gorące słowa uznania i szacunku dla wkładu członków ZBoWiD w dzieło wyzwolenia, a następnie utrwalenia władzy ludowej w naszym kraju.

Przekazali również życzenia jeszcze lepszych wyników w pracy Koła. Odczytany został również list i sekretarza KZ PZPR tow. A. Jedrusika (przebywającego na urlopie poza Krakowem), zawierający podziękowania i życzenia dla wszystkich ZBoWiD-owców MPK. Wystąpienie wiceprezesa ZO ZBoWiD „Śródmieście” mgr M. Długosza, zawierało odpowiedzi na pytania i wątpliwości wyrażane w dyskusji, jak również ocenę dwuletniej działalności Koła. Mówca podkreślił wyraźną poprawę w aktywności Koła, jak i wysoką ocenę, jaką ono posiada spośród wszystkich Kół ZBoWiD w dzielnicy „Śród-

mieście”, składając również życzenia jeszcze lepszej działalności — w nowej kadencji.

Na zakończenie zebrania, wybrano nowy Zarząd Koła, Komisję Rewizyjną i delegatów na Konferencję Okręgową. W wyniku wyborów i wstępnym ukonstytuowaniu, składy te przedstawiają się następująco: Zarząd Koła: prezes — inż. Stanisław Czajkowski, wiceprezes — Stanisław Szymański, sekretarz — Aleksander Uruski, skarbnik — Józef Stasiak, członkowie — Kazimierz Biliński, inż. Stanisław Szegda, Władysław Urbanik. Komisja Rewizyjna: przewodniczący — Władysław Brylki, członkowie: Stanisław Koral, Tadeusz Kustowski. Delegaci: inż. S. Czajkowski, inż. S. Szegda, A. Uruski.

P.S. Przykre wrażenie wśród zebranych pozostawiła nieobecność na tym uroczystym, zaledwie co 2 i pół roku odbywającym się zebraniu — oficjalnego przedstawiciela Dyrekcji i Rady Zakładowej. A przecież zebranie odbywało się w godzinach wieczornych.

Bardzo przyjemną niespodzianką, przygotował ZZ ZMS. Otóż po przekazaniu życzeń Walnemu Zebraniu, przewodniczący ZZ ZMS złożył na ręce dotychczasowego prezesa Koła ZBoWiD — wianankę czerwonych goździków, jako wyraz uznania całej ZMS-owskiej młodzieży dla kombatantów, którzy wykuwali ich dzisiejszą rzeczywistość. Był to — oczywiście symboliczny, lecz jakże miły gest pamięci ze strony młodzieży.

Dla uczczenia XXX-letniej „Dnia Zwycięstwa” i oddania hołdu żołnierzom poległym na frontach II wojny światowej, Koło ZBoWiD w Krotoszynie organizuje w dniach 10 i 11 maja 1975 roku zjazd b. żołnierzy 6 Pułku Artylerii Lekkiej, który w składzie IV Dywizji Piechoty I Armii Wojska Polskiego brał udział w walkach z niemieckim najeźdźcą, a w okresie powojennym przez kilka lat stacjonował w Krotoszynie.

Blizszych informacji udziela Zarząd Okręgu ZBoWiD Kraków, ul. Szopena 18.

30 stycznia 1975 r. ZW ZMS po raz pierwszy w swojej działalności zorganizował posiedzenie Plenum poświęcone „Działalności ZMS w Środowisku Pozaprzemysłowym”.

W swoich wnioskach ZW ZMS podkreślił rolę i zadania związku jakie stoją przed młodzieżą, szczególnie w zakresie usług i komunikacji. Dużo miejsca poświęcono sprawom adaptacji społeczno-zawodowej młodego pracownika. Na ten temat zabierał głos przedstawiciel naszej MPK-owskiej organizacji.

Jeden z wniosków postawiony na Plenum i przyjęty do realizacji zawierał stwierdzenie: W celu aktywizacji spo-

szym przedsiębiorstwie, pod przewodnictwem przewodniczącego ZW ZMS tow. Kazimierza Znamirowskiego, odbyła się narada środowiska transportu i komunikacji.

Do miłych akcentów spotkania należy zaliczyć moment wręczenia odznaczeń „Zasłużony dla ZMS” 6 towarzyszom w tym 3-m z MPK Kraków a to: tow. Edwardowi Gawłowi, Janowi Skubie-dzie, Tadeuszowi Walczakowi.

Wręczono również 6 dyplomów dla najaktywniejszych kół działania w/w środowiska. Dyplomy dostały również dwa nasze koła Nr I z WET, Nowa Huta, Nr V z Wydz. Sieci i Podstacji.



OBRADOwał AKTYW MŁODZIEŻOWY

leczno-zawodowej młodzieży Środowiska handlu i gastronomii, spółdzielczości, rzemiosła, transportu i komunikacji, łączności i służby zdrowia, odbyć narady z udziałem organizacji społeczno-politycznych i administracyjnych oraz szerokiego grona aktywów ZMS danego środowiska.

W odpowiedzi na ten wniosek w dniu 20 lutego w na-

W dyskusji w której między innymi zabierało głos 4 przedstawicieli naszego przedsiębiorstwa w tym dyr. naczelny Eugeniusz Więcek, przedstawiliśmy dorobek naszej organizacji pokazując osiągnięcia i to co jeszcze stoi przed nami do zrealizowania. Podkreślono w wystąpieniach doniosłość wydarzeń jakie nas czekają w roku 1975, którymi są VII Zjazd PZPR,

Kampania Sprawozdawczo-Wyborcza ZMS a dla nas pracowników MPK w Krakowie również 100-lecie komunikacji Miejskiej.

Dyrektor naczelny wspominał o dużym zaangażowaniu młodzieży w realizację zadań planowych i w podejmowaniu dodatkowych zobowiązań. Stwierdził w imieniu czynników społeczno-politycznych że ZMS w MPK Kraków jest

dobrym partnerem w pracy i zarządzaniu. Autorytet organizacji wzrósł w ostatnim czasie i są tego widoczne efekty.

Uczestnikom narady rozdane zostały pamiątkowe chusty z nadrukiem 100-lecia Komunikacji Miejskiej w Krakowie.

TADEUSZ WALCZAK

W WYPADKI I PROFILAKTYKA

W omawianym okresie czasu aż do roku 1973 występowała tendencja systematycznego wzrostu liczby wypadków. Jednakże rok 1974 przyniósł nareszcie pewne załamanie się tej tendencji. Należy tu zaznaczyć, że rejestracja prowadzona przez Dział Dochodzeniowo - Wypadkowy MPK obejmuje nawet najdrobniejsze kolizje i starcia (np. uszkodzenie lusterka, zderzenia lakieru itp.), które w ogólnej ilości zarejestrowanych wypadków stanowią 25 proc. Odliczając te drobne wypadki, gdzie straty wyniosły poniżej 1

na przystankach oraz 11 proc. na skrzyżowaniach regulowanych. 65 proc. wypadków ma

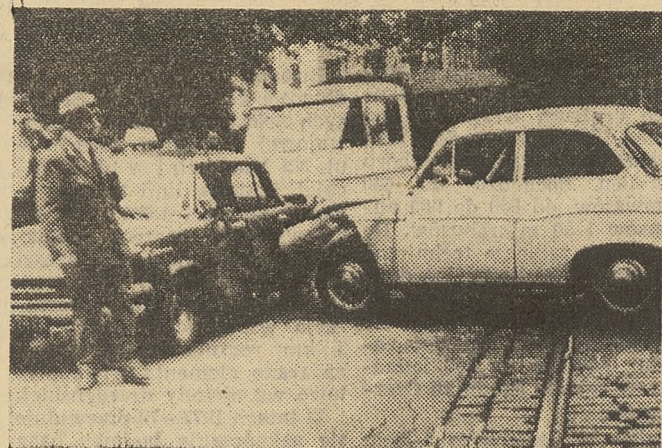
wa korzystnie na obniżenie liczby wypadków.

