



Plac Centralny, piękne latarnie i neon P.K.O.

## O rozwoju produkcji ubocznej w drugim roku jej istnienia w Hucie im. Lenina

Na temat perspektyw rozwoju produkcji ubocznej Huty im. Lenina rozmawiamy z zastępcą dyrektora do spraw finansowo-handlowych mgr JANEM KAWALSKIM.

— Rok 1958 jest już drugim rokiem istnienia w naszej hucie Wydziału Produkcji Ubocznej. Wydział ten miał więc dość czasu do pokonania swych pierwszych, na pewno niemających trudności okresu niemowlęcego i przystąpił już do planowej gospodarki. Chcielibyśmy zapytać tow. dyrektorze, jakie osiągnięcia ma Wydział Produkcji Ubocznej, jakimi problemami dzisiaj żyje?

— Zaczniemy może od tego, że w roku ubiegłym Wydział Produkcji Ubocznej dostarczył na rynek materiałów budowlanych za 1.643.000 zł. Wyrobów metalowych natomiast, tj. kuchenek żelaznych, obramowań kuchennych, pieców trocinowych, taczek żelaznych i zawiasów wykonano łącznie na 4.200.000 zł. Tak więc rok ubiegły, a właściwie jego III i IV kwartał, gdyż wtedy w zasadzie ruszyła produkcja uboczna, zamknęliśmy, licząc po cenach zbytu, sumą około 5.800.000 zł. W cenach detalicznych dało to 7.200.000 zł.

Zysk z produkcji ubocznej w tym samym okresie wyniósł prawie 1.200.000 zł, przy czym z kwoty tej spłaciśmy 200 tys. zł kredytu inwestycyjnego zaciągniętego w roku ubiegłym.

Nakłady inwestycyjne w roku ub. sięgają kwoty 3.200.000 zł.

— Dziękujemy dyrektorze za te cyfry. Chcielibyśmy teraz zapytać, ilu ludzi właściwie zatrudniła nasza produkcja uboczna w ub. roku?

— Produkcję, o której mówiłem, Wydział wykonał przy średnim zatrudnieniu w III i IV kwartale ub. roku, wynoszącym ok. 270 pracowników. Największe zatrudnienie przy końcu roku wyrażało się ilością 320 ludzi.

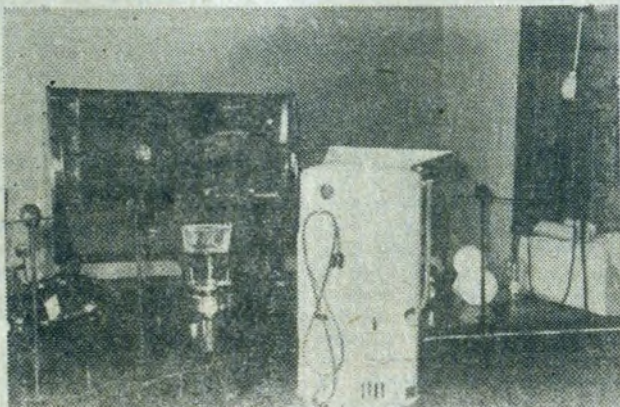
— A teraz pytanie, które niewątpliwie zainteresuje wszystkich. Jakimi plany ma Wydział Produkcji Ubocznej HiL na rok bieżący?

— Opierając się na inwestycjach wykonanych w ub. roku lub wykonywanych obecnie, produkcja uboczna przygotowała swój pierwszy plan produkcyjny na rok bieżący. Chcę od razu dodać, że plan ten nie obejmuje swym zasięgiem produkcji, która zostanie

zorganizowana na bazie blachy odpadowej i zimno walcowanej, a także nowych asortymentów, które mogą być w ciągu bieżącego roku wprowadzone do produkcji.

Ten plan, nazwijmy go planem minimum, zakłada w roku bieżącym z górą czterokrotnie powiększenie produkcji ubocznej. I tak produkcja pustaków budowlanych zwiększona zostanie z 200 tys. sztuk wytwarzanych w roku ub. do 700 tys. sztuk w roku bieżącym. Produkcja cegły żuźlowej wyniesie 5 mln sztuk. Poważnie zostaje również zwiększona produkcja oddziałów: metalowego i mechanicznego. W I etapie wprowadzają one zasadniczo tylko dwa nowe asortymenty wyrobów: żelazne słupki ogrodzeniowe w ilości 50 tys. sztuk i pralki elektryczne w ilości około 100 sztuk miesięcznie.

(Dokończenie na str. 2)



Do sklepu przy Al. Przędowników przysły pralki...



i radioaparaty, marzenie wielu.

# GŁOS NOWEJ HUTY

Cena 50 gr.

UWAGA

NASTĘPNY NUMER „GŁOSU NOWEJ HUTY“

wyjdzie JUŻ W PIĄTEK, tj. 11 bież. miesiąca

W ZWIĄZKU Z III KONFERENCJĄ SPRAWOZDAWCZO-WYBORCZĄ ORGANIZACJI PARTYPNEJ HUTY IM. LENINA, KTÓRA ODBĘDZIE SIĘ w sobotę 12 bm.

Rok II Kraków, 9. IV. — 10. IV. 1958 r.

