

mpk

16-31 III 1977

NR 6 ROK III

Cena 50 gr

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE



Budowa Podstacji na Grzegórkach. Czytaj str. 3 „Spokojnie... szefie... spokojnie”.

Fot. inż. Wacław Habratowski

Usprawniamy gospodarkę materiałową (II)

„Ważne gospodarczo i społecznie jest pełne efektywne wykorzystanie czasu pracy maszyn i urządzeń technicznych i technologicznych przez zwiększenie zmianowości, ograniczenia postojów. Sprawne przeprowadzenie remontów, napraw i konserwacji...”

„dużego znaczenia nabiera obniżenie materiałochłonności produkcji w poszczególnych branżach i gałęziach...”

Z Uchwały KC PZPR, podjętej na II Plenum — 22 stycznia 1976 r.

wych — w kontekście realizacji programu usprawniania gospodarki materiałowej w naszym przedsiębiorstwie. Dziś — dalszy ciąg rozważań na ten temat.

ORGANIZACJA PRZEPŁYWU MATERIAŁÓW I SYSTEM KONTROLI WEWNĘTRZNEJ

Zadania w tym względzie wykonuje się we wszystkich Wydziałach i Zakładach MPK. Ilość i asortyment materiałów i części zamiennych, pobieranych do produkcji lub remontów — zatwierdzana jest na podstawie ustaleń specjalnego weryfikatora lub mistrza — specjalisty, w zakresie zużycia materiałów.

W Zakładzie Komunikacji Szynowej pobieranie materiałów i części zamiennych odbywa się na podstawie kart

materiałowych i procesu technologicznego. Inaczej wygląda też sytuacja w Zakładzie Taksówek. Tam nad całością procesu weryfikacji części, wymiany zespołów i wystawiania dowodów pobierania materiałów — ogólny nadzór sprawują kontroler techniczny oraz kierownictwo Zakładu.

Jak prowadzono kontrolę prawidłowości ilościowego, a także asortymentowego pobierania materiałów? Oczywiście na bieżąco, ba, kontrolowano ich właściwe wykorzystywanie jeszcze w fazie wykonywania zlecenia. Wszelkie odchylenia poddawane są gruntownej analizie, a w ZRI kierownicy Oddziałów zobowiązani byli do składania pisemnych wyjaśnień i uzasadnień udokumentowanych.

(Dokończenie na str. 2)

Przedsiębiorstwo nasze otrzymuje rok rocznie nowe wozy tramwajowe typu „105-N”. Są one najnowszymi modelami Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych. Te wagony stopniowo będą wypierać z eksploatacji stare typy pociągów tramwajowych. Wagony „105-N” odznaczają się nowoczesnym systemem sterowania, zupełnie niepodobnym do wagonów starego typu. Wyłoniła się więc konieczność szybkiego szkolenia motorniczych do ich obsługi.

Do tej pory żadne przedsiębiorstwo komunikacyjne w Polsce nie posiadało specjalnie dla celów szkoleniowych, przystosowanego wagonu nowego typu, który zapewniłby dobre przeszkolenie, a jednocześnie właściwe bezpieczeństwo szkolonych i szkółących. Instruktor nauki miał bowiem zarówno ograniczone możliwości obserwowania to-

rowiska i jezdni, jak i wszystkie czynności adepta zawodu motorniczego. Nie miał też możliwości symulowania awarii.

W tej sytuacji zrodziła się konieczność przystosowania wagonu „105-N” do celów szkoleniowych.

MPK w Krakowie zwróciło się do Koła Naukowego przy Instytucie Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej z prośbą o opracowanie wstępnych założeń konstrukcyjnych takiego wagonu. Z Kołem Naukowym stały kontakt utrzymywał Dział Techniczny Zakładu Trakcji Szynowej. Nad całością prac ze strony MPK czuwał inż. Tadeusz TRZMIEL.

W efekcie tych prac, otrzymaliśmy kilka rozwiązań dotyczących przebudowy wnętrza, modyfikacji części elektrycznych i mechanicznych układu sterowania. Nadzór nad pracami Koła

Naukowego Politechniki Krakowskiej sprawował dr inż. J. Magiera.

W MPK zorganizowano naradę techniczną, której wynikiem był ostateczny projekt wagonu szkoleniowego. Projekt został przesłany do wszystkich większych przedsię-

biorstw komunikacyjnych w kraju. Przewiduje się takie ukształtowanie stanowiska instruktora, by zapewniło dobrą widoczność i obserwację jezdni w czasie jazdy, oraz obserwację zachowania się szkolonego motorniczego, również w czasie symulowania zakłóceń pracy tramwaju, no i oczywiście bezpieczeństwo i podstawowe wymogi higieny pracy. Stanowisko instruktora ma być wyposażone w hamulce, działające bez względu na nastawy na stanowisku szkolonego. Instruktor musi mieć bowiem możliwość przerwania rozruchu lub zwiększenia intensywności hamowania. Po-

Akcja—planowe zjazdy

— Zjeżdżam do Zajezdni — zwraca się do mnie motorniczka.

— Właśnie tam jadę.

Z przystanku przed Hutą im. Lenina jest tylko kilka minut do Zajezdni WET w Nowej Hucie. „16” podwozi mnie przed samą Dyspozytornię. Z wozu, wychodzę razem z motorniczą. Dla niej to koniec pracy. Przez otwarte okno zdaje dyspozytorowi: tabliczkę pociągowa, rozkład jazdy i kartę drogową. Ja wchodzę do środka. Znajdującym się tu dyspozytorowi — Stanisławowi Piszczkowi i inspektorowi z Wydziału Zabezpieczenia Ruchu — Krzysztofowi Kowalczykowi mówię o celu tak późnej (20.10) wizyty.

— Dowiedziałam się, że na dzisiejszy wieczór i noc zorganizowana została akcja planowych zjazdów.

— Ta akcja trwa już od 7.00 rano — poprawia mnie inspektor ruchu.

— Czy często przeprowadzacie takie kontrole?

— Kontrolujemy stale, ale na taką skalę dopiero po raz pierwszy — dodaje dyspozytor.

— Jakie są jej efekty? — pytanie kieruję do inspektora ruchu.

— Żadne. Od rana nie zanotowaliśmy żadnego wcześniejszego zjazdu. Tylko awaryjne. Trudno mówić zresztą o efektach, skoro akcja nie była utrzymana w tajemnicy. Wśród motorniczych mówiło się o niej już od wczesnych godzin rannych.

— ?

☆

Nasilenie planowych zjazdów odbywa się w godzinach od 16.24 do 0.25 (rano od 8.04 do 9.56).

Godzina 20.30. Z trasy wraca „13”. Prowadzi ją motorniczka nr 214. Nie wykonał pół kursu. Wrócił z ulicy Dietla. Powód wcześniejszego zjazdu? — awaria szerek (hamulca bębnowego).

Za 15 minut, bo o godzinie 20.45 przed Dyspozytornią

staje „22”. Motorniczka nr 351 melduje: Zepsuło się tylne oświetlenie. Również z powodu tej usterki, skład musiał zjechać z trasy.

Tuż za „22” wjeżdża „15”. Motorniczka nr 58 przyjechała na drugim silniku. W pierwszym nastąpiło zwarcie. I znów powód do wcześniejszego zjazdu.

Awaria „22” (tylne oświetlenie), zostaje w szybkim tempie usunięta. Już o godzinie 21.00 jej skład, znów wyrusza na linię. Motorniczka nr 351 wraz z dyspozytorem uzgadnia, że trzeba jechać na Grzegórkę przed restaurację „Nowa” i z powrotem. Trzeba zbierać po drodze pracowników Kombinat, idących na nocną zmianę.