W systemie likwidacji wypadków zasadnicze znaczenie dla szybkości działania i wzniesienia ruchu ma sprawny sprzęt radiowo-telefoniczny oraz minimalny czas dojazdu na miejsce wypadku. Dzięki systematycznemu wprowadzeniu łączności radiowo-telefonicznej) aktualnie zainstalowanych jest 266 radiotelefonów: 21 stacjonarnych, 49 w wozach liniowych (poprawia informację o wypadkach. Grupa dochodzeniowo-wypadkowa MPK ma do dyspozycji „fiata 125p”.

W roku 1970 średni czas zatrzymania spowodowanego wypadkiem wynosił 28,5 minuty, natomiast w roku 1974 — 18,9 minuty. Najdłuższą trwa likwidacja wypadków świetlnych trakcji szynowej — 1 godz. 10 minut.

O wynikach dochodzeń, Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy informuje dyrekcję MPK i kierowników wydziałów, celem nałożenia kar dyscyplinarnych i dokonania ewentualnych zmian organizacyjnych, usprawnienia technicznych itp. Mankamentem działalności działu w omawianym zakresie jest wyłączenie pracowników grupy dochodzeniowo-wypadkowej z dochodzeń prowadzonych przez KM MO. Powoduje to trudności w ocenie przyczyn wypadków, rozbieżności w ustalaniu winy itp. Dopuszczenie przedstawiciela MPK do dochodzeń prowadzonych przez KM MO byłoby z obojętną korzyścią.

W wielu wypadkach fachowość przedstawiciela MPK byłaby bardzo pomocna dla przedstawiciela funkcjonariusza MO, który nie zawsze jest zorientowany o problemach technicznych MPK.



tys. zł oraz nie było uszkodzenia ciała okazuje się, że wypadków poważniejszych (strata powyżej 1 tys. zł, uszkodzenie ciała) było w 1974 roku o 200 mniej niż w r. 1973.

O wiele jednak bardziej optymistycznie, w omawianym okresie, przedstawia się sytuacja w zakresie wypadkowości, jeśli uwzględnić rosnącą z roku na rok liczbę pojazdów w ruchu, długość linii komunikacyjnych oraz liczbę przejechanych wozokilometrów. W zestawieniu z tymi wielkościami stan bezpieczeństwa drogowego w mieście ulega, w omawianym okresie, poprawie. I tak: na każdych 100 tys. przejechanych wozokilometrów przypadło w roku 1971 — 37,7 wypadków, w roku 1972 — 34,26, w 1973 roku — 35,8, zaś w roku 1974 — 30,1. I jeszcze dla porównania — w roku 1971 pojazdy MPK wykonały ponad 52 mln wozokilometrów, natomiast w roku 1974 — 65,5 mln wozokilometrów.

Na podstawie zarówno materiału statystycznego, jak też analiz okoliczności powstawania wypadków można uchwycić pewne prawidłowości. Najwięcej wypadków, bo aż 30 proc. zdarza się na odcinkach prostych (zmniejszony stopień uwagi), 25 proc. na skrzyżowaniach nieregularnych, 19 proc.

Coraz większym zagrożeniem jest nietrzeźwość pieszych i pasażerów.

Podejmowane są przedsięwzięcia o charakterze profilaktycznym zmierzające do ograniczenia liczby wypadków z winy MPK. Przeprowadza się dodatkowe badania psychotechniczne, tych pracowników, którzy spowodowali wypadek, eliminuje od prowadzenia pojazdów jednostki, które wykazują skłonność do powodowania wypadków. W stosunku do winnych stosuje się kary dyscyplinarne, lub wnioski o zwolnienie. Uruchomiono też bodźce zachęcające do bezawaryjnej jazdy i przestrzegania wszelkich przepisów ruchu. Mowa tu przede wszystkim o premiach tzw. specjalnych dla kierowców i motorowych, które mają istotny wpływ na obniżenie ilości wypadków.

Ważnym elementem profilaktyki jest także dążenie do poprawy stanu technicznego taboru. W tym kierunku działa się przez lepsze stacje diagnostycznych, zaostrzoną kontrolę techniczną taboru wyjeżdżającego z zajezdni. Dla wszystkich wydziałów trakcji ogumionej, zakupione zostały urządzenie do badania układu hamulcowych pojazdów. Okazuje się, że stabilizacja załogi — w tym zwłaszcza kierowców — również wpły-



piło otwarcie zelektryfikowanej komunikacji w mieście Krakowie. Po tych samych trasach, gdzie jeździły wagoniki ciągnięte przez konie, pojawiły się wagony o napędzie elektrycznym zasilane prądem pobieranym z sieci zawieszanej nad torami. Dnia 25. X. 1902 roku nastąpiło otwarcie dalszych linii:

ul. Dietla — Starowiślna — Sienna — Rynek Główny
ul. Długa — Rynek Główny — Zwierzyniecka
ul. Szewska — Podwale — Park dr Jordana.

Stan taboru wynosił w tym okresie 30 wagonów silnikowych oraz 14 doczepnych. Układ linii oraz ilość taboru pozostały bez zmian do roku 1913.

Pogarszające się stosunki pomiędzy Zarządem Miasta a Krakowską Spółką Tramwajową, w szczególności na tle czerpania zysków przez obcy kapitał doprowadziły w rezultacie do wykupienia przez Gminę miasta Krakowa 95 proc. akcji, co wpłynęło korzystnie na realizowanie zamierzeń miasta w kierunku dalszego rozwoju komunikacji miejskiej. Dalszy wzrost potrzeb komunikacyjnych zmusza Zarząd Miejski do wprowadzenia bardziej pojemnego taboru, o większej szybkości, dla którego konieczna była przebudowa dotychczasowych torowisk, względnie budowa nowych torów o rozpiętości 1435 mm.

Równocześnie podjęta została decyzja o rozbudowie linii jednotorowych na dwutorowe. Plan rozbudowy sieci tramwajowej zakładał jej przyrost do długości 36 km.

Pierwszą normalnotorową linią, zgodnie z założonym programem, rozpoczęto budować w roku 1912. Finansuje ją Zarząd Miasta, który nie chce powiększać kapitału akcyjnego Spółki Tramwajowej. Linia ta zostaje oddana do użytku 17 stycznia 1913 roku, a trasa jej prowadzi z ul. Zwierzynieckiej przez ul. Dominikańską pod Pocztą Główną i ul. Starowiślną do III-go Mostu na Wiśle (linia nr 6). W tym samym roku przystąpiono do budowy dalszych linii normalnotorowych. Były to dwie linie, a to: Pocztą Główną — ul. Potockiego — Lubicz — Topolowa — Rakowicka, długości 2,4 km (linia nr 5) oraz Pocztą Główną — ul. Sienna — Rynek Główny — Sławkowska — Długa — do Dworca Towarowego, długości 1,6 km (linia nr 3).