Nr 29 (69)

## PLANY FINANSOWE Rady Zakładowej na r. 1958

Jak wiadomo — od ub. roku organizacja związkowa w Hucie im. Lenina bezpośrednio gospodaruje funduszami związkowymi uzyskiwanymi ze składek członkowskich pracowników huty. Toteż interesujące jest jak Rada Zakładowa naszego kombinatu planuje wydatkowanie tych funduszy.

Jeżeli więc chodzi o dochody, to wpływ ze składek członkowskich przewidziany jest na kwotę 1.654.454,— zł, a więc o 23,6 proc. więcej niż w ub. roku. Poważną pozycję w wpływach stanowią dochody z imprez kulturalno-oświatowych ZDK HiL. Z tego tytułu przewiduje się wpływ na kwotę 572.900,— zł, — o 58,4 proc. więcej niż w 1957 r. Razem więc dochody stanowią 2.227.354,— zł na 1958 rok.

Stosownie do uchwały Prezydium Rady Zakładowej preliminarz związkowy zostaje podzielony na fundusz centralny Rady Zakładowej i obejmie on 55 proc. dochodów oraz 45 proc. do dyspozycji Rad Oddziałowych.

Jeżeli chodzi o fundusz centralny Rady Zakł. HiL, to 30 proc. przeznaczają się na działalność k-o ZDK HiL, 5 proc. na sport, 10 proc. na organizacyjną działalność RZ, 7 proc. na zapomogi i in. wydatki oraz 3 proc. na prowizje (? proc.) za ściąganie składek. Natomiast podział funduszu pozostawionego do dyspozycji Rad Oddziałowych przedstawia się następująco: 20 proc. na zasiłki statutowe, 15 proc. na zapomogi, 5 proc. na oświatę oraz 5 proc. na różne wydatki.

Szczegółowe zestawienie wydatków z funduszu związkowego obejmuje wiele pozycji. Trudno byłoby wszystkie wymienić. Należy jednak zaznaczyć, że poważną część przewidywanych wydatków stanowią kwoty przeznaczone na wydatki socjalno-bytowe. Tak więc zapomogi oraz pomoc finansowa dla członków Zw. Zaw. wynosi kwotę 365.930,— zł, zasiłki statutowe, tj. w przypadku urodzenia się dzie-

ka, lub zgonu członka rodziny, albo pracownika-członka ZZ — 331.000,— zł.

Na działalność wypoczynkową i rozrywkową przewiduje się następujące kwoty: wypoczynek świąteczny i turystykę — 82.722 zł, w tym zakup biletów na zbiorowe korzystanie z kin i teatrów — 33.000 zł. Na sport i wychowanie fizyczne — 82.000 zł.

Projekt tych wydatków zostanie poddany pod dyskusję plenarnego zebrania Rady Zakładowej Kombinatu, które odbędzie się w kwietniu br. Po ewentualnym naniesieniu zmian i poprawek każda Rada Oddziałowa otrzyma swój wyliczone z preliminarza budżetowego.

(Dokończenie na str. 2)



Nareszcie taksówki w Nowej Hucie! Już nie trzeba „polać“ na okazję, ani wędrować pieszo, jeśli z tramwajem coś się stanie...

## W bufetach OZR będzie więcej wędlin

Dzięki usilnym staraniom dyrekcji OZR Huty im. Lenina i Rady Kombinatu, Ministerstwo Skupu postanowiło przyznać dla naszego OZR dodatkowe ilości żywności, z dostawą sukcesywną. Dzięki temu, bufety OZR będzie można zaopatrzyć w większą ilość własnego wyrobu wędlin.

Część z tych dostaw została już „przeobiona“ w okresie przedświątecznym. Warto przy okazji wspomnieć, że przed świętami OZR przeznaczył do sprzedaży w swych placówkach 4.500 kg szynki i 7.800 kg wysokogatunkowych kiełbas. W sytuacji, kiedy zaopatrzenie sklepów miejskich nie wszędzie było należyte, bufety OZR spełniły rolę uzupełniającą.

rg

## Plan i zatrudnienie tematem obrad Zarządu HiL

Na wczorajszym posiedzeniu Zarządu Huty im. Lenina oprócz bieżących zagadnień produkcyjnych, wynikających z wykonania zadań ubiegłego tygodnia, oraz z zadań ustalonych na tydzień bieżący, omówiono

wykonanie planu produkcyjnego w marcu oraz w I kwartale. Wiele uwagi poświęcono również sprawom zatrudnienia, które w ostatnim okresie są w centrum zainteresowań kierownictwa huty.

w. b.

## Delegacja KC Komsomołu Ukrainy zwiedziła naszą hutę

W ub. piątek gościliśmy w Hucie im. Lenina delegację Komitetu Centralnego Komsomołu Ukrainy z sekretarzem Muskowojem na czele. Nasi radzieccy goście rozpoczęli swój pobyt w hucie od dokładnego zapoznania się z cyklem produkcyjnym, od zwiedzenia najważniejszych wydziałów huty. Delegacji towarzyszyli I sekretarz KW ZMS tow. Julian Wielgosz, I sekretarz KD ZMS w Nowej Hucie Henryk Miśkiewicz oraz I sekretarz KF ZMS w Hucie im. Lenina tow. Jacek Krukier.

Po zwiedzeniu kombinatu odbyło się spotkanie z działaczami ZMS naszej huty. Przeprowadzono szereg długich i bardzo interesujących rozmów. Członkowie Komsomołu wypytywali przede wszystkim o najbardziej zajmujące ich problemy, a mianowicie o pracę Rady Robotniczej, jak ZMS zajmuje się produkcją, na jakich zasadach oparte są brygady młodzieżowe itp. Rozmowy miały charakter bezpośrednich bardzo przyjacielskich kontaktów.