W przeciwieństwie do „22”, której usterka okazała się niewielka, awarię „15” zakwalifikowano jako poważniejszą. Motorniczka nr 58 zmuszona więc została do wymiany wozu. O godz. 21.04 również i ona wyjechała z zajezdni.

Dyspozytor ma jeszcze jeden problem: Motorniczka nr 213 nie zgłosił się do pracy. Miał wyjechać „4” o godzinie 19.05. Dotąd go nie ma.

— To solidny pracownik. Musiał zachorować.

Jego „4” stoi w zajezdni. Nie ma na nią rezerwy.

Dopiero o godz. 22.15 zgłasza się motorniczka zasilająca i „4” wyrusza na ulice Krakowa.

Na tor przed Dyspozytornią wjeżdża inna „22”. Awaria — rozsadzony bezpiecznik i zablokowany wóz. Naprawa potrwa dłużej. Motorniczka nr 7 otrzyma inny skład.

Przed oknami Dyspozytorni przechodzą ludzie.

— To nocna zmiana zaplece zajezdni — informuje mnie dyspozytor Józef Budzio, który również o godzinie 21.30 objął swój dyżur.

Na razie nic się nie dzieje. Raz po raz inspektor ruchu Krzysztof Kowalczyk odnotowuje wprowadzenie zjazdów wózów ale są one planowe. Motorniczowie wracają punktualnie.

(Dokończenie na str. 2)

♦ ZRI przygotowuje się do przeprowadzenia remontu i wykonania ogrodzenia w Szkole w Żywcu-Sporyszu, w której zorganizowana zostanie kolonia letnia dla dzieci pracowników MPK.

♦ Trwają roboty adaptacyjne pomieszczeń socjalno-bytowych, biurowych na I piętrze w Zajezdni IV.

♦ Zakończono wykopy pod budowę Podstacji Prostowników w Dabiu.

♦ W ZUS do 21 bm., zakończono przyjmowanie zgłoszeń pracowników na wczasy krajowe i zagraniczne.

♦ Z uwagi na fakt, że coraz więcej osób chce korzystać z obiadów stołowych, zwiększono ich ilość o 10 w Kasyńce Milicyjnym Nr 2.

♦ W bieżącym roku, przy rekrutacji na kolonie i obozy, przeprowadzona będzie większa niż dotychczas selekcja wiekowa; na kolonie wyjadą

15 dni
w MPK

dzieci ze szkół podstawowych, na obozy z ponadpodstawowych.

♦ Zakończono remont bieżący torowiska i nawierzchni torowej w ulicy Boh. Stalingradu na odcinku od ul. Meiselsa do ul. Dietla. Po raz pierwszy zastosowano tutaj masę asfaltową z domieszką mączki utwardzającej do zalewania szczelin międzyplytowych — co zwiększy trwałość nawierzchni torowiska. Dodac należy, że torowisko remontowane głównie w godzinach nocnych, nie powodując zakłóceń w komunikacji tramwajowej i kołowej.

♦ W Wydziale Remontowo-Produkcyjnym wykonano elektrowciąg, który zmechanizuje prace na stanowisku demontażu wagonów tramwajowych. Wykonanie elektrowciągu zlecono 2 lata temu „Mostostalowi”. Ponieważ MPK nie doczekało się realizacji zlecenia przez to przedsiębiorstwo — całość prac wykonano we własnym zakresie.

♦ Wykonano w trybie awaryjnym remont kapitalny rozjazdu na skrzyżowaniu ulic: Modrzewskiego i Rikowieckiej. Remont planowany na wrzesień — zrealizowano w marcu.

♦ Ostatnio na wagonach tramwajowych można zauważyć nowe numery inwentaryzacyjne. Wagony zyskały na estetyce. Informujemy, że w coraz szerszym stopniu wprowadza się w oznakowanie wagonów napisy informacyjne wykonane metodą kalkowania.

♦ W wyniku nawiedzenia Europy Południowej przez trzesienie ziemi, kataklizmem dotknięty został rejon Wielkiego Tyrnowa, w którym znajduje się przedsiębiorstwo komunikacyjne, z którym współpracuje MPK.

Na apel władz, w dniu 14 marca br., przeprowadzono akcję krwiodawstwa. Nasi pracownicy oddali blisko 27 litrów krwi. Za braterski gest podziękowali drogą telexową przedstawiciele dykcji i Rady Zakładowej przedsiębiorstwa z Wielkiego Tyrnowa.

♦ Dział Szkolenia rozpoczął kurs dla 35 kandydatów do zawodu kierowcy kategorii DM.

GORĄ NASI

winien też mieć możliwość korzystania z pulpitu kierowcy na stanowisku motorniczego. W zasięgu ręki instruktora muszą znajdować się przełączniki obwodów symulacji.

Dla wszystkich uczestników kursu, znajdujących się wewnątrz pojazdu, powinna na-

zebrać się Komisja Ruchu Komunikacji Miejskiej na temat adaptacji wagonu typu „105-N” do celów szkoleniowych. Swoją rolę, ba, nawet prototyp miały także Miejskie Zakłady Komunikacyjne z Warszawy. Przedsiębiorstwo warszawskie nie przysłało nam swojego projektu.

Na naradzie starano się ujawnić wszystkie słabe strony naszego projektu, z tym, że nie uwzględniono naniesionych poprawek.

Na zakończenie dyskusji, głos zabrał przedstawiciel MPK Kraków, pracownik Działu Technicznego — inż. Zbigniew GŁOGOWSKI, w efekcie tego wystąpienia, Komisja zatwierdziła nasz projekt przebudowy wagonu „105-N” do celów szkoleniowych.

Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych zlecono wykonanie prototypu, no i oczywiście, przesłanie pierwszego „egzemplarza” do naszego przedsiębiorstwa.

Zatwierdzenie krakowskiego projektu jest ogromnym sukcesem naszej myśli technicznej i krakowskiej nauki.

FILOMENA SERWIN

20 stycznia br., w Warszawie

„Zobacz jak pracujesz” — duża gablotka pod tym hasłem wita odwiedzającego budynek administracyjno-socjalny Wydziału Eksploatacyjnego Autobusowego — Bieńczyce. A za szkłem wykaz tych, z których „nawet wybredni pasażerowie są zadowoleni”; tych, których „praca godna jest naśladowania”, ale również i takich, co swym postępowaniem przyczynili się do niewykonania zadań planowych w lutym 1977 r.

Słowem — czarno na białym. Bez ogródek, zbędnych komentarzy. Komentować będą sami zainteresowani, ich przełożeni, koledzy...

Zapytacie, co wynika z niektórych? Oczywiście, nieobecności nieusprawiedliwione, spóźnienia, zjazdy — stanowiące zmore ogólnie dobrze pracującego Wydziału, starającego się rzecz jasna, wykonać plan.

39 milionów wozokilometrów — taki jest ogólny plan Zakładu Komunikacji Samochodowej na rok bieżący. A w WEA Bieńczyce? Plan na styczeń zakładał 2.090.100 wzm., na luty — 1.911.100 wzm. Wykonanie — odpowiednio 2.085.172 oraz 1.860.989 wzm. Plan na marzec — 2.125.200 wzm.

Co wpływa na fakt, iż plany nie zostały w pełni zrealizowane, że w marcu przypuszczalnie zabraknie ok. 70—80 tys. wzm?

Decydują o tym, czynniki zależne, jak również niezależne od nas.

Po kolei. Spore zastrzeżenia budzi jeszcze jakość wykonywanych na bieżąco napraw autobusów. Nie znaczy to rzecz jasna, że wszyscy pracują źle. Skądże znowu, wielu brygadzom należą się słowa uznania, pracownicy zapleczka technicznego wykazują sumienność i

zaangażowanie otrzymali wyższe premie. Coraz dokładniejsze są kontrole przeprowadzane przez kierowników zmian oraz mistrzów. W stosunku do winnych już ujawnionych zaniedbań wyciągnięto konsekwencje. Tak być musi, tym bardziej, iż odpadł już argument o zbyt niskich wynagrodzeniach. Nie wszyscy jednak pracownicy zapleczka w pełni

W styczniu br., — już tylko 30 min. Znajduje to mentalnie odbicie we wskaźniku wykorzystania czasu pracy: styczeń 1976 r., — 79,5; styczeń 1977 r., — 81,2.