Kierunek nowo wybudowanych linii dyktował promienny układ głównych arterii komunikacyjnych miasta. Ilość wagonów w tym roku powiększyła się o 15 jednostek normalnotorowych, silnikowych, wyprodukowanych przez Fabrykę Wagonów w Sanoku.

(c. d. n.)

WAŻNA WIZYTA

W lutym br. gościł w naszym przedsiębiorstwie prezydent miasta Krakowa, Pękala. Po zwiedzeniu naszego zakładu i zapoznaniu się z warunkami jakie u nas panują, gość odbył spotkania z czynnikami polityczno-administracyjnymi

w zakładowej świetlicy przy ulicy Bocheńskiej 4. Postulaty wysuwane przez naszych przedstawicieli gość przyrzekł rozpatrzyć pozytywnie. Wizyta prezydenta jest dobitnym przykładem rangi jaką nadają władze miasta działalności MPK.



Na terenie zajezdni autobusowej w Czyżynach. Od lewej: prezydent m. Krakowa — J. Pękala, sekr. KZ PZPR — A. Jędrusik, dyr. MZGIM — A. Jerema.



Zajezdnia w Czyżynach. Od lewej: prezydent J. Pękala, sekr. A. Jędrusik, dyr. E. Wiśniewski.



Wizyta J. Pękala na terenie II stacji. Od lewej: E. Wiśniewski, J. Pękala, T. Trzmiel, A. Jerema.

W dniach od 10 do 11 października 1975 roku odbędzie się z okazji jubileuszu 100-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie Międzynarodowe Sympozjum pod nazwą: Komunikacja miejska w zabytkowych miastach. Patronat nad tą imprezą przejął Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego UITP, zaś do prac naukowych i organizacyjnych włączyły się następujące krajowe instytucje i placówki naukowe: Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Instytut Kształtowania Środowiska.

Wśród przygotowanych tematów znajdują się m. in. historia rozwoju transportu w miastach zabytkowych, miasto zabytkowe w nowoczesnej cywilizacji i technice, perspektywy rozwoju komunikacji miejskiej w miastach zabytkowych, historia i perspektywy rozwoju komunikacji miejskiej w Krakowie.

Ozdobne zaproszenia informujące o tym wszystkim, jak też podające szczegóły natury organizacyjnej, zostały rozesłane w językach: angielskim, niemieckim, francuskim i rosyjskim, do wszystkich przedsiębiorstw komunikacyjnych miast zabytkowych na świecie. Członków fizycznych Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego, wielu wyższych uczelni, burmistrzów miast zabytkowych oraz — oczywiście — do bratnich przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce. Wielu specjalistów, w tym również zagranicznych opracowuje już referaty.

Wśród innych przygotowań do jubileuszu warto wymienić: akty erekcyjne pod budynek administracyjno-socjalny MPK, pod obiekt nowego ośrodka zdrowia, dyspozytornie przy Centrum Administracyjnym HIL, dyspozytornie w Mistrzejowicach i pod jedną z podstaw energii, której budowa podjęta zostanie w okresie jubileuszu.

Pracownia dekoratorska przy Teatrze im. J. Słowackiego szyje wg dawnych wzorów mundury dla obsługi omnibusów konnych oraz do gablot na wystawę organizowaną

Do jubileuszu JEDEN KROK...

wspólnie z Muzeum Historycznym m. Krakowa, obrazującą historię komunikacji miejskiej w naszym mieście. W szybkim tempie posuwa się również pod okiem konsultantów z Muzeum Historycznego, rekonstrukcja omnibusów konnych.

Zatwierdzony został także wzór odznaki do legitymacji, jakie będą przyznawane z okazji 100-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie, najstarszym pracownikom oraz wyjątkowo także tym, którzy położyli wybitne zasługi dla Przedsiębiorstwa. Odznaka przedstawia wizerunek zabytkowego herbu Krakowa — srebrnego ze złotą koroną, nałożonego na tarczę metalowo-emaliowaną. Na tarczy znajdzie się napis: 100 lat komunikacji miejskiej w Krakowie 1875—1975.

Komitet Jubileuszowy postanowił zlecić Muzeum Historycznemu miasta Krakowa organizację wystawy: Historia komunikacji miejskiej. Do 15 kwietnia br. zakończy się rekonstrukcja, według dawnych wzorów, dwóch omnibusów konnych. Prace wykonuje zespół pracowników MPK. Omnibusy te będą kursować na odcinku najstarszej historycznej trasy miejskiej Wawel — Barbakan.

Rozpisane zostały rozmaite konkursy, w tym m. in. konkurs na piosenkę o krakowskim tramwaju.

SPOJRZENIE W PRZYSZŁOŚĆ MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI

(Dokończenie ze str. 4)

stworzenie komunikacji mikrobusowej dla obsługi zabytkowego centrum Krakowa. Pod koniec 1980 r. niezbędny stan posiadania w zakresie taboru powinien dochodzić do 640 tramwajów, od 800 do 900 autobusów i 50 mikrobusów. Do tego czasu zaplecze techniczne powinno się wzbogacić o dwie nowe zajezdnie autobusowe. Mimo to konieczne stanie się podjęcie budowy trzeciej zajezdni, również na 300 jednostek (w rejonie Pradnika Czerwonego).

Także w następnym 5-leciu niezbędna będzie budowa zajezdni tramwajowej do 180 jednostek wraz ze stanowiskami remontowymi dla taboru 105-N.

INWESTYCJE LINIOWE

Budowa linii tramwajowej o długości 2,000 m w ul. Srebrnych Orłów, budowa linii tramwajowej o długości 2,000 m w ul. Na Miedzach i w ul. Wielickiej, budowa linii tramwajowej o długości 1,000 m w ul. Kijowskiej, rozpoczęcie budowy linii tramwajowej o długości 3,5 tys. m w ulicach Marchlewskiego — Radomska, modernizacja wszystkich torowisk po 5 km rocznie w oparciu o związane elementy wielkopłytowe wg metody drezdeńskiej.

W latach 1977—78 przewiduje się zakończenie budowy bazy transportu i sprzętu gospodarczego oraz zakładu produkcyjnego części zamiennych i remontu maszyn.

Na dziesięciolecie (1980—1990)

przypadnie uruchomienie pierwszych odcinków krakowskiego metra. Bazę szynową dla taboru metra na 200 jednostek przewiduje się zlokalizować w rejonie os. Na Lotnisku. Pod koniec 1990 r. powinniśmy posiadać: 643 jednostki taboru tramwajowego, 1,070 taboru autobusowego, 100 mikrobusów i 64 wagony metra.