\*

W ubiegłym tygodniu kombinat nasz odwiedziło także kilka innych delegacji zagranicznych. Delegacja metalowców Niemieckiej Republiki Demokratycznej, przebywająca w Polsce na zaproszenie Zarządu Głównego Związku Zawodowego Metalowców, po rozmowach

z członkami Prezydium Rady Zakładowej, zwiedziła podstawowe wydziały kombinatu, oprowadzona przez inż. E. Nowickiego.

Delegacja Chińskiej Republiki Ludowej, uczestnicząca w międzynarodowej konferencji normalizacyjnej w zakresie hutnictwa, która odbywa się obecnie w Zakopanem — zwiedziła hutę oprowadzona przez inż. K. Wannera.

Kombinat zwiedził również ekonomista z USA prof. P. N. Rosenstein Rodan.

w. b.

## Dla miłośników muzyki poważnej

Nie wszyscy wiedzą o tym, że Księgarnia Domu Książki przy Placu Centralnym nie tylko potrafi zadowolić gusty wybrednego czytelnika, lecz również przysporzyć rzetelnej radości miłośnikowi muzyki poważnej. Znajdujący się na składzie duży wybór zagranicznych płyt wolnoobrotowych obejmuje utwory wielu kompozytorów — klasycznych, romantycznych i współczesnych. Bach, Mozart, Paganini, Beethoven, Chopin, Schubert, Schumann, Brahms, Liszt, Czajkowski, Albeniz, Debussy, Ra-

vel — oto kilka tylko nazwisk kompozytorów, których utwory, świetnie nagrane, nabyć można w Księgarni Domu Książki. A wśród nich m. in. popularne „Bolero“ Ravel'a, „Światło księżycy“ Debussy'ego oraz „Karnawał zwierząt“ Saint-Saëns'a. Są oczywiście także znane i ulubione symfonie, sonaty, koncerty fortepianowe i skrzypcowe. Melomanom, którzy w Nowej Hucie jeszcze niezapoznali się „ujawnili“, radzimy pospieszyć się z wyborem i zakupem. (t)

Uwaga!

Uwaga!

Dział reklam i ogłoszeń „Głosu Nowej Huty“

zawiadamia, że

jest czynny drugi punkt przyjmowania ogłoszeń w NOWEJ HUCIE, OSIEDLE C-31, b1 — 6

Wypożyczalnia sprzętu gospodarczego — i punkt „TOTO LOTKA“ —



Inż. Józef Maciejewski

# Produkować, to także transportować

W procesie produkcyjnym Huty im. Lenina poważną rolę odgrywa transport kolejowy. Praca transportu jest również ważną częścią procesu produkcyjnego jak i sam proces technologiczny. Ogromne znaczenie transportu dla pracy huty widoczne jest choćby z tego, że obrotowe strumienie ładunków zewnętrznych i wewnętrznych, potrzebnych dla produkcji podstawowej i pomocniczej huty, muszą być transportowane punktualnie co do minuty do swoich miejsc przeznaczenia.

Aby dać najogólniejszy pogląd na skalę wielkości prac transportu kolejowego naszej huty i na rozmiary jego gospodarki, wystarczy podać, że w ciągu ostatniego roku przewożona ogółem przez nasz transport kolejowy masa towarowa przekroczyła, łącznie z transportem technologicznym, 17 milionów ton. Gdybyśmy tę masę towarową załadowali na wagony 20-tonowe i ustawili je w jeden pociąg, to pociąg ten miałby długość około 9000 km. Równałaby się więc prawie jednej czwartej części równika ziemskiego, to jest w przybliżeniu odległość z Krakowa do Irkucka, lub Nowego Jorku.

Do huty przybywa rocznie ogółem 235.000 wagonów ładowanych, w tym 200.000 wagonów różnego rodzaju surowców hutniczych jak: ruda, węgiel, żelazo, kamień wapienny i inne materiały, nie licząc urządzeń przeznaczonych dla dalszej robizny huty, a wysyła się około 110.000 wagonów załadowanych wyrobami huty: stalą, blachą, koksem, materiałami ogniotrwałymi i produktami węglowodnymi.

Sieć linii kolejowych na terenie kombinatu ma 200 km długości i posiada 750 rozjazdów. Liczby te dają ogólną koncepcję o skali pracy naszego transportu kolejowego. Świadczą one także o wysokich wymaganiach stawianych pracownikom transportu kolejowego, jak również o wysokim poziomie kwalifikacji zawodowych, który musi wykazać personel transportu, aby transport kolejowy mógł pracować prawidłowo w skali, jaką narzucają warunki produkcyjne huty. Fakt ten tym bardziej zasługuje na podkreślenie, ponieważ zagadnienie organizacji przewozów i ruchu w dużych hutach teoretycznie nie zostało jeszcze opracowane.

Trudności powstające przy rozwiązywaniu tego skomplikowanego zagadnienia zwiększają się też z tego powodu, że — mimo wielu wspólnych cech właściwych hutom — każda z nich ma swoje własne specyficzne właściwości nie tylko w rozmieszczeniu wydziałów produkcyjnych i pomocniczych, ale i w warunkach połączenia z zewnętrzną siecią kolejową, jak i w charakterze strumienia ładunków. Dlatego też nie ma w hutnictwie, ani krajowym ani zagranicznym, typowego rozwiązania zagadnienia organizacji przewozów i organizacji ruchu na terenie huty. Każda huta rozwiązuje te problemy według własnego układu sytuacyjnego i własnych potrzeb.