Poprawę odnotować też trzeba na zapleczu. W styczniu 1976 r., — na jednego pracownika — 1 godzina nieobecności nieusprawiedliwionej, w styczniu 1977 r., — 30 min.

JAK WYKONUJEMY PLAN?

O WŁAŚCIWĄ interpretację słowa JAKOŚĆ

wykorzystują 8-godzinny dzień pracy. Nie trudno się o tym przekonać, wystarczy przejść obok stanowisk pracy.

W Wydziale pracuje wielu kierowców z kategorią DM. Nie mamy zamiaru twierdzić generalnie, że pracują słabo lub wręcz źle. Fakt jednak pozostaje, faktem, iż niektórym po prostu nie chce się... wstać rano, pracować od czasu do czasu w niedzielę, trzymać nerwy na wodzy w kontaktach z pasażerami. Praca ciężka — to oczywiście, ale są przecież tacy, którzy potrafią współżyć zgodnie ze wszystkimi, dobrze pracować, zasłużyć na premie. Chcieć — to móc.

W grupie kierowców — na jednego zatrudnionego przypadało w styczniu 1976 r., — 1 godz. 18 min. nieobecności nieusprawiedliwionych.

Wskaźnik wykorzystania czasu pracy — odpowiednio 82,9 oraz 89,0!

A kwestia zachorowalności? W grupie kierowców w styczniu 1976 r., — 16,4 godz., na zatrudnionego, w I kw. br., — 19,1. Wśród pracowników zapleczka odpowiednio 17,5 godz., oraz 8,3!

Aby uzyskać pełny obraz warto jeszcze podać porównanie za luty 1976 r., i luty 1977 r., (podajemy w kolejności dane odnośnie grupy kierowców i zapleczka w dziedzinach: zachorowalności nieobecności nieusprawiedliwionych i wskaźnika wykorzystania czasu pracy): 21,7 — 16,4; 15 — 9; 54 min. — 42 min.; 42 min. — 24 min.; 79,5 — 82,4; 85,2 — 88,7. Niepokojąca była więc tylko sytuacja pod względem zachorowalności wśród kierowców w styczniu br. W sumie —

dyscyplina pracy w Wydziale ulega poprawie.

Do przyczyn niewykonania planu, zależnych od nas należą jeszcze: braki o szkoleniu pracowników oraz nadmierna wypadkowość, spowodowana w wielu przypadkach nadmierną brawurą młodych kierowców.

A z przyczyn niezależnych od MPK wymienić należy: generalną ciasnotę w zajęciach, szczególnie odczuwalną na zmianie nocnej zaplecza (zajezdnia projektowana na 150 jednostek obsługuje obecnie ponad 280 wozów), gdyż praktycznie do godziny 6.00 należy wypuścić tabor na linie; stały brak części zamiennych — od silników począwszy, a na... bezpiecznikach skończywszy. W tym miejscu warto podkreślić, że w Wydziale dobrze prowadzona jest ewidencja braków w tym względzie (mili się o tym możliwość przekonać uczestnicy kontrolnej „Akcji 1500”), tak więc rozeznanie jest pełne. Gorzej, lub wręcz źle jest z dostawami części.

★

Co więc robić, by z optymizmem patrzeć w przyszłość? Opinia nie tylko kierownika WEA Bieńczyce — Władysława Marczewskiego, lecz również sporego grona naprawdę dobrych pracowników Wydziału brzmi — Zadania planowe są niezwykle napięte, ale zrobimy wszystko, by je wykonać. Przede wszystkim musimy wyeliminować wyżej podane elementy od nas zależne. Musi ulec poprawie jakość napraw, przez co zmniejszy się do minimum ilość zjazdów z przyczyn technicznych. Potrzeba też zmiany mentalności pewnych ludzi, chodzi o myślenie nowoczesne, realne i naprawdę dobrą pracę.

Naczelne zadanie to prawidłowa interpretacja słowa „jakość, rzetelność i wykorzystanie rezerw, tkwiących przede wszystkim w samych ludziach!

PIOTR BOROWSKI

ZNOWU NAJLEPSI

W naszym przedsiębiorstwie, są różne formy współzawodnictwa. Jedną z nich, angażującą prawie całą młodzież ZSMP jest Turniej Młodych Mistrzów Gospodarności. Zainicjowany w 1971 roku stał się społecznym ruchem na rzecz dodatkowej działalności produkcyjnej. Obok konkretnych efektów ekonomicznych wyrabia nawyki oszczędności i racjonalnego gospodarowania.

Nasze przedsiębiorstwo ze względu na swój charakter, największe oszczędności może osiągnąć przez właściwe użytkowanie i dysponowanie paliwami, energią elektryczną i ogumieniem. Tego rodzaju akcje prowadzone są w ramach TMMG.

Organizacja młodzieżowa w MPK już dwukrotnie w roku 1974 i 1975 zdobyła I miejsce i Złoty Medal w resorcie, za wyniki w TMMG. Również i w tym roku jesteśmy w grupie laureatów za osiągnięcia w roku 1976.

11 marca br., odbyło się w zajezdni w Bieńczycach wyjazdowe Prezydium Zarządu Krakowskiego ZSMP poświęcone TMMG. Prezydium prowadził Andrzej Witkowski, członek Sekretariatu Komitetu Krakowskiego PZPR. W Prezydium uczestniczyli także: członek Zarządu Głównego ZSMP — kol. Popiołek, sekretarz KZ PZPR — tow. J. Piotrowski, członkowie Prezydium ZZ ZSMP w MPK z kol. T. Walczakiem na czele oraz kolektyny wydziałowy zajezdni w Bieńczycach z kierownikiem W. Marczewskim i sekretarzem Rady Wydziałowej — Cz. Nowakiem.

Nie od dziś, IV Koło ZSMP w bieńczyckiej zajezdni jest przodującym w naszym przedsiębiorstwie. To, że właśnie tam odbyło się Prezydium Zarządu Krakowskiego jest wyróżnieniem dla bieńczyckiej organizacji.

Uczestnicy Prezydium zapoznali się zarówno z pracą Koła jak też z pracą zawodową jego członków.

Kolegom z IV Koła życzymy jeszcze większych osiągnięć wierząc, że będą je mieli.

F. S.

(Dokończenie ze str. 1)

Zdarza się, że dwie, trzy, cztery minuty później.

Wszystkie te wcześniejsze zjazdy z trasy nie są zaplanowane ale trudno ich nie usprawiedliwić, to przecież „siła wyższa” gnębiąca nasz tabor. Usterki albo zostają natychmiast naprawione, w dy-

zjazd miał dopiero o 23.41. Wrócił więc również 10 minut wcześniej.

★

O godz. 1.00 kończy się akcja „planowych zjazdów”. Jej wynik: dwóch motorniczych zjechało z trasy, wcześniej niż przewidywał rozkład jazdy.

Akcja—planowe zjazdy

żurujących całą noc warsztatach Zajezdni, albo w przypadku poważniejszej i dłuższej naprawy, motorniczy wymienia skład i wyrusza na trasę.

Ale zaplanowana na 16 bm. akcja „planowych zjazdów” nie miała na celu rejestrowania zjazdów awaryjnych.

— Przyjechalście 10 minut wcześniej. Dlaczego? — wyrzucił mnie nagle z chwilowego zamyślenia głos inspektora.