INWESTYCJE LINIOWE I ZAPLECZE TECHNICZNE

Ukończenie budowy linii tramwajowej w ul. Radomskiej, budowa linii tramwajowej o długości 3,5 tys. m w ul. Kapelanka — Brożka, budowa linii o długości 2 km dla połączenia ul. Radomskiej z ul. Srebrnych Orłów, budowa 7-kilometrowej linii w ul. Kotlarskiej przez nowy most na Wiśle — przez ul. Zabłocie — Krzywdę — do ul. Przewóz. Budowa linii tramwajowej o długości 3,5 km przez ul. Nadwiślańską, celem ominięcia centrum starego Podgórza dla połączenia z ul. Wadowicką i z ul. Zabłocie, budowa linii w ul. Saskiej dla połączenia linii w ul. Przewóz z linią w ul. Wielickiej.

Po ukończeniu budowy czwartej zajezdni autobusowej na Pradniku Czerwonym podjęta zostanie budowa piątej zajezdni autobusowej również na 300 jednostek.

Do 1990 r. zatrudnienie w MPK powinno wzrosnąć do ponad 8 tys. osób.

Wystawa obrazów

W ramach ambitnego zamierzenia 30 wystaw na XXX-lecie PRL — staraniem Gazety Krakowskiej i Wydziału Kultury Urzędu Dzielnicy Śródmieście zorganizowano jedną z ekspozycji malarskich w naszym przedsiębiorstwie. Na cel ten przeznaczono, jako najbardziej odpowiednią, halę produkcyjną Wydziału Remontowego przy ul. Rzemieślniczej. Wystawa została otwarta 15 listopada i miała trwać do 22 listopada, ale na prośbę kierownictwa Zakładu Trakcji Szynowej, została przedłużona do 26 listopada.

Przedmiotem ekspozycji były prace malarskie art. Bronisława Hayduka.

Wystawę zwiedziło ok. 700 osób. Jej celem poza samą prezentacją dorobku malarskiego artysty, było dokonanie ewentualnego wyboru tych prac, które mogłyby zostać przez przedsiębiorstwo zakupione bądź dla dekoracji pomieszczeń, bądź też na nagrody. W związku z tym wszyscy zwiedzający mieli okazję wypełnić ankietę, ze wskazaniem obrazu najlepiej nadającego się dla dekoracji zakładu, obraz który chętnie by widzieli u siebie w domu, oraz obrazu, który — ich zdaniem — wzbudza największe kontrowersje.

JAK POPRAWIĆ PRZEWOZY

Według, po raz pierwszy, przeprowadzonych szczegółowych analiz w zakresie regularności ruchu na terenie miasta w roku 1974 stwierdzono, że bez odchyłań od rozkładu jazdy wykonywanych było 60 proc. kursów komunikacji tramwajowej i 66 proc. kursów komunikacji autobusowej. Kursy z odchyleniami od rozkładu jazdy powyżej 3 minut wynosiły w komunikacji tramwajowej — 14 proc., zaś w komunikacji autobusowej 11 proc.

W celu dalszej poprawy sytuacji w tej dziedzinie zmierzać się będzie w miarę dostaw taboru, do zasilenia nowymi pojazdami linii już istniejących oraz dokonywania korekty tras tych linii. Aktualnie średnia ilość wozów autobusowych przypadających na jedną linię wynosi 4,5 wozu i jest zbyt niska. Np. w Moskwie średnio każda linia obsługuje 12,5 wozów.

Dlatego też na 48 autobusów, jakie w roku bieżącym zasilą komunikację miejską w godzinach szczytu, aż 28 przeznaczony jest na wsparcie linii już istniejących, natomiast

tylko 20 na uruchomienie nowych linii.

Ze względu na okoliczność, że przewidywane na rok bieżący dostawy taboru tramwajowego o nie tylko nie pokrywają wzrastających potrzeb przewozowych, ale pozostaną poniżej, liczby jednostek, jakie trzeba przeznaczyć do kasacji, nie przewiduje się uruchomienia zarówno nowych linii, jak też nie będzie możliwości poprawy sytuacji przewozowej na liniach istniejących. Ponadto ze względu na wydłużenie w drugim kwartale br. linii tramwajowej do os. Widok (nr 8 i nr 12) oraz linii nr 22 do ul. Wozielnej w III kwartale spowoduje pewne pogorszenie sytuacji przewozowej. Możliwość przedsięwzięcia takiej perspektywistycznej wyłączenia w zakresie podniesienia sprawności technicznej torowisk, sprawnej konserwacji i napraw, usprawnienia technologii spawania szyn, ograniczenia wzrostu przerw ruchu powodowanych uszkodzeniami i defektami podstawy zasilających, podnoszenia na wyższy poziom stanu technicznego sieci trakcyjnych.

W wyniku tych kierunków działania większą część robót sieciowych i torowych będzie się wykonywać w godzinach najmniejszego nasilenia ruchu tj. w godzinach nocnych.

Również w komunikacji autobusowej, mimo że perspektywy jej rozwoju są lepsze, poszukiwać się będzie dalszych rezerw usprawnienia ruchu przez podniesienie stanu technicznego autobusów kierowanych na trasy. Dotychczas największa liczba awarii i zjazdów kursujących jednostek do zajezdni, bo aż 51 proc. tych awarii występuje w 6 godzinach szczytowego przewozu pasażerów. Również aż 51 proc. defektów technicznych wynika z niesprawności silnika, układu hamulcowego, awarii urządzeń drzwiowych i urządzeń grzewczych.

W celu wyeliminowania zakłóceń ruchu spowodowanych awariami technicznymi przewiduje się ustanowienie 3-procentowej czynnej rezerwy wozów wraz z kierowcami w celu wykorzystywania jej w nagłych przypadkach w punktach dyspozycji ruchu. Wozy z tej rezerwy zastępowaliby w razie

zdefektowane, które trzeba z tras wycofać.

Szereg przedsięwzięć łączy się z poprawą oświetlenia przystanków, analizą ich ilości i lokalizacji. Zmierzać się będzie także do usprawnienia sieci łączności przewodowej i bezprzewodowej do stworzenia bardziej skutecznego systemu kontroli sprawności radiotelefonów, aktualnie zainstalowanych w autobusach i tramwajach. Dla usprawnienia prac głównej dyspozytorni ruchu zmierza się m. in. zainstalować takie urządzenia jak: centrala telefoniczno-konferencyjna.

W roku 1975 zwiększy się o 5 liczba punktów kontroli ruchu.

Nowe punkty kontroli powstaną: przy Dworcu Głównym Osobowym, na os. Widok, na os. Podwawelskie, przy pl. Hanki Sawickiej i przy ul. Wrocławskiej.

Szereg spraw związanych z usprawnieniem ruchu dotyczy także polityki zatrudnienia, która skoncentruje się na pozyskaniu pracowników do służb technicznych zabezpieczenia ruchu oraz zaplecza technicznego.



W XXIX rocznicę powstania ORMO. W czasie spotkania w MPK przemawia dyrektor E. Więcek.



Spotkanie z ORMO-wcami — wręczenie nagród.