Poważnym osiągnięciem załogi transportu kolejowego w 57 r. jest znaczne zmniejszenie średniego postoju wagonów PKP w hucie. W stosunku do 56 r. średni postój wagonów PKP został zmniejszony o 28 proc., przy jednoczesnym wzroście przewozów zewnętrznych w tym czasie o 23 proc.

Osiągnięcie to miało nie tylko duże znaczenie dla gospodarki huty z uwagi na zmniejszenie kar za postój wagonów PKP, ale również przysporzyło gospodarce narodowej duże korzyści w postaci poważnego przysrostu dysponowanych przez państwo wagono-godzin. Oszczędność ta wyraża się liczbą około 1.200.000 wagono-godzin.

Również wskaźnik obciążenia wagonów huty, a więc wykorzystania ładowności wagonów polepszył się w 57 r. o przeszło 12 proc., jakkolwiek wszystkie rezerwy w tym za-

kresie nie zostały jeszcze wykorzystane.

Alę jak to zwykle w każdej gospodarce bywa, obok osiągnięć są i niedociągnięcia — braki, które powinny być systematycznie usuwane. I o nich chciałbym kilka słów powiedzieć.

Nie chodzi tu o wyczerpanie takich czy innych przypadkowych niedociągnięć, które mogłyby przesłaniać obraz dobrych na ogół wyników pracy transportu kolejowego. Chodzi tu o tego rodzaju usterki, które wymagają nie tylko dodatkowych wysiłków organizacyjnych naszego transportu, ale także wysiłków i ścisłego współdziałania wszystkich wydziałów produkcyjnych.

Jednym z kluczowych tego typu zagadnień jest sprawa właściwego wykorzystania taboru kolejowego, a w szczególności parowozów.

Najpierw kilka słów o gospodarce wagonami. Dane statystyczne prowadzone przez transport kolejowy wykazują, że w 1957 r. przeszło 2.000 uszkodzeń wagonów huty, to jest przeciętnie 6 uszkodzeń dziennie. Na skutek uszkodzeń 19 wagonów zostało ześlomowanych.

Jeżeli ilość uszkodzeń odnosimy do ogólnej liczby wagonów posiadanych przez hutę, to wypada, że każdy wagon został w ciągu roku uszkodzony prawie że 3 razy.

Największą ilość stwierdzonych uszkodzonych wagonów, bo 31 proc. przypada na Transport Kolejowy, 9 proc. na Aglomerownie, również 9 proc. na były Wydział Przygotowania Żelaza i Żelaza, 5 proc. na Stalownie, reszta przypada na pozostałe wydziały.

Znamienne jest to, że w ogólnej liczbie uszkodzeń figuruje aż 860 uszkodzeń tj. 43 procent, o których nie wiadomo, kto je spowodował.

Objaw ten świadczy niewątpliwie o niedostatecznej jeszcze kontroli nad taborem kolejowym.

Przyczynami uszkodzeń wagonów są przeważnie nieostrożny wyładunek — i załadunek wagonów za pomocą mechanicznych urządzeń przeładunkowych, nie przestrzeganie przepisowej skrajni, przeciążanie wagonów itp.

Ponieważ uszkodzenia wagonów powodują często wyłączenie ich z ruchu do naprawy, zmniejszając przez to ilośc roboczo wagonów, należałoby dążyć do poprawienia istniejącego stanu, przede wszystkim do pogłębienia poczucia odpowiedzialności za powierzony majątek społeczny.

Mówiąc o uszkodzeniach taboru kolejowego, trzeba wspomnieć także o częstych wypadkach niszczenia nawierzchni kolejowej, rozjazdów i szyn na skutek awarii kolejowych, spowodowanych z takich czy innych przyczyn.

W roku 1957 zanotowano 233 wypadki różnych awarii kolejowych na terenie huty. Z tego 44 procent spowodowane zostało z winy Stalowni, 22 procent przez Wydział Ruchu Kolejowego, 12 procent przez Wydział Trakcji, 4 proc. przez Wielkie Piecze, reszta przez inne wydziały w tym 10 proc. wypadków z nieustalonych przyczyn.

W związku z dużą ilością awarii kolejowych powstały obecnie duże trudności z częściami zamiennymi i możemy z tego powodu znaleźć się wobec konieczności zamknięcia niektórych torów. Sprawy tej należy więc poświęcić jeszcze

wiele uwagi, szczególnie w wydziałach, które dotychczas powodują duże ilości awarii kolejowych.

Z częstotliwością awarii kolejowych wiąże się także zagadnienie bhp.

Transport Kolejowy należy do wydziałów o dużej wypadkowości w stosunku do innych wydziałów. W roku 1957 zanotowano 241 nieszczęśliwych wypadków, w tym 1 śmiertelny, 3 inwalidzkie, 43 ciężkich, 169 lekkich i 28 drobnych. Głównymi przyczynami były wadliwe metody pracy (48 proc.) i wadliwe utrzymanie stanowiska roboczego (13 proc.).