Prowadzący „4” motorniczy zasilający nr 1513 wrócił o godzinie 23.26. Miał przyjechać dopiero o godz. 23.36. W chwili późniejszej zjechał motorniczy nr 265. Oddaje „16”, wrócił z trasy o godz. 23.31. Planowy

Pytanie — ilu by ich było gdyby zamierzenia kilkunastogodzinnej kontroli pozostały zachowane w ścisłej tajemnicy? Drugie pytanie, wynika z pierwszego — czy w tej sytuacji akcja ta w ogóle zdała egzamin?

Cel: sprawdzenie dyscypliny pracy podstawowej grupy pracowników naszego przedsiębiorstwa jaką są motorniczy, a co za tym idzie kontrola sprawności składów tramwajowych na poszczególnych trasach, nie został osiągnięty tylko... przez wcześniejsze ujawnienie terminu kontroli.

M. BUBACZEWSKA

(Dokończenie ze str. 1)

We wszystkich Zakładach rozliczeń pobranych materiałów dokonywano po zamknięciu zlecenia.

Wdrożenie nowej technologii regeneracji cewek miedzianych przyniosło w okresie trzech kwartałów ub. roku oszczędności na kwotę 265 tys. zł.

W efekcie uruchomienia stanowiska regeneracji zespołów napędowych samochodów z pełnym obiegiem dokumentacji — w Zakładzie Taksówek — uzyskano wyższą specjalizację, dającą zwiększenie przebiegów poszczególnych zespołów napędowych, pełniejsze wykorzystanie elementów i zmniejszenie zużycia części zamiennych.

W Zakładzie Komunikacji Samochodowej usprawniono

proces przebiegu regeneracji silników. Efektem przestrzegania specjalnej instrukcji jest zmniejszenie ilości silników przekazywanych do regeneracji na zewnątrz (głównie typów S-474, S-21, M-20).

GDY WYSTĄPIĄ ZMIANY...

...planów produkcyjnych, technologii oraz zmiany konstrukcyjne — współpracują ściśle ze sobą — Dział Techniczny — Oddział Przygotowania Produkcji — Sekcja Gospodarki Materiałowej. Przy wprowadzaniu zmian w konstrukcji lub technologii stosuje się zasadę uprzedniego zbadania i przeanalizowania

wpływu tych zmian na poziom i strukturę zapasów właściwych materiałów.

USUWANIE PRZYZNY POWSTAWANIA STRAT

Mowa tu o stratach spowodowanych nieprzebiegiem zasad właściwego gospodarowania w magazynach, na placach budów i w czasie transportu. Parę zdań na ten temat.

Kontrolę prawidłowości gospodarki magazynowej dokonują z-ca kierownika Wydziału Zaopatrzenia Materiałowego oraz kierownicy magazynów.

Na placach budów — w razie konieczności składowania

materiałów budowlanych — organizowano zabezpieczenie w formie ogólnej przyjętej w budownictwie.

W transporcie stosuje się odpowiednie opakowania i segregację części zamiennych, niezależnie od organizowania odpraw z pracownikami na temat bezpiecznego przewożenia materiałów.

ZWIĘKSZANIE ODZYSKU

W okresie trzech kwartałów 1976 r., zaoszczędzono nowych materiałów — wartości 29 tys. zł, poprzez zastosowanie w ich miejsce materiałów z tzw. odzysku. Zadania w tym zakresie stale rosną.

Wyróżnieni ZBoWiD-owcy

W dniu 23 lutego br., w Klubie MPiK w Krakowie przy Małym Rynku 4, odbyło się z okazji 59 rocznicy utworzenia Armii Radzieckiej — spotkanie kombatantów.

W bogatym programie, znalazły się krótkometrażowe filmy: „Ludzie z karabinami”, „O tym nie wolno zapomnieć”, „Ofensywa ruszyła”.

Uroczystości przebiegały w atmosferze szacunku i wdzięku. Wyróżnieni przez Radę Państwa „Medalami Zwycięstwa i Wolności”. Wśród tych, którzy je otrzymali byli również pracownicy MPK: Henryk Bajko, Kazimierz Banhajter, Albin Górkiwicz, Stanisław Korajda, Józef Miłoś, Fryderyk Tomasz Nowak, Władysław Wójtowicz, Władysław Zajac i pośmiertnie — Jan Bizoń. (M. B.)

15 lat działalności dla ratowania życia i zdrowia



Przed piętnastu laty przy Zarządzie Zakładowym Koła PCK założono Klub Honorowych Dawców Krwi. Przewodniczącym była wówczas Jadwiga Rudnik.

W 1969 r., wybrano nowego zarząd Klubu Krwiodawców, na czele którego stanął Stanisław Karmański, pełniący wtedy funkcję przewodniczącego ZZ ZMS. Klub HDK zrzeszał 40 osób.

Od kiedy patronat nad Klubem Honorowych Dawców Krwi przejął ZZ ZMS? Z pytaniem tym zwróciliśmy się do przewodniczącego ZZ ZSMP, a jednocześnie przew. Klubu HDK — tow. Tadeusza Walczaka.

— Od roku 1970. Przewodniczącym Klubu jest od tej pory każdorazowo osoba stojąca na czele ZZ organizacji młodzieżowej.

— Jak wyglądała wzajemne zobowiązania na linii Klub — odbiorcy krwi?

— Klub nasz zobowiązał się do organizowania akcji na rzecz Państwowego Szpitala Klinicznego. Szpital postanowił objąć patronatem w zakresie lecznictwa zamkniętego członków Klubu HDK w MPK oraz ich rodziny. Badania RTG Honorowego Dawcy Krwi — serea, OW OB, oznaczenia grupy krwi — również znalazły się w zakresie zobowiązań

szpitalnych. Przeprowadzane są też sukcesywnie badania, pozwalające określić grupy krwi dla całej załogi.

— Ile razy organizowano akcję honorowego krwiodawstwa?

— Doprawdy, trudno odpowiedzieć na to pytanie. Jednak łącznie w okresie 15 lat istnienia Klubu HDK w MPK, jego członkowie oddali ogółem ok. 500 l. krwi. Z okazji Tygodnia Krwiodawców — wspólnie z Zarządem Koła PCK organizowano szeroko zakrojoną akcję propagandowo-agitacyjną. O efektach była mowa już wcześniej. W nagrodę za ofiarność członków Klubu HDK uczestniczyli w bezpłatnych wycieczkach na Węgry, do ZSRR, NRD i Bulgarii, a w kraju — do Łodzi i Warszawy.

— 14 marca przeprowadziliście kolejną akcję krwiodawstwa. Jakże dała rezultaty?

— 62 osoby oddały ponad 15 l. krwi. Ogółem od początku br., honorowo oddało najcenniejszy lek blisko 90 naszych członków. Ogółem w Klubie HDK w MPK zrzeszonych jest ok. 200 osób. Na spotkaniu, które odbyło się po akcji wręczono kolejne dwie odznaki Honorowego Dawcy Krwi — Złotą — inż. K. Sułkowskiej, a Brązową — S. Luzarowski. PIOTR BOROWSKI

Honorowe krwiodawstwo w WEA Bieńczyce

W dniu 14 marca 1977 r., w naszym przedsiębiorstwie w ramach akcji Honorowego Krwiodawstwa, pracownicy załogi WEA Bieńczyce oddawali honorowo krew. Akcją tą w naszym wydziale kierowało IV Koło ZSMP, propagując jej znaczenie i ujmując ją w odpowiednie ramy organizacyjne.

W godzinach przedpołudniowych pracownicy zostali przewiezieni autobusem na ulicę Bocheńską, gdzie w świetlicy naszego przedsiębiorstwa został zorganizowany Punkt Krwiodawstwa Szpitala Klinicznego Akademii Medycznej. Ogółem w tym dniu oddało honorowo krew 17 pracowników, w tym 21 członków ZSMP WEA Bieńczyce, oddając 4 litry 600 ml krwi.