Wyniki przeglądu zapasów materiałowych

W 1974 roku przeprowadzono w naszym Przedsiębiorstwie szczegółowy przegląd zasobów surowców, materiałów i urządzeń ujawniając poprzez pracę odpowiednich komisji, w 10 magazynach, halach produkcyjnych oraz przy warsztatach rozdzielniach materiałów, zapasy zbędne i nadmierne, łącznie na kwotę 7 959 86 zł. Kwota ta obejmuje m. in. wyroby hutnicze, materiały, nieżelazne, kable i przewody, części zamienne taboru samochodowego, silniki elektryczne, części podstacji i osprzęt sieciowy, części do radiotelefonów. W wyniku ujawnionych zbędnych zasobów dokonano korekty i anulowania zamówień na rok 1975 na kwotę 5 023 tys. zł. Natomiast sprzedano materiałów na kwotę — 1 043 tys. zł. Podjęto akcję dostawy złomu stalowego własnym transportem samochodowym, bezpośrednio do Huty im. Lenina. Do końca ubiegłego roku dostarczono tym sposobem Hucie 250 ton złomu, o wartości 150 tys. zł. W roku bież. przewiduje się dostawę złomu dla Huty o wartości 3 mln zł. Natomiast ogólna wartość złomu jaki zdolano upłynnić w roku ubiegłym opiewa na kwotę 2 946 tys. zł.

W ciągu marca br. planuje się dalsze przeglądy, aby nie

dopuszczać do powstawania nadmiernych zasobów poszczególnych grup materiałowych.

Co złożyło się na powstanie zbędnych i nadmiernych zasobów?

Na pierwszym miejscu trzeba wymienić:

- różnorodność wozów trakcyjnych i samochodowych
- przestarzały park maszynowy
- okresowo-cykliczne powtarzające się trudności zaopatrzeniowe.

Istnieje więc potrzeba ustalenia norm na wszystkie prace w remontach, inwestycjach i konserwacjach oraz ustalenia prawidłowego minimum i maksimum zasobów dla zapewnienia ciągłości komunikacji.

Jednakże w zakresie dostaw części zamiennych do środków transportu przedsiębiorstwo bazuje na dostawcach-producentach, którzy z reguły przyjmują zamówienie z jednorocznym lub dłuższym terminem wyprzedaży, a dostawy następują przeważnie w III lub IV kwartale. W związku z ogólną sytuacją w zakresie zaopatrzenia, zmieniającymi się potrzebami, istnieje konieczność dokonywania na bieżąco analizy stanu zasobów oraz korekty planów zaopatrzenia materiałowego.

CO WYKAZUJĄ KONTROLE BILETOWE

W ciągu 11 miesięcy ubiegłego roku w trakcie przeprowadzania kontroli biletów w tramwajach i autobusach (kontrole takich przeprowadzono 389.836), nałożono opłaty podwyższone na 79.737 pasażerów, nie posiadających ważnego biletu jazdy. Łączna kwota nałożonych opłat wyniosła za ten okres 4.302.700 zł. Wskaźnik efektywności kontroli wynosi zatem 4 — co oznacza, że niepełne 5 kontroli wykazało 1 pasażera bez ważnego biletu.

Niestety, w porównaniu z latami ubiegłymi, sytuacja w tej dziedzinie uległa pogorszeniu. W roku 1972 trzeba było średnio 5,7 kontroli, ażeby ujawnić pasażera bez biletu, w roku 1973 wskaźnik ten wyniósł 5,7.

Jeszcze wyraźniej wzrastają te tendencje w liczbach bezwzględnych. W roku 1973 ukarano wprawdzie opłatami podwyższonymi 83.449 osób, ale w okresie tym przeprowadzono 427.923 kontrole.

Trzeba jednak z drugiej strony stwierdzić, że wśród tych dziesiątków tysięcy ukaranych, znajduje się wielu notorycznych gapowiczów, którym w ciągu 1 roku nałożono dwa lub trzy razy opłaty podwyższone, a nawet mamy w naszych rejestrach i takich, którzy byli karani 7-krotnie.

Łączna wysokość kwoty kar za dany rok nie równa się oczywiście kwocie wpłaconej do kasy Przedsiębiorstwa. W wypadkach sporadycznych anuluje się nałożone opłaty, przede wszystkim w odniesieniu do rencistów oraz takich osób, które nie miały przy sobie w trakcie kontroli biletu miesiecznego, a później bilet taki okazały.

Od sierpnia 1973 roku działają w środkach komunikacji masowej, wyłącznie kontrole cywilne, co daje o wiele większe efekty.

Mimo nie najlepszego jeszcze zdyscyplinowania pasażerów wpływy z tytułu korzystania ze środków komunikacji masowej za cały rok 1974 zostały przekroczone, w stosunku do planu, o 20 milionów złotych.

KOMPLEKSOWY PLAN POPRAWY WARUNKÓW PRACY KONSEKVENTNIE REALIZOWANY

Rok 1974 przyniósł zdecydowaną poprawę w dziedzinie bhp, czego wyrazem jest, po raz pierwszy od szeregu lat występujące zjawisko spadku ilości wypadków przy pracy. W znacznej mierze jest to wynikiem konsekwentnej realizacji planu kompleksowej poprawy warunków pracy. A oto niektóre najważniejsze zrealizowane przedsięwzięcia: w celu likwidacji prac ciężkich, ręcznych zainstalowano 8 podnośników elektrycznych do podnoszenia wagonów tramwajowych w zajezdniach Nowa Huta i Podgórze. W Zakładzie Remontowo-Inwestycyjnym przy ul. Grzegorzkiej, po adaptacji pomieszczeń, uzyskanych od Miejskich Państwowych Zakładów Remontowych, uruchomiono trzy warsztaty: wodno-kanalizacyjny, ślusarski i szklarski, elektryczny i warsztat radiotelefonów. W Wydziale Produkcyjno-Remontowym uruchomiono narzędziownię w dwu nowych pomieszczeniach, co umożliwiło rozgłoszenie stanowisk pracy w warsztacie mechanicznym. W Wydziale Transportu i Sprzętu Specjalnego przebudowano kanały przeglądowe i za-

instalowano podnośniki elektryczne.

W Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta podłączono nagrzewnicę parową do kanału wentylacji nawiewnej przez co udało się zapewnić ogrzewanie stanowisk przeglądowych i naprawczych taboru oraz zainstalowano w kanałach oświetlenie. W zajezdni tej wykonano także urządzenie do zabezpieczenia osób pracujących na dachach wagonów, jak też zainstalowano wyłączniki do wyłączenia spod napięcia odcinków sieci górnej na dwóch stanowiskach pracy w kanałach przeglądowych wagonów typu 102 N.

W Zajezdni Podgórze wykonano dwa stanowiska do obsługi i konserwacji odbieraków prądu, z możliwością wyłączania napięcia w sieci na odcinku tych stanowisk.

W Zajezdni Autobusowej Czyżyny wykonano nową, automatyczną myjnię dla autobusów, poprawiono oświetlenie obiektów zajezdni, wentylację i ogrzewanie.

W dziedzinie poprawy wa-

runków socjalnych i higieniczno-sanitarnych, czołowym przedsięwzięciem 1974 roku, była nadbudowa drugiego piętra budynku administracyjnego Wydziału Remontowo-Produkcyjnego przy ul. Rzemieślniczej. Równie ważne zrealizowane już zadanie polegało na wybudowaniu zaplecza socjalnego w Zajezdni Czyżyny obok dwunowych hal przeglądowych (w tzw. sumikach) do remontu i naprawy taboru autobusowego przegubowego.