Największą bolączką w ruchu kolejowym z punktu widzenia bezpieczeństwa były: brak przepisowych skrajni, złe ładowanie, brak dostatecznego oświetlenia torów, bram wjazdowych i przejazdów kolejowych, brak dyscypliny i łamanie przepisów bhp oraz brak należytego dozoru ze strony średniego dozoru technicznego.

Ilość straconego czasu roboczego na skutek wypadkowości, wynosiła w 57 r. przeszło 4900 robotniko-dni, co równa się stałemu wyłączeniu z pracy 18 robotników w Transporcie Kolejowym. Liczby powyższe wskazują na to, że również pod względem bhp i zabezpieczenia ruchu pociągów istnieje potrzeba dalszego usprawnienia, zarówno metod pracy związanej z ruchem kolejowym jak i wzmocnienia sposobu stałej kontroli nad tym tak ważnym odcinkiem. Ma to znaczenie istotne nie tylko z punktu widzenia gospodarki huty, ale także dla uzyskania wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu, jak i kultury pracy załogi.

Przejdźmy obecnie do zagadnienia wykorzystania parowozów.

Trzeba od razu powiedzieć, że parowozy nie są należycie wykorzystywane. Faktyczne wykorzystanie parowozów jest nie tylko bardzo małe, ale i niedostatecznie kontrolowane. Sprawa należytego wykorzystania parowozów jest najbardziej istotna, nie tylko ze względu na koszt transportu, ale także dlatego, że stanowi punkt wyjściowy do operatywnego planowania transportu i do organizacji pracy poszczególnych stacji i drużyn manewrowych.

Przyczynami obecnego małego wykorzystania parowozów, obok braku dostatecznej kontroli, są z jednej strony brak należytej koordynacji procesu transportu z podstawowymi procesami technologicznymi huty i duże postoje parowozów na punktach wyposażenia, z drugiej zaś — nie uzasadniony z punktu widzenia interesów huty stosunek do tego zagadnienia, zarówno niektórych obsługiwanych wydziałów, jak i samego transportu kolejowego.

Niesłuszność stanowiska obsługiwanych wydziałów polega tu — generalnie mówiąc — na tym, że wydziały „wydzierżawiają” od Transportu Kolejowego parowozy, nie przywiązując dostatecznej wagi do ich wykorzystania. To samo zresztą dotyczy wagonów i dźwigów. Stanowisko takie daje się streścić w słowach: „Płacę — więc wymagam, a skoro płacę, parowóz jest do moich usług i dysponowanie nim do mnie należy”.

Tego rodzaju stanowisko ze strony wydziału byłoby może słuszne, gdyby „wydzierżawione” parowozy były należycie wykorzystywane.

W innym przypadku wynika ono niewątpliwie z niedostatecznego zrozumienia całości interesów huty oraz z tego, że koszt eksploatacji taboru kolejowego jest stosunkowo niewielki w porównaniu z wartością produkcji wydziału

hutniczego i dlatego jest zbagatelizowany.

Jeżeli chodzi o Transport Kolejowy, to zajmuje on w tym wypadku na ogół stanowisko jakby „dzierżawcy”, analogicznie jak PKP do przedsiębiorstwa, ograniczając się w tym wypadku w zasadzie do wystawiania „klientowi” rachunku za dzierżawę.

Operacje technologiczne i transportowe, zwłaszcza w transporcie międzywydziałowym i międzywydziałowym, wiążą się tak ściśle ze sobą, że powinny być organizacyjnie opracowane wspólnie.

Transport kolejowy, jeśli ma pracować prawidłowo, musi odbywać się wg rozkładu jazdy i zegara. Jest to postulat elementarny, ale i zasadniczy. Wynika on z technicznej i ekonomicznej cechy tej służby.

Podstawowym jednak warunkiem, aby postulat ten mógł być rzeczywiście zrealizowany jest planowa i rytmiczna praca wydziałów produkcyjnych.

Jasne jest, że bez rygorystycznego przestrzegania tego podstawowego warunku, nie może być mowy o pełnej planowości i punktualności w transporcie kolejowym huty.

Dlatego właściwym rozwiązaniem organizacji przewozów w hucie byłoby — obok istniejącego rozkładu jazdy transportu kolejowego dla niektórych przewozów wewnętrznych — wprowadzenie harmonogramów transportu dla przewozów technologicznych i dla każdego rejonu huty — harmonogramów, ściśle zsynchronizowanych w czasie z pracą wydziałów produkcyjnych.

Harmonogramy te powinny jednocześnie uwzględniać specyficzne wymagania wydziałów, dotyczące poddawiania składów lub zatrzymania ich na wydziałach. Dałoby to możliwość operatywnego kierowania przewozami w sposób planowy i pozwoliłoby osiągnąć rzeczywistą kontrolę nad pracą parowozów i wagonów oraz zmniejszyć kary za postój wagonów PKP.

Trzeba tu nadmienić, że kary za postój wagonów PKP, pomimo osiągniętych oszczędności wagono-godzin, osiągnęły w 57 r. razem z karami Zjednoczenia poważną jeszcze kwotę prawie 4 milionów zł brutto. Brutto dlatego, ponieważ Transport Kolejowy jednocześnie w tym samym czasie wygospodarował bonifikatę za skrócenie postoju wagonów w kwocie około 1,5 mln zł i jest nadzieja, że w wyniku pertraktacji w tej sprawie pomiędzy hutą a PKP, bonifikata ta będzie uznana.