Godny uwagi jest fakt, że wielu pracowników naszego wydziału, oddających w tym dniu honorowo krew, pracowało i wykonywało normalnie swoje obowiązki służbowe. Dotyczy to w szczególności kierowców i pracowników zapleczka technicznego.

Wśród załogi naszego wydziału znajdują się pracownicy, którzy wielokrotnie oddawali honorowo krew. Do takich należą m. in.: Henryk Florczyk, Andrzej Migo, Mieczysław Dziurda, Tadeusz Strączek, Andrzej Liszkiewicz, Julian Sedzik, Roman Stasik, Marek Chrościel.

Ludziom tym, należą się słowa uznania i szacunku.

ANDRZEJ WINSZTAŁ

Usprawniamy gospodarke materiałową

WERYFIKACJA NORM ŻUŻYCIA MATERIAŁÓW

W każdym miesiącu Wydział Eksploatacyjny Autobusowy oraz Wydział Transportu i Sprzętu Specjalnego dokonują analiz zużycia paliw płynnych, olejów, smarów i ogumienia. Są one podstawą do konkretnych ustaleń w tym względzie. W celu prawidłowej eksploatacji autobusów dokonuje się — po każdej obsłudze OT-2 — przeglądu w stacji diagnostycznej.

Również w Zakładzie Taksówek dokonuje się comiesięcznych analiz zużycia paliw i olejów silnikowych, a raz w roku — generalnej weryfikacji

norm. Dla nowych samochodów ustala się zakładową normę paliwa, analizuje się przyczyny przedwczesnego zużycia opon.

Efektom tych poczynań — jest uzyskanie przez ZKSAm. i Zakład Taksówek oszczędności paliw i energii w okresie trzech kwartałów 1976 r., na kwotę 3.295 tys. zł.

I w komunikacji tramwajowej na bieżąco dokonuje się aktualizacji norm zużycia dla produkcji elementów o nowych technologiach.

Wreszcie w ZRI stosuje się normy zużycia materiałów — jak w resorcie budownictwa. Przez prowadzenie bieżącej kontroli warunków spalania paliw stałych i utrzymywaniu kotłów w optymalnej sprawności — w trzech kwartałach ub. roku zaoszczędzono węgla i koku na sumę 308 tys. zł.

PIOTR BOROWSKI

Spokojnie szefie, spokojnie...

— To już któraś komisja w tym tygodniu. Była tu już jedna redaktorka. Jestem tak rozreklamowany przez mgra Dobrowolskiego, że mi to na długo wystarczy. Każda jego wizyta przynosi coś nowego, coś cennego...

W słowach kierownika budów MPK-owskich Podstacji p. Piotra Sobuli zawarta była nie tylko ironia.

Czym była podyktowana nie wiem. Wiem jedno, że to właśnie ja byłem inicjatorką wyjazdu na budowę, a nie dbający o reklamę dla kierownika szef Działu BHP. Wiem również, że nie jechałem tam z zamiarem szukania „dziury w całym”. Wiem także, że komisje zbytnio kierownika nie nachodzą, bo te o których mówił, to najwyżej niejsze operatywy inwestycyjne ze współwykonawcami. A więc nikt znowu tak tu w pracy nie przeszkadza, jakby wynikało z niemiłego przyjęcia. Zrodziła się jak zwykle w takich przypadkach podejrzliwość — coś tu chyba nie gra, wszak manifestacyjna niechęć musi mieć jakieś podstawy.

Wiadomo, że zadaniem numer jeden dla odpowiadającego za budowę jest jej terminowe przekazanie do użytku. Ale zatrudnionym przy pracach budowlanych trzeba zapewnić tak podstawowe warunki socjalne jak i bezpieczeństwo pracy. A wtedy i o wykonanie planu mniej się można niepokoić.

— Trzeba przywieźć nowe bety, bo nie ma w czym chodzić po spaleni baraku — powitał kierownika Działu BHP, robotnik w podartych od góry do dołu spodniach.

— Dziwne, magazyn już czynny. Powinności mieć ubranie robocze — odpowiada indagowany.

— Jedź do h... i nie stój mi tu. Ludzie czekają na cegłę, a on stoi pół godziny — krzyczy bas na całą okolice.

Pomijam fakt, że budowa sasiaduje z zakonom żenińskim, ale i ja mimo, że do budowlanej gwary przyzwyczajona poczułam się niezręcznie. Nie mówiąc o kierowcy, pod adresem którego padły te rozkazy. — Grzecznie się pan może zachowywać. Z kim mam jechać po cegłę? Dał mi pan pracowników?

Wokół nieład. Ciasno tu to fakt. Niby poukładane, ponakrywane materiały budowlane, a przejeżdżać nie można. Robotnicy nerwowo usuwają powiewające się części zbrojenia, norozrzucając drobniaki. W pomieszczeniu służącym za szatnię, urządzono pokój śnia-

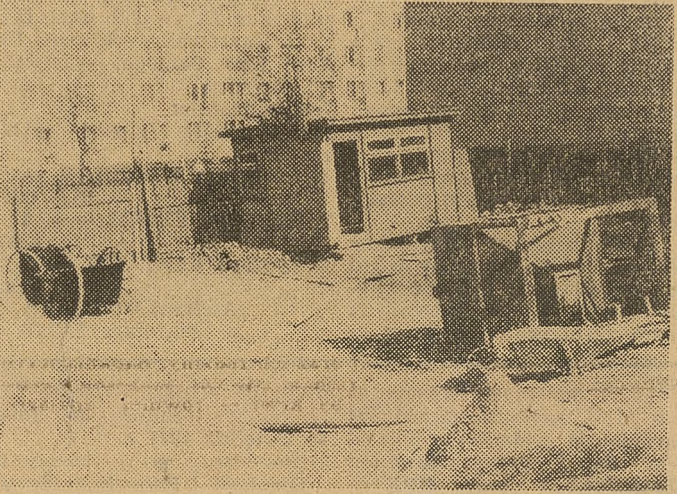
daniowy. Czystością tu nie lśni. W kącie prywatne rzeczy robotników, którzy już z budowy odeszli, a drobniaków nie zabrali. W pomieszczeniu socjalnym, które miało służyć za jadalnię porządek idealny; są nawet ładne stoliki, krzesła. Wszystko byłoby dobrze, gdyby korzystali z niego robotni-

trze budynku, a przy okazji pomieszczenie, które służyć ma za umywalnię. Obiekt w stanie surowym. W stanie surowym również schody prowadzące do pomieszczeń. Nie zabezpieczone z wystającymi na pół metra resztkami uzbrojenia. Pod schodami zaś kilkumetrowy dół.



ey. Ponoć nie chcą, wolą jeść na placu budowy. A może nie chcą przeszkadzać kierownikowi w pracy? Tam bowiem mieści się aktualnie również biuro. Wydaje mi się, że można by te sprawy pogodzić, po prostu zlikwidować biuro na czas przerwy śniadaniowej.

— Kierownika, pan się nie boi? A gdyby ktoś w dniu wypłaty stracił równowagę, to nadzieje się na drut jak na rożno i nawet do wykupu nie wpadnie... Riposta była ostra. Tak ostra, że przestałam dbać o spokojny sen kierownika budowy i bezpieczeństwo tu



Pracownicy nie myją się tutaj po pracy. Nie mają gdzie. Będą się myli dopiero za tydzień, kiedy to w budynku Podstacji zostaną zainstalowane dwie umywalki. Wodę już od sióstr z zakonu doprowadzono. Miejmy więc nadzieję, że robotnicy nie zarosną brudem.

Wypadało też obejrzeć wnę-

pracujących. Myślałam o jak najszybszym opuszczeniu budowy Podstacji na Grzegórkach.