W wyniku realizacji przedsięwzięć dotyczących poprawy warunków socjalnych i higieniczno-sanitarnych przybyło łącznie 7 szatni o powierzchni 449 m kw., 3 jadalnie o powierzchni 228 m kw., 6 zespołów sanitarnych o powierzchni 223 m kw., z 85 umywalkami i 22 natryskami. W tych warunkach było możliwe ustawienie szafek ubraniowych, w ilości zapewniającej pracownikom użytkowanie szafek oddzielnie na odzież czystą i brudną.

W ciągu 4 lat w całym przedsiębiorstwie wygospodarowano na cele socjalne 2.200 m kw. powierzchni.

Rozwój gospodarczy naszego kraju dokonuje się pod wpływem rozmaitych czynników, zewnętrznych i wewnętrznych. Do czynników zewnętrznych, zaliczyć należy całą sumę uwarunkowań wynikających z międzynarodowych stosunków politycznych i gospodarczych.

Czynniki wewnętrzne dzielą się na osobowe i rzeczowe. W procesie produkcji każdy z tych składników nie ma samodzielnego bytu. Bowiem ani robotnik nie może wytwarzać bez środków produkcji, czyli narzędzi pracy, ani narzędzia pracy nie będą produkować dopóki nie ożywi ich działalność człowieka. Aby można było produkować czynnik osobowy i rzeczowy muszą ulec zespoleniu.

W zespoleniu tym chodzi jednak nie tylko o technologiczną stronę zagadnienia, ale także o jego stronę społeczną.

W ustroju kapitalistycznym czynniki osobowe zespolone są jedynie w sensie technologicznym. Z punktu widzenia społecznego są one rozdzielone, ponieważ

ZASPOKAJANIE POTRZEB

pojemności bezpośrednich wytwórców, a środki produkcji wchodzi klasa kapitalistów, będąca właścicielem środków produkcji i sprawująca nad nimi całkowitą kontrolę.

W ustroju socjalistycznym istnieje sytuacja odwrotna. Osobowy i rzeczowy czynnik produkcji są zespolone zarówno pod względem technologicznym jak i społecznym.

Bezpośredni wytwórcy — robotnicy są u nas właścicielami środków produkcji i mają możliwość decydowania o przebiegu całego procesu gospodarczego. Ludzie pracy w socjalizmie są więc zarazem właścicielami, wytwórcami, organizatorami i konsumentami. Jedynym i ostatecznym celem produkcji socjalistycznej jest zaspokajanie ludzkich potrzeb w stopniu odpowiadającym możliwościom określonego etapu rozwoju.

Uwzględnia się przy tym fakt, że potrzeby ludzkie wykazują stałą tendencję wzrostową. Jest to naturalnym wynikiem zaspokojenia potrzeb dotychczasowych, chęci dorównania wyższym modelom bytowania wreszcie ogólnego rozwoju kulturalno-cywilizacyjnego. Tak więc orientacja na ludzi pracy jako wytwórców i konsumentów jest głównym założeniem strategii rozwoju społeczno-gospodarczego naszego kraju.

Gdy mowa o ludziach, to pamiętać trzeba, że o ich społecznej wartości decydują dwa kryteria, a mianowicie: kwalifikacje moralne i zawodowe. Zespolenie ich w jednym człowieku daje osobowość o pełnej wartości społecznej.

ANDRZEJ LISOWSKI

NIE TYLKO OD ŚWIĘTA

„godząc” się na realizację ambicji zawodowych „piękniejszej połowy”, okazali się bardzo postępowi.

Gorzej natomiast ma się sprawa jeśli chodzi o „równoprawienie” w pracy domowej. Tam widzą wyraźnie podział pracy na „męską i damską”, przy czym jakże często męska ogranicza się do kilku-rzutowego wytrzerpania w roku dywanów i codziennego przeglądu prasy, podczas przygotowywania obiadów, jak też w czasie poobiednich porządków. Oczywiście i tutaj są wyjątki, chciałam tylko zaznaczyć, że znacznie bardziej są postępowi jeśli chodzi o wkraczanie kobiet w „zawody męskie” niż paranie się „babką robotą”. I sprawa bodajże najważniejsza świadcząca nie tylko o powolnej przemianie świadomości u mężczyzn, ale i u nas samych, to sprawa macierzyństwa.

Jakże niewiele — jest kobiet, które świadomie i z pełną odpowiedzialnością decydują się na urodzenie dziecka nie posiadając męża. Ileż kobiet nie chcą lub nie potrafią „znaleźć” sobie towarzysza życia decydując się na samotność i rezygnując z najpiękniejszego co może być dla kobiety, z macierzyństwa. Nie chciałyby tu być źle zrozumiane i posądzane o bojkotowanie stanu małżeńskiego. Przecież nie wszystkie musimy uważać małżeństwo za szczyt szczęścia i wszelkimi sposobami do niego dążyć. Wiele z nas nie decydując się na męża może przecież zapewnić normalny byt dziecku. Rezygnujemy z tego bo boimy się opinii, która na pewno nie wszędzie byłaby pochlebna. Pozostajemy samotne do końca życia, bo brak nam odwagi urodzić nieślubne dziecko. A przecież prawo przewiduje szczególną opiekę dla samotnych kobiet wychowujących dzieci i tu prawo jest o wiele bardziej postępowe od nas. Nasza epoka zna wiele przykładów, gdzie przedstawiciele „słabszej” płci, znajdując się u steru rządów. W porównaniu jednak z „panami” przykłady te wydawałyby się mogły kropla w morzu.

Nie popieram zdania, niektórych męskich teoretyków, jakoby miało to działać dla

Filomena Serwin

Spotkanie Młodych Mi-
strzów Techniki. Przemawia przewodniczący ZZ
ZMS — J. Kłos.



KOMUNIKATY

W dalszym ciągu apelujemy do naszych czytelników, ich rodzin i znajomych o udzielenie nam pomocy w kompletowaniu naszego archiwum!

Dzięki uprzejmości naszego kolejnego ofiarodawcy, p. **Czesława DYŁOWICZA**, nasze luki uległy częściowemu uzupełnieniu. Nie mniej jednak nadal brakuje nam numerów: 24, 28, 29, 32, 33, 36 (i ewentualnie dalsze), ukazującej się w latach 1954—1958 gazety zakładowej MPK — „Nowe Tory”, jak również wycinki z gazet, zdjęcia itp. dotyczące MPK (sprzed 1970 r.).

Apelujemy szczególnie do pracowników, którzy pracowali w MPK w latach 1956—1958, aby dokonali przeglądu swych pamiątkowych zbiorów i zachęcić do tego swych ówczesnych kolegów z pracy. Może znajdą wśród tych zbiorów — poszukiwane przez nas numery? Zgłoszenia prosimy kierować na adres: Redakcja „Sygnałów — MPK”, ul. Wawrzyńca 15. Ip. — Czekamy!

Komitet Organizacyjny Obchodów 100-lecia Komunikacji Miejskiej 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. Wawrzyńca 13 parter. (S)

Biuro Komitetu Wykonawczego obchodów 100-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie — apeluje do emerytów, rencistów i pracowników, którzy pracowali w naszym przedsiębiorstwie przed wojną, a szczególnie w okresie okupacji hitlerowskiej — o zgłoszenie w biurze Komitetu, przy ul. Wawrzyńca 13 — nazwisk i imion pracowników zamordowanych przez hitlerowskich zbrodniarzy.

Nazwiska tych ludzi zostaną umieszczone na tablicy pamiątkowej.