Operatywne planowanie przewozów według harmonogramu do którego powinniśmy dążyć, powinno obejmować przewozy pociągami i przetoki, włącznie z za- i wyładunkiem oraz zamawianiem i poddawianiem wagonów. Głównym celem tego rodzaju operatywnego planowania byłoby zapewnienie ciągłości ruchu bez zahamowań, zmniejszenie jazd przetokowych oraz unikanie improwizacji lub

(Dokończenie na str. 4)

Spawanie  
konstrukcji  
w Walcowni  
Zimnej



## Czym zajmowało się Prezydium Rady Kombinatu

Różnorodny był wachlarz spraw i problemów, jakimi zajmowało się Prezydium Rady Zakładowej kombinatu. W ostatnim okresie sprawozdawczym, czyli od listopada 1957 r. Prezydium odbyło ponad 20 posiedzeń, na których omawiano przede wszystkim zagadnienia: młodzieży, bezpieczeństwa i higieny pracy, zdrowotności załogi, działalność kulturalno-oświatową, sportową, prace związkowców w radach narodowych, szkolenie załogi, wydajność pracy, sprawy socjalno-bytowe itd.

W tym czasie Prezydium odbyło dwa posiedzenia z egzekutywą KF PZPR, Prezydium Rady Robotniczej, sekretariatem KF ZMS i zarządem komisji porozumiewawczej NOT. Kilkakrotnie — poza tym — omawiano wspólnie z Prezydium Rady Robotniczej kwestię zatrudnienia i inne problemy gospodarcze huty.

W okresie sprawozdawczym, Prezydium podjęło 63 uchwały, z których 45 zrealizowanych zostało w 100 procentach, natomiast reszta pozostaje w trakcie realizacji. Uchwały dotyczyły m. in. rozdziału dotacji z funduszu zakładowego, pracy wśród młodzieży, kobiet pracujących w hucie, inteligencji technicznej, gazety zakładowej, kultury i oświaty, rozdziału mieszkań, OZR-u itp.

Do prac Prezydium należy również zaliczyć odprawy z przewodniczącymi rad oddziałowych oraz przeszkolenie wszystkich społecznych inspektorów pracy. Prezydium

w okresie sprawozdawczym brało czynny udział w kampanii wyborczej do rad narodowych. Wybranych zostało sześćdziesiąt związkowców w skład Rady Narodowej miasta Krakowa i DRN.

Członkowie Prezydium wnieśli sporo do dyskusji podczas obrad III Krajowego Zjazdu Związku Zawodowego Hutników, którego członkami wybrani zostali m. in. inż. Alojzy Cyrulik, Pater, Syty, Spyra (do komisji rewizyjnej) a ob. S. Wójcik i K. Salwiński zostali delegatami na Kongres Polskich Związków Zawodowych.

W okresie sprawozdawczym Prezydium zorganizowało dla załogi huty wycieczkę sprzedającą meble. Kilka tygodni temu dużo pracy wymagała reorganizacja rady oddziałowej Zakładów Wapienniczych w Czatkowicach.

Obecnie Prezydium zajmuje się głównie takimi problemami huty jak: likwidacja przestojów w zatrudnieniu, (zapobieganie wyrządzaniu krzywdy zwalnianym z pracy), właściwy rozdział mieszkań, rozdział funduszu zakładowego za 1957 r., organizacja spółdzielni mieszkaniowej i budowa domków jednorodzinnych, koordynowanie pracy kulturalno-oświatowej Domu Kultury i Ogniska Młodych, umasowienie sportu i turystyki i wiele innych.

Ta krótka informacja o pracy Rady nie wyczerpuje jednak całokształtu zagadnień, którymi zajmowało się Prezydium, są to tylko najważniejsze sprawy. J. Ż.

## Jeśli chcesz zostać technikiem

Jak wiadomo w naszym kombinacie pracuje bardzo dużo robotników, pragnących ukończyć Technikum, a którzy posiadają już za sobą szkoły zawodowe, lub odpowiednie przeszkolenie.

Rada Zakładowa organizuje dla nich kursy produkcyjno-techniczne z programem Zaocznego Technikum Hutniczego. Prowadzone będą dwa kierunki: metalurgiczny i walcowniczy dwóch stopni.



Tak oto wygląda odbiór nowego budynku od wykonawcy, czyli od ZBM. Na zdjęciu moment wkroczenia komisji do świeżo oddanego bloku.

Pierwszy zawierający program I i II semestru Technikum Zaocznego oraz drugi z programem III i IV semestru Technikum.

Kursy te mają przygotować uczestników do egzaminów w Zaocznym Technikum Hutniczym. Absolwenci stopnia I składać będą mogli egzamin na semestr III, natomiast absolwenci stopnia II na semestr V. Po zdaniu egzaminu i ukończeniu Technikum Zaocznego słuchacze otrzymują dyplom technika-hutnika.

Na kursy przygotowawcze I stopnia przyjmowani będą robotnicy posiadający świadectwo ukończenia szkoły podstawowej, a na kurs II stopnia świadectwo ukończenia szkoły odpowiednio wyższego stopnia. Poza tym kandydaci powinni mieć przynajmniej jednoroczną praktykę w hutnictwie.

Blizszych informacji na ten temat udziela Dział Przygotowania i Szkolenia Kadr, do którego też należy składać swoje podania (zaopiniowane przez kierownictwo wydziału i radę oddziałową) wraz z życiorysem, odpisem ostatniego świadectwa szkolnego i zaświadczeniem z pracy.