Tym sposobem znaleźliśmy się na Dabiu. Teren budowy drugiej Podstacji nie utwardzony. Z trudnością poruszają się po nim samochody, które przyjeżdżają tutaj po cegłę. (Dokończenie na str. 4)

„ZABIEGI KOSMETYCZNE” JESZCZE TRWAJĄ

SGO w nowych pomieszczeniach

17 marca. Godzina 6.50. Wchodzę do nowego budynku na terenie IV Zajeźdni, w którym — jak głosi tablica informacyjna, umieszczona przy drzwiach — rozlokowała się już — po przeprowadzce — Sekcja Gospodarki Odzieżowej.

II piętro. Trwa nerwowa krzątanina. Jedna z pracownic polezuje do połysku podłogę, druga wynosi śmieci. Rozgorączkowana jest również kierowniczka SGO — tow. Zbigniewa Proskurnicka. Nic dziwnego, przecież niebawem zjawi się pierwszy klient! Wreszcie jest. Pan Stanisław, Adam Bolek z Wydziału Remontowo-Produkcyjnego pobrał ubranie robocze, oddał też buty do naprawy. Pierwszego — w nowych pomieszczeniach — interesanta obsługiwała p. Zofia Wójcik — st. referent ekonomiczny SGO.

Z usług Sekcji Gospodarki Odzieżowej korzystamy przynajmniej kilka razy w roku. Pamiętamy chyba wszyscy, w jak trudnych warunkach, w ciasnych pomieszczeniach pracowała Sekcja jeszcze do niedawna. Co zyskała SGO po przenosinach? Przede wszystkim 27 osób, zatrudnionych w Sekcji nie pracuje odtąd w rozproszeniu. Wygospodarowano też locum dla szweców i krawców, na tym samym, drugim piętrze, lecz po drugiej stronie klatki schodowej.

Nowe pomieszczenia SGO obejmują: obszerny pokój dla 5 pań, załatwiających interesantów i „kontujących” pobrane sorty (znajdują się tam również: kaski, gdzie pracownicy mogą przygotować sobie posiłki oraz szafki na garderobę); wielki (dosłownie!) magazyn odzieżowy (na jego terenie wszędzie można korzystać z wózków dostawczych); pokój dla wydających odzież, jeszcze inny dla kierowniczki; poza tym urządzenia WC.

Trwają, rzecz jasna, „zabiegi kosmetyczne”. Czyści się podłogi, wstawia drzwiczki i zamki do szafek, itp. Za kilka tygodni wszystko powinno być jednak dopięte na przysłówiowy ostatni guzik.

Czy nie ma mankamentów?

Oczywiście, że są. Kłopoty z wodą u szweców (trzeba ją będzie tam koniecznie doprowadzić), zepsuta termia, niebezpieczne, strome schody przy wyjściu do mechanicznych urządzeń dźwigowych, nie za dobre oświetlenie, nie wszędzie jednakowa temperatura w pomieszczeniach.

Jednocześnie — wynika to z rozmów przeprowadzonych bezpośrednio z szwecami i krawcami, a także z wydającą sorty — musi się koniecznie przebudować okna. Nie dość, że w przyszłości będą kłopoty z myciem unieruchomionych (!) szyb, to jeszcze gdy przyjdą upały lub mrozy...

Kierujemy — w imieniu pracowników SGO — apel do pracowników (z prośbą, by na tę sprawę zwrócili uwagę kierownicy, mistrzowie) by przyniesli do naprawy buty sukcesywnie, a nie takie, że przy dotknięciu... rozlatują się. Jest jeszcze kwestia odbierania naprawionych przez krawców sort. Na zainteresowanego czekają nawet przez kilka... lat!

SGO przeniosło się więc do nowych, wygodniejszych z pewnością pomieszczeń. Jednocześnie trwa roczna inwentaryzacja. Chcąc jednak umożliwić pobranie należnych jeszcze w marcu sort zimowych, postanowiono otworzyć magazyn już 17 marca.

Wszystkim pracownikom Sekcji należą się za to słowa uznania.

Przypomnijmy jeszcze, że wydawanie sort odbywa się codziennie, z wyjątkiem sobót w godz. od 7.00—14.00, a w czwartki i piątki w godz. 7.00—16.00. (P-BOR)

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych, owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym, składamy naszym Jubilatom, którzy w dniach 1—31 marca br., obchodzą jubileusz pracy w MPK Kraków:

25 LAT

Janina JAMKA — Wydz. Remont.-Prod.
Krystyna WÓJCIK — WET — Podgórze
Maria ZWIERZYŃSKA — Wydz. Zaop. Mater.
Władysława ZYLA — Księgowość

20 LAT

Tadeusz CYGAN — Wydz. Zabezp. Ruchu
Julian KUCZERA — Wydz. Zabezp. Ruchu
Tadeusz LENCZOWSKI — WET — Nowa Huta
Józef MARCHEWKA — Wydz. Torów
Jan SOBCZYK — WET — Nowa Huta
Edward TALOWSKI — WEA — Bieńczyce

15 LAT

Anna DYDUŁA — ZKSzyn.
Stanisława MACIEJOWSKA — Dz. Ogólny
Sabina SERAFIN — Zakł. Taksówek
Marianna WINDAK — Straż Pożarna

10 LAT

Teresa KOPEĆ — WET — Podgórze
Edward KOWAL — WET — Nowa Huta
Stefan KOWALIK — Wydz. Torów
Stanisław MARCZYK — ZKSam.
Alojzy MICHAŁOWSKI — WEA — Bieńczyce
Tadeusz PADYS — WEA — Bieńczyce
Maria PISZCZEK — WEA — Czyżyny
Maria STEPAK — WEA — Bieńczyce
Kazimierz SULKOWSKI — Szkoła Przyzakł.
Edward WDOWIAK — Zakł. Rem.-Inwest.

(P-BOR).

Więcej takich spotkań

W dniu 14 lutego, br., odbyło się zebranie IV Koła ZSMP przy WEA Bieńczyce. Po omówieniu bieżących spraw organizacyjnych, odbyło się spotkanie członków organizacji i młodzieży niezrzeszonej z redaktorem „Gazety Południowej” — Olgierdem Jędrzejczykiem.

Redaktor w ciekawy sposób opowiedział o pracy dziennikarskiej. O specyfice tego ciekawego i trudnego zawodu, problemach społeczeństwa miasta Krakowa i województwa, z którymi na co dzień się styka. Obecni na prelekcji żywo interesowali się zagadnieniami, poruszonymi przez red. O. Jędrzejczyka. Szkoda tylko, że tego rodzaju spotkania są ograniczone czasowo, nie pozwalają na szersze rozwinięcie zagadnień i dyskusję.

W najbliższym czasie red. O. Jędrzejczyk ma zamiar szerzej zainteresować się pracą i problemami naszego Koła i scharakteryzować ją w krótkim artykule w „Gazecie Południowej”.

Korespondent
ANDRZEJ WINSZTAŁ

Ekonomiści w działaniu

Dnia 11 marca br., w świetlicy przy ul. Bocheńskiej 4, odbyło się zebranie członków Koła Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego działającego przy MPK, które — przewodniczącym jest mgr Józef Białon kierownik Działu Płac. Organizacja ta mimo, iż zrzesza stosunkowo niewielką grupę pracowników, bo zaledwie 12 proc. zatrudnionych w służbach ekonomicznych, coraz prężniej rozwija swoją działalność zarówno w zakresie popularyzowania myśli ekonomicznej, jak i podnoszenia poziomu wiedzy ekonomicznej nie tylko wśród członków Koła ale i całej załogi.