„SYGNAŁY MPK” — miesięcznik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Stanisław Szymański (redaktor naczelny), Andrzej Lisowski, Michałina Łacheta, Filomena Serwin. Zdjęcia: Tadeusz Zwoliński. Adres Redakcji: MPK Kraków, ul. Wawrzyńca 15, p. 18, tel. 645-30 w. 99. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Kraków, ul. Wicłopolu. 1.

Minał już okres, w którym wystarczały tzw. bierne formy uzupełnienia braków kadrowych, polegające na czekaniu, kto chętny zgłosi się do pracy, skierowany przez Urząd Zatrudnienia, bądź też zainteresowany pracą w MPK po przeczytaniu ogłoszenia prasowego. Oczywiście, nadeł nie rezygnując się z tych tradycyjnych form naboru, ale doświadczenie uczy, że tą drogą napływa najwięcej tzw. fluktuantów, którzy długo nigdzie nie zagrzewają miejsca. Dlatego też już od dłuższego

stwem, wyłącznie do kursów wybitnie specjalistycznych, których przedsiębiorstwo nasze nie może uruchomić we własnym zakresie. Z uwagi na to, że samoobsługa została wprowadzona na wszystkie linie praktycznie zanikł zawód konduktora i wszyscy oni będą musieli zdobyć drugi zawód.

Dotychczas tym systemem zdobyło pierwszy lub drugi zawód około 600 pracowników. W ten sposób udało się zmniejszyć braki w zatrudnieniu motorowych, kierowców, ślu-

powiększyć tę szkołę poprzez uruchamianie kilku pierwszych i drugich klas. Od lutego 1975 r. powstanie przy przedsiębiorstwie średnie 3-letnie studium zawodowe, dla absolwentów zasadniczych 2-letnich szkół zawodowych. Absolwenci tego studium stanowić będą równocześnie odpowiedzialnych techników, otrzymując świadectwa ukończenia szkoły średniej.

Ważnym elementem stabilizacji nowo zatrudnionych jest właściwa nad nimi opieka, przyspieszająca procesy adaptacyjne. Znaczenie wzrosło wynagrodzenie tzw. patronów odpowiedzialnych za szkolenie w zawodzie kierowcy i motorniczego, co korzystnie wpłynęło na przebieg szkolenia i na jego efekty. W skład zespołu do spraw adaptacji realizującego szeroki program w tym zakresie, wchodzi wszyscy kierownicy komórek organizacyjnych.

Poprawa warunków socjalno-bytowych, zwłaszcza rozwój akcji socjalnej (wczas, czozy, kolonie) ma także wpływ na stabilizację załogi. W ciągu 9 miesięcy br. zanotowano spadek o 40 proc. wypadków przy pracy w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku — toteż czynnik, który wpływa na spadek fluktuacji. Wśród absolwentów tegorocznych Szkół Przyzakładowych, jak też innych szkół ogromna większość, bo aż 78 na ogólną liczbę 82 pozostała w przedsiębiorstwie.

Mimo tych przedsięwzięć nadal brakuje w MPK 120 kierowców autobusowych, 80 motorniczek, ok. 100 pracowników załóżki trakcji szynowej i 100 pracowników załóżki trakcji autobusowej. Sytuacja ta ma istotny wpływ na ciągłe niedomaganie w funkcjonowaniu miejskiej komunikacji zbiorowej.

SPRAWY ZATRUDNIENIA

czasu stosowane są czynne formy uzupełniania braków kadrowych, jako bardziej skuteczne.

Jedną z takich form — to przesunięcia wewnątrz zakładów. Np. w związku z coraz szerszym przechodzeniem na samoobsługę biletową w tramwajach i autobusach, większość dawnych konduktorów skorzystała z możliwości objęcia funkcji wymagających większych kwalifikacji. Wszyscy konduktorzy uzyskali możliwość zdobycia drugiego zawodu, przydatnego w MPK w drodze organizowania różnego rodzaju kursów, zarówno w samym przedsiębiorstwie, jak i poza nim. Zmierzają się jednak do intensyfikacji szkolenia wewnątrz-zakładowego i ograniczenia kursów organizowanych poza przedsiębior-

sarzy, spawaczy i in. pracowników zaplecza technicznego.

Chcąc stworzyć odpowiednie preferencje dla zdobywania kwalifikacji przyjęto zasadę, że przeszerzowania uzależnione są od zdobycia drugiego zawodu. Dzięki temu wielu motorniczek lub kierowców, to równocześnie pracownicy posiadający kwalifikacje ślusarzy, elektryków samochodowych i mechaników. W roku 1975 zamierza się objąć tego rodzaju systemem podnoszenia kwalifikacji ok. 500 pracowników.

Inną również skuteczną metodą zdobywania kwalifikowanych kadr jest kształcenie i pozyskiwanie nowych pracowników Zasadniczą Szkołęników przez szkoły, w tym Zawodową przy MPK. W związku z tym zamierza się

LISTY DO REDAKCJI

Pracuję w komunikacji miejskiej nieprzerwanie 16 rok. W MPK Kraków zacząłem pracę po przeniesieniu służbowym z WPK GG w Gdańsku od lutego 1973 roku. Mimo, że uprzednio w Gdańsku pełniłem różne odpowiedzialne funkcje zawodowe, w MPK Kraków podjąłem pracę motorniczego, czego zresztą zwłaszcza po regulacji płac — absolutnie nie żałuję. Zabierając głos na łamach „Sygnałów” pragnę na wstępie wyrazić duże uznanie kierownictwu przedsiębiorstwa, organizacjom związkowym i partyjnym oraz samej załodze za osiągnięcia i zdobyte socjalne, jakimi może się poszczycić na każdym odcinku pracy, zwłaszcza w ruchu.

Mając okazję porównania

sytuacji w WPK GG Gdańsk — a MPK Kraków — mogę stwierdzić z całą stanowczością, że WPK GG Gdańsk w kwestii zdobyci socjalnych załogi, dorówna do stanu w jakim jest MPK Kraków — za dobre kilka lat. Na stacjach, wydziałach nie ma bufetów, gdzie pracownik może kupić śniadanie czy wypić przed czy po pracy kawę, herbatę, oranżadę.

Na końcowych punktach nie ma urzędzeń (bardzo często) sanitarnych. Z końcowych punktów, brak jest możliwości kontaktu telefonicznego ze stacją czy centralą ruchu. W razie jakiegokolwiek zatrzymania w ruchu następują „korki” na trasie, gdyż na przelocie nie punktów regulatorów. Centrala ruchu dy-

sponuje jednym samochodem — co przy rozległym układzie komunikacyjnym jest stanowczo za mało.

Są to tylko niektóre przypadki, które opisałem w celu porównania.

Pracując w ruchu mam możliwość słyszeć czasem „sarkania” wśród służby ruchu, że tego nie ma, tego brak, co oni sobie myślą itp. Otóż winniśmy koledy pamiętać, że zdobyliście dużo, i kierownictwo na pewno będzie robić wszystko, aby było jeszcze lepiej i pamiętajmy, że wspólnym wysiłkiem, rzetelną pracą dążymy do lepszego jutra.