Nauka na kursach jest bezpłatna i odbywać się ma czterech razy w tygodniu. J. Ż.

W OBIEKTYWIE W OBIEKTYWIE



Śnieg jeszcze leży na polach, a już pokazały się bazi...

Z działalności komisji KD PZPR

Wydział kwaterunkowy na cenzurowanym

Spośród żalów jakie mieszkańcy naszej dzielnicy mają do Prezydium DRN wiele odnosi się bezpośrednio do wydziału kwaterunkowego.

Wiadomo, mieszkanie rzecz ważna, zwłaszcza obecnie, kiedy otrzymanie przydziału przyjmowane jest przez innych z zazdrością, a szczęśliwiec zbiera niekończące się gratulacje...

Praca w wydziale kwaterunkowym nie jest łatwa, wymaga niemal nadludzkiego spokoju i opanowania, a zarazem wysokiej inteligencji...

Ponieważ sygnały o nie najlepszej pracy wydziału kwaterunkowego powtarzają się ostatnio dość często i sugarywały nie tylko istniejącą bałagan, ale również „kandydy” KD PZPR powołał specjalną komisję...

Zadanie właściwie — ponad siły. Trzytygodniowe „zmagania” członków komisji przyniosły jednak rezultaty, lecz nie sądzicie, że zostały ukoronowane dopięciem wszystkich na ostatni guzik...

Pracy komisji powołanej przez KD rozmawiałem z tow. CZAJKA i LACHEM, którzy zapoznali mnie z całokształtem sprawy, odwołując się często do ksiąg i rejestrów prowadzonych przez wydział kwaterunkowy DRN...

Budownictwo oddało w 1957 roku 3.925 izb, natomiast w rozdziale wydziału kwaterunkowego jest tylko 3.788. A gdzie reszta? Nad tym siedzi komisja. Sami nie wiedzą.

Po podsumowaniu wszystkich izb przydzielonych w 1957 r. wychodzi znowu trzecia cyfra, różniąca się od dwóch poprzednich. Jak to się dzieje? — nie wiadomo.

Ciekawie przedstawia się rozliczenie z Hutą im. Lenina. Miała ona otrzymać w 1957 roku 2.450 izb. Otrzymała 2.491, zaś z rozliczenia wydziału kwaterunkowego wynika, że 2.419, zatem różnica 18 izb...

Inny przykład: przedsiębiorstwa budowlane miały otrzymać 535 izb; według wydziału kwaterunkowego otrzymały 545. A więc więcej. Tymczasem zakłady podległe Ministerstwu Budownictwa twierdzą, że otrzymały za mało. Cegielnia np. ma pretensje o osiem izb...

Każda umowa, zawierana między DRN, a lokatorem, musi posiadać tzw. podkładki, czyli uzasadnienie przydziału

mieszkania. Głównie chodzi o wniosek z zakładu pracy, na podstawie którego DRN podpisuje umowę. Wyjątek stanowią repatrianci, którzy jednak muszą legitymować się innymi dokumentami...

Komisja przeglądając umowy stwierdziła, że około 40 z nich nie posiada wniosków z zakładu pracy. Na jakiej więc podstawie przyznano mieszkania? Umowy podpisane są tylko przez byłego kierownika wydziału Sudolę lub jego zastępcę Sagana.

Czy można powiedzieć, że kryje się za tym nadużycie? Na razie nie. Tak czy owak sprawa jest niejasna i zajmie się nią Najwyższa Izba Kontroli.

Pewne wątpliwości nasuwa także rejestr dokonywanych emisji.

Np. ob. Brunon Luszczynski — czytamy w książce — zamieszkał osiedle B-31, blok 3 mieszkania 63. Komisja idzie pod wskazanym adresem i niestety wraca z niczym, bo nie ma takiego mieszkania w tym bloku.

Podobnie nieprzejrzycie prowadzony jest rejestr mieszkań wyjeżdżających z Nowej Huty do innych miast, lub za granicę.

Niewątpliwie dużo zamieszania wprowadza — zwłaszcza w rozliczaniu izb — „wypożyczanie” jakiegoś dokonywania między sobą poszczególne zakłady pracy. Np. DRN zwraca się do huty o wypożyczenie odpowiedniej ilości mieszkań...

Wprawdzie wnosna absolutnie nie dopisała, za to mamy inne również wiosenne tematy, zastępujące nam z powodzeniem żelazny repertuar kalendarzowy. Na przykład sprawy młodzieży. Piszą o niej wszyscy i wszędzie, w prasie w sprawozdaniach, referatach i w protokołach milicyjnych...

Co-gdzie-kiedy?

Kino

SWIT — godz. 16, 18, 20: „Przygody kmiwojżera” — komedia francuska. SWIATOWID — godz. 16, 18, 20: „08/15”, cz. III „Kapitulacja” — satyra wojenna prod. NRF...

Teatry

LUDOWY — 9 bm., godz. 19.15: „Imiona władzy”, 10 bm. godz. 13: „Imiona władzy” — przedst. zamknięte, 11 bm. godz. 19.15: „Lilium”...