Tegoroczne plany zakładają wzmoczenie agencji, w celu zwiększenia ilości członków PTE, jak też zorganizowanie wspólnie z Działem Szkolenia Zawodowego 8 wykładów dla kadry kierowniczej przedsiębiorstwa, do wysłuchania których gorąco zachęcamy, z uwagi na ich specjalistyczny charakter, ściśle wiążący się z ekonomiką przedsiębiorstw komunikacyjnych.

Uczestnicy zebrania zapoznają się więc z analizą kosztów i metodami planowania zaopatrzenia materiałowego oraz z systemami taryfowymi, stosowanymi w komunikacji. Plan pracy Koła PTE na rok bieżący przewiduje również

25 marca br., pożegnaliśmy na Cmentarzu Podgórkim

mgr Emila FECZKĘ

Mgr Emil Feczko pracował w naszym przedsiębiorstwie od 1. VI. 1965 r. Zajmował kolejno stanowiska: Inspektora Kontroli Ogólnej, st. Inspektora Kontroli Wewnętrznej, st. Rewidenta w pionie Głównego Księgowego i od roku 1973 kierownika Rewizji Zakładowej.

W Zmarłym straciliśmy dobrego kolegę i cenionego pracownika.

Nikt z nas nie lubi być kontrolowanym, najbardziej jednak nie lubią tego ci, u których kontrola wykrywa lub może wykryć pewne nieprawidłowości. Tak też jest ze sprawdzaniem ważnych bileów za przejazd miejskimi środkami lokomocji.

W przypadku stwierdzenia braku biletu za przejazd, kontrolerzy nakładają opłaty podwyższone. Często są to mandaty tzw. kredytowe — w wypadku jeżeli pasażer nie ma żądanej kwoty lub czuje się „pokrzywdzony”. Przysługuje mu wtedy prawo odwołania do kierowniczk Wydziału lub któregoś z jej zastępców. Różnie się zachowują ci, którzy tam przychodzą. Jedni wchodzą nieśmiało, jakby wstydząc się, że przylapano ich jeżdżących „na gapę”. Inni butni już od drzwi informują — kim oni są. Ci zazwyczaj chwalać się znajomościami w MPK i wręcz nimi straszą.

14 marca br., uczestniczyłam — oczywiście, jako obserwator — w przyjmowaniu stron.

Pierwszym był sympatycznie wyglądający student. Nie kwestionował prawidłowości nałożenia podwyższonej opłaty. Przyznał, że jechał bez biletu. Chciał „jakoś to załatwić”. Aktualnie nie miał pieniędzy. Kierowniczka przedłużyła mu termin płatności do jednego miesiąca.

Jeden z interweniujących jechał z biletem miesięcznym wydanym na inną linię tramwajową z tym, że na pewnym odcinku pokrywały się obydwie trasy. W momencie, gdy tramwaj skręcił, odbiegając

Pani wie, kim ja jestem?

od wyznaczonej w karcie trasy, do pasażera podszedł ponownie kontroler prosząc o okazanie biletu miesięcznego. Pasażer kartę okazał i poszedł skasować bilet, a kontroler nałożył podwyższoną opłatę. Po konfrontacji przyznano rację pasażerowi. Mandat anulowano.

Jednym z ostatnich był pracownik Huty im. Lenina. Spiesząc się, pasażer nie czekał na autobus linii „132”, na którą posiadał bilet miesięczny, lecz wsiadł w „138”. Chwilę zastanawiał się, czy karta jest ważna na tej trasie, po czym kupił bilet od jednego z pasażerów i chciał go skasować, ustyszał: „Za późno, proszę pana”, po czym wręczono mu mandat.

Wchodząc do pokoju, gdzie przyjmowano interesantów stwierdził, że on wie, że i tak wygra urząd, a nie obywatel, ale dla formalności przyszedł wyjaśnić sprawę.

Okazało się, że wygrał sprawę obywatel. Kierowniczka p. ELŻBIETA GROCHOLA uwierzyła i anulowała podwyższoną opłatę.

W czasie mojej obecności wróciło trzech kontrolerów z rozpraw, gdzie rozstrzygała się sprawa o pobicie kontrolerki. Zafęcie, którego finał rozegrał się w sądzie miało miejsce na Dworcu Wschodnim. „Gapowicz” doprowadzony do punktu kontrolnego zapłacił banknotem 500-złotowym za jazdę bez ważnego biletu. Nie przyjął jednak reszty (450 zł) z rąk kontrolerki lecz zażądał, by pieniądze położono mu na stole. Spełniono jego prośbę. Pan zabierając resztę zrobił „szeroki gest” i... uderzył kontrolerkę w twarz. Zatrzymali go pozostali pracownicy MPK — drugi kontroler i regulator — po czym wezwali milicję. Sprawa trafiła do sądu.

Krewki eks-pasażer wykrzyknął, że sprytu mu nie brakuje, odnalazł kontrolerkę w domu, chcąc sprawę załatwić. Gdy to zawiodło, stawiał się na rozprawę z adwokatem. W efekcie zasądzono od niego 3.100 zł, plus koszty sądowe, no i oczywiście „ileś tam” kosztował go adwokat.

Ludzie uciekają się do różnych sposobów, by nie zapłacić opłaty podwyższonej, bez skrupułów natomiast jeżdżą bez ważnych bileów.

FILOMENA SERWIN

UŚMIECHNIJ SIĘ

■ Na ręce kierowniczki Wydziału Taryfowo-Biletowego — E. Grocholi wpłynęło pismo, podpisane przez kilkuset obywateli naszego grodu, w którym zobowiązują się oni do regularnego kasowania biletów przez pozostałe 9 miesięcy br.

■ Nasze przedsiębiorstwo otrzymało zapewnienie, iż otrzyma szeroki zestaw części zamiennych do wozów tramwajowych typu „105-N”.

■ Po rozmowie telefonicznej z Działem Ogólnym zawiadł się fachowiec, by pomóc w zawieszeniu błyskawicznie wypranych firanek, o dostarczenie których toczono uprzednio „śluchawkowe boje” tylko 1 dzień.

■ Wzrosła częstotliwość kursów na linii autobusowej „104”. Zamiast — jak dotychczas — co 13–15 minut wozy kursują co 12 min. Warto sprawdzić.

■ Wydział Torów promienieje ze szczęścia. Nareszcie podopieczni kierownika Wąsa otrzymali do swej dyspozycji 150 nowych, świeżuteńkich topat.

■ 1 kwietnia o godzinie 12.00 dostarczona zostanie na teren budowy nowego budynku administracyjnego MPK winda produkcji szwedzkiej.

■ By uzyskać lepszą widoczność znaków drogowych na podwórku pomiędzy budynkami, przy ul. Wawrzyńca 13 i 15, wycięto za zgodą Działu BHP — wysoką lipę.

■ ZKS „Tramwaj” stara się — w wyniku znajomości w KOZPN — o pozyskanie jednego z czołowych piłkarzy Wisły. Karta tego zawodnika znajduje się już w biurku kol. E. Muchy.

■ By ułatwić pracę przy redagowaniu naszej gazety — po wielu perypetiach — zatrudniono na pełnym etacie fotoreportera. Oczekuje on również na prywatne zlecenia wykonywania zdjęć na ślubach i przyjęciach weselnych.

■ Licząc się z tym, że w bliskim sąsiedztwie pracują m. in. Wydział Zabezpieczenia Ruchu, Dział Finansowy wraz z Kasą Główną, Zakładowy Radiowęzeł, Dział Prasowo-Radiowy, Hala Maszyn oraz Centrala Telefoniczna, kierowcy, zjeżdżający na podwórzec, przy ul. Wawrzyńca, postanowili natychmiast wyłączyć silniki.

■ W ramach dodatkowych zobowiązań, pracownicy zaplecza postanowili, iż 1 kwietnia wszystkie wozy tramwajowe i autobusowe jeżdżące będą przez cały dzień lśniące czystością. Mają im w tym pomóc pasażerowie.