Z koleżeńskim pozdrowieniem

STANISŁAW RUDKO

poczęli dosyć oryginalną zabawę, „mruganie” światłami autobusu oświetlając czekających ludzi...”, zaś Echo Krakowa (z dnia 16. XI) odnotowało: „Przy ul. Wrocławskiej autobus pospieszny „C” nie zatrzymał się. Zdziwieni pasażerowie zwrócili się do kierowcy dlaczego?... kierowca, czytamy dalej, nie zatrzymał autobusu również na kolejnym przystanku przy ul. Kazimierza Wielkiego. Wywiązała się ostra wymiana zdań. W końcu przy pl. Axentowicza — kierowca z okrzykiem „no to k., wysiadajcie” gwałtownie nacisnął pedał hamulca...”

Inny rodzaj z tego gatunku to „opinie” o per KIMS ewentualnie „CZYMS” kształtowane w środkach komunikacji miejskiej lub innych ustronnych miejscach, gdzie określani „znawcy” wszelkich problemów realizują proces komunikowania wg najprostszego kryterium, mianowicie nadawców i odbiorców, tworząc w ten sposób towarzystwo „bez którego człowiek nawet pomyśleć się nie da” — parafrazując powiedzenie Staszica.

Poruszając temat jest częścią składową kształtowania właściwej atmosfery a poprzez to wychowania i właściwego postępowania, które nie może być obojętne nie tylko pracownikowi ale każdemu człowiekowi. Często potocznie mówimy o danym przedsiębiorstwie, że jest to zakład „renomowany”, ciesząc się dobrą opinią, przy czym ową opinię wypowiadamy na ogół nie na podstawie np. kultury jego załogi lecz jakości wyprodukowanego towaru. Np. o załodze FSO możemy ogólnie to czy owo powiedzieć, lecz o jej brygadach (lub pojedynczych pracownikach) wiemy mało, lub prawie nic. Natomiast o produkcji FSO mamy nawet opinie.

Ponieważ naszym produktem jest fizyczny przewóz pasażerów warto zastanowić się nad pytaniem, czy każde nasze postępowanie będzie wpływać na utrwalanie coraz lepszej opinii. Musimy pamiętać, że konsekwencje niewłaściwego postępowania pracowników w zakładzie typowo produkcyjnym (tzw. zakładzie zamkniętym) będą w absolutnej większości sprawą tego zakładu, podczas gdy „incydent” na linii komunikacyjnej staje się „publiczną” tajemnicą — często rozpowszechniana w różnych formach.

Inż. ANTONI GOC

Z działalności ORMO

Miniony rok, był rokiem ORMO w czasie 1113 służb, szczególnie wzmoczonej działalności i to nie tylko na odcinku zabezpieczenia ładów i porządku. Poza ujawnieniem 1357 wykroczeń samochodowych i tramwajowych, z czego część sprawców pouczone, a część przekazano do dyspozycji MO, Adam Jędrusik, wiceprzewodnikowie naszej jednostki

W dniu 11 lutego został powołany społeczny Komitet ORMO w MPK w Krakowie w składzie: przewodniczący — Adam Jędrusik, wiceprzewodniczący — Eugeniusz Więcek



Wręczenie dyplomu uznania dyrektorowi E. Więckowi.

ujeli 2 przestępców (jednego — z poważną kwotą pieniędzy), interweniowali przy 361 zakładach porządku publicznego skierowali 327 wniosków do K legium Karno-Administracyjnego, udzielił 2452 pouczenia w sprawach drobnych wykroczeń, przekazali 115 notatek do MO, skontrolowali 787 pojazdów, przekazując m. in. 8 nietrzeźwych kierowców — MO.

Z prac profilaktycznych, to m. in. przeprowadzane kontrole pracowników wychodzących z pracy, zabezpieczanie imprez, a w tym — wystawy o-

i Jerzy Kijowski, sekretarz — Eugeniusz Piatek, członkowie — Eugeniusz Kuczek, Józef Grabacki, Bogdan Kowalczyk, Jerzy Kłos, Stanisław Murzyn. Powołano Sztab ORMO: komendant — Stanisław Murzyn, szef sztabu — Mieczysław Cywicki.

W dniu 21 lutego odbyła się akademicka z okazji XXIX rocznicy powstania ORMO, na której przedsiębiorstwu naszemu wręczono dyplom uznania, nadany przez Społeczny Komitet ORMO dzielnicy Kraków-Śródmieście.



Wręczenie dyplomów uznania przodującym ORMO-wcom.

brazów wartości blisko 500 tys. złotych.

Wiele uwagi w swej pracy, członkowie ORMO poświęcają zachowaniu się młodzieży. To też przeprowadzono 635 rozmów z niektórymi z nich i 178 rozmów — z ich rodzicami, a w 1276 wypadkach o niewłaściwym zachowaniu się młodzieży, powiadomiono ich szkoły lub zakłady pracy.

W tej — społecznej przecież służbie, nie brak i czynów społecznych. Członkowie ORMO przepracowali w czynie społecznym — przy różnych pracach w zakładzie — 1248 godzin. Jednym z przykładów społecznego zaangażowania członków ORMO, było oddanie bezinteresownie swej krwi przez 13 członków, dla ratowania życia rannej w wypadku pracownicy MPK. Łącznie, w 1974 r., członkowie

Wręczenie legitymacji sekretarzowi KZ PZPR — tow. J. Kijowskiemu.



Nowi członkowie ORMO otrzymują legitymacje.

OPINIE

Fakt, że działalność naszego przedsiębiorstwa znajduje się pod ciągłą „uwagą” opinii publicznej nie wymaga specjalnego komentarza. Wynika to bowiem z charakteru pracy, który jest uwarunkowany określonymi potrzebami. Można powiedzieć, że każda działalność niesie za sobą różne konsekwencje, przy czym ich ciężar gatunkowy jest ogólnie rzecz biorąc — proporcjonalny do funkcji jaką spełnia w procesie realizacji zadań dana jednostka organizacyjna.

Wśród głównych kierunków działania podejmowanych przez przedsiębiorstwo, ważną pozycję stanowi działanie zmierzające do kształtowania możliwie najlepszej opinii o zakładzie. Jeśli zastanowimy się nad czynnikami wpływającymi na opinię w ogóle, to dochodzimy do wniosku, że jest to sprawa dość skomplikowana. Istnieją, co prawda, różnego rodzaju normy postępowania, różne systemy wychowawcze, wygłoszono na ten temat setki odczytów, prelekcji itd. Niemniej jednak trudno byłoby (oprócz istniejących formalnych kanonów postępowania w tym zakresie) powiedzieć, że w tym kierunku zrobiono już wszystko.

W niniejszym artykule chcemy zwrócić uwagę czytelników na te rodzaje opinii, które z wielu powodów nie są adekwatne do faktycznego stanu rzeczy a także te opinie, które są kształtowane na podstawie określonego postępowania lub zachowania.

JAK CIĘ WIDZA...

O odpowiedzialności i zaangażowaniu naszej załogi nie trzeba nikogo przekonywać, chociaż i wśród nas (jak w każdej niemal społeczności) są wyjątki. W artykule „Pasażerowie i MPK” (Dziennik Polski z dnia 30. X. 74) czytamy m. in. „nie pomogła interwencja pracownika MPK — kierowca wpuścił do wnętrza tylko trzech młodych ludzi, którzy roz-