Nasz felleton

Kłopoty z wiosną

Co z tą wiosną, proszę państwa? Przyszła zaśnięzona i zakatarzona, dokuczyła skowronkom i zakochanym parom, przyprowadziła ze sobą siedem złych wichrów...

wilgocią, wywołującą strzykanie w kościach. Zwiększa w kościach niektórych myślicieli parających się zawodowo wynajdywaniem kateplazmów na choroby przypisywane najszej młodzieży...

cza, do Ogniska Muzycznego, do powstającego teatru amatorskiego, kontynuatora „Nurtu” i w dziedzinie jeszcze innych miejsc. A potem dopiero mówicie, że Nowa Huta, to tytu a tytu chuliganów...

Wprawdzie wiosna absolutnie nie dopisała, za to mamy inne również wiosenne tematy, zastępujące nam z powodzeniem żelazny repertuar kalendarzowy. Na przykład sprawy młodzieży. Piszą o niej wszyscy i wszędzie...

Całe szczęście, że prawdziwa wiosna nie sobie nie robi z hipochondrycznej filozofii, mając na swój użytek własną i już za kilka dni rozrzuci pierwiarki i zawilce na łąki, przybierze drzewa aksamiłnymi pączkami i wypuści z leśnych krzyków puszyste, długouchę zajączki...

Równie modnym tej wiosny tematem w Nowej Hucie są zwolnienia, weryfikacja i przeszerogowania. Nie tyle może w piśmie, co w słowie, zwłaszcza szeptyanym do ucha. Bo to, moja pani, wyrzucają tych, co się nie podobają, więc lysych, rudych i stare panny...

Wprawdzie wiosna absolutnie nie dopisała, za to mamy inne również wiosenne tematy, zastępujące nam z powodzeniem żelazny repertuar kalendarzowy. Na przykład sprawy młodzieży. Piszą o niej wszyscy i wszędzie...

ZJEDNOCZENIE BUDOWNICTWA MIEJSKIEGO NOWA HUTA zawiadomia WSZYSTKICH PRACOWNIKÓW, KTÓRZY PRZEPRACOWALI W NASZYM PRZEDSIĘBIORSTWIE W ROKU 1957 CO NAJMNIEJ 3 MIESIĄCE, A OBECNIE SĄ ZATRUDNIENI W INNYCH ZAKŁADACH PRACY...

Nowość techniczne

Okulary nie pozwalające zasnąć kierowcy samochodu

Szwajcarski przemysł optyczny produkuje obecnie przyrząd elektroniczny nie pozwalający zasnąć kierowcy samochodu w czasie jazdy. Aparat składa się z oprawy okularow (które wkłada kierowca) i komórki fotoelektrycznej...

Nowa metoda poszukiwania złóż rudy

W szwedzkich zakładach Boliden Gruv Aktiebolag opracowano wspólnie z Szwedzkim Instytutem Geologicznym nową elektroniczną metodę poszukiwania złóż rudy. Metoda ta polega na wykorzystywaniu do tego celu fal radiowych o długości rzędu 80 m. Urządzenie to ma służyć do wykrywania złóż rudy do głębokości 300 m. pod ziemią...

Produkować, to także transportować

(Dokończenie ze str. 3)

przypadkowości w transporcie i w produkcji.

Oprócz harmonogramów pracy Transportu Kolejowego dla poszczególnych rejonów powinno się ułożyć w powiązaniu z podstawowym procesem technologicznym produkcji — harmonogram ruchu huty jako całości. Harmonogram taki stanowi zresztą podstawę dla prawidłowej pracy służby dyspozytorskiej huty...

wobec uruchomienia w bieżącym roku nowych podstawowych agregatów produkcyjnych. Zadanie brzmi: Jak najmniej postojów, jałowych przebiegów i przewozów awaryjnych; mniej pociągów, ale pociągi cięższe z optymalną ilością wagonów.

Taki sposób organizacji produkcji pozwoli zwiększyć wykorzystanie taboru kolejowego, a co za tym idzie — zmniejszyć zapotrzebowanie na tabor i także zmniejszyć obciążenie torów i stacji.

Toteż, aby transport kolejowy w hucie był jeszcze lepszy i bardziej ekonomiczny trzeba: — by transport wewnętrzny i technologiczny odbywał się w ramach dopuszczalnych odchyła punktualnie, według zegara i ustalonego rozkładu jazdy;

Twierdzenie, że organizacja przewozów i powiązanie ich z procesem produkcji według harmonogramu jest niemożliwe, sądzę — polega na nieporozumieniu. Niemniej realizacja takiego systemu pracy jest bardzo trudna, wymaga dużej pracy organizacyjnej oraz rygorystycznego wzmocnienia ogólnej dyscypliny technologicznej i dyscypliny pracy, zwłaszcza ze strony wydziałów produkcyjnych...

— by parowozy i wagony były prawidłowo wykorzystywane,

— by dyspozycje podstawiania wagonów i nadzór nad ich przebiegiem funkcjonowały sprawnie,

— by wydziały pracowały rytmicznie i nie usiłowały wyrównać swoich niedociągnięć w operatywności przez nieekonomiczne usługi transportowe,

— by operatywne planowanie produkcji odbywało się przy ścisłej współpracy i respektowaniu wymagań operatywnego planowania transportu kolejowego.

Maksymalna wydajność w transporcie będzie uzyskana, jeśli znajdzie należyte zrozumienie znana w przemyśle dewiza: „Produkować — to transportować”.

Humor



Rys. B. Dziekan

— Wyobrażacie sobie!.. Wczoraj złożyłem podanie w Wydziale Kwaterunkowym, a dzisiaj otrzymałem mieszkanie i to bez żadnej usterki.