■ Kierowcy autobusów, jeżdżący dotąd częstokroć dwójkami lub trójkami — lubiąc grupowe spotkania urządzają 1 kwietnia wspólną zabawę z kierowcami mikrobusów, specjalizującymi się w ponownym sprzedawaniu biletów, melinowanych w kieszeniach, w wyniku... ofiarności niektórych pasażerów.

Od red.: Czytajcie 1 kwietnia.

Spokojnie szefie...

(Dokończenie ze str. 3)

Plac tej budowy spełnia aktualnie rolę magazynu materiałów budowlanych. Jest niezabezpieczony; teren nie ogrodzony, brak dozorczy.

By jednak nie narazić się bardziej niż to miało miejsce, miast mówić o własnych spostrzeżeniach, sięgnęłam na zakończenie informacji o budowie po protokół z przeprowadzonych tam kontroli w dniach 24 i 28 lutego br. Wyczytałam co następuje: na budowie Podstacji w okresie od 20 września 1976 r., do 10 marca br., kierownik Działu BHP przeprowadził 16 kontroli stanu BHP, w czasie których stwierdził 66 usterek. Uwagi zostały wpisane do książki uwag i zaleceń znajdującej się na budowie. Dotyczą one zleń organizacji pracy, bałaganu i nieporządku na stanowisku pracy, usterek technicznych i nieprzestrzegania przepisów BHP. Pracownicy nie mają zapewnionych właściwych warunków sanitarnych i socjalnych. Kontrole sprawdzające wykonanie zaleceń wykazywały, że nie są one w całości realizowane. I tak w dniu 10 marca br., w czasie kolejnej kontroli stwierdzono m. in.: na placu budowy wyjątkowy bałagan i nieporządek. Materiał budowlany porozrzucany po całym placu, brak wytyczonych przejść. Dojście do pro wizorycznej szatni, którą urządzono w jednym z pomieszczeń Podstacji, prowadziło po kawałkach rozrzuconego styropianu i po leżącej na ziemi drabince. Na drugiej zmianie pracownicy nie mogą korzystać z szatni, jadalni, apieczki gdyż pomieszczenia są zamknięte. Na budowie znajdowało się dwóch pracowników w stanie wskazującym na spożycie alkoholu (Ob. Łojas przyniósł się do wypicia wspólnie z koleka ćwiartki wódki). Ponieważ kierownictwo budowy nie wykazuje żadnej troski o stworzenie bezpiecznych, higienicznych warunków pracy i podchodzi lekceważąco do swoich obowiązków w zakresie BHP stawia się wniosek o wyciągnięcie konsekwencji w stosunku do osób odpowiedzialnych za ten stan.

I tu jesteśmy w domu. Wszak niewiele się zmieniło od czasu wydania zaleceń. Stąd prawdopodobnie i niepokój i atmosfera nerwowego napięcia, która towarzyszyła

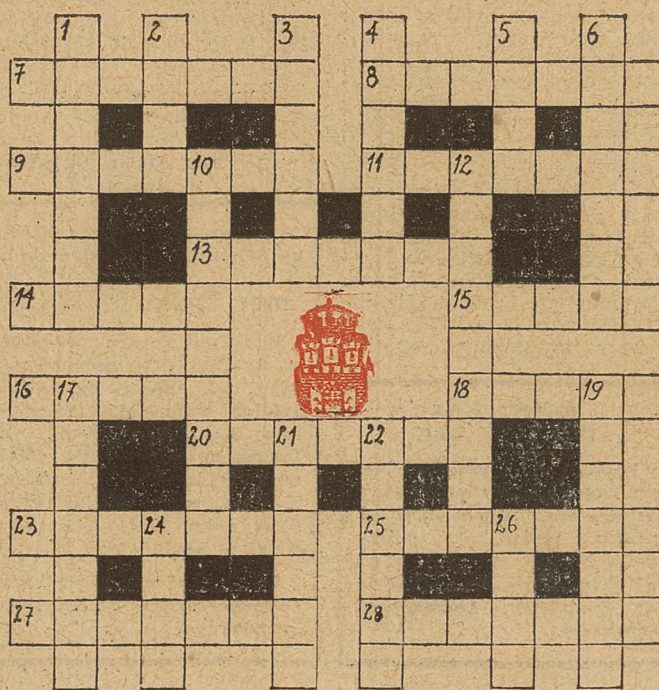
naszej wizycie. No, właśnie atmosfera... dotąd, dokąd nie zmieni się stosunek kierowników, brygadzystów, mistrzów do pracy służb BHP, dokąd ich wizyty nie przestaną być „złem koniecznym” z BHP-owska profilaktyka dobrze nie będzie. Wszak kontrole przeprowadzane przez mgr A. Dobrowolskiego i jego pracowników nie są wynikiem niechęci do tego czy innego pracownika — jest to ich obowiązkiem. Należałoby jak na kulturalnych ludzi przystało, uszanować ich pracę, a jednocześnie zadbać o swoje podwórko, a wtedy zareczam szefie nie będzie pan aż tak nieprzychylny wszelkiego rodzaju komisjom, a i mgr A. Dobrowolski składał będzie panu wizyty rządziej.

JANINA DZIURO

Z OSTATNIEJ CHWILI

Specjalna Komisja w składzie: mgr inż. B. Kozłowski, z-ca dyrektora d/s Inwestycji, inż. Z. Klimek — szef ZRI odwiedziła w dniu 24 marca br., budowę. Kontrolując przyznali, że służba BHP ma rację w 95 proc. Zobowiązali się również w trybie doraźnym wydać decyzje, których realizacja wpłynie na natychmiastową poprawę stanu BHP na budowach.

KRZYŻÓWKA NR 31



IV SPARTAKIADA ZIMOWA

Puchar pozostał w Trakcji Szynowej

13 marca br., na stokach Karpenciny 1042 m.n.p.m., w Bukowinie Tatrzańskiej odbyła się IV Spartakiada Zimowa organizowana przez Sekcję Narciarską przy TKKF dla wszystkich pracowników MPK i ich rodzin oraz zaproszonych gości z VEB KRAFTVERKEHR Dresden.

Zawodnicy startowali w konkurencjach: slalom gigant, zjazd rekreacyjny na nartach, zjazd na sankach. W dwóch grupach: mężczyźni i kobiety, podzielonych na zespoły wiekowe; uczestnicy do lat 20, od 21–40 lat i powyżej lat 40 — grupa „dziadków”. Ogółem w zawodach brało udział 98 osób — 7 zespołów: Zakład Komunikacji Szynowej, Zakład Komunikacji Samochodowej, Zakład Taksówek, Szkoła, Zarząd Przedsiębiorstwa, Zakład Remontowo-Inwestycyjny.

Goście z Dreżna, również chcieli zdobyć „Puchar Przechodni Prezesa Rady Zakładowej”, który dwukrotnie już wywalczyli zawodnicy Trakcji

Szynowej. I w tym roku, zespół ten okazał się najlepszy, zdobywając „Trofeum Sportów Zimowych” na stałe.

W rywalizacji indywidualnej o „Puchar Przechodni Dyrektora Naczelnego”, okazał się najlepszym, już po raz drugi, Kazimierz WIERCIAK z WEA Czyżyny.

W czasie, gdy zawodnicy z apetytem konsumowali smaczny bigos „zbojnicki”, popijając go „góralską” herbatą, Komisja Weryfikacyjna uporała się z liczeniem wyników i wypisywaniem dyplomów.

No i część oficjalna: ogłoszenie wyników, wręczenie dyplomów i nagród, kilka zdjęć pamiątkowych i koniec emocji i wrażeń.

Zawody były wspaniałe, a wyniki, których nawet kadra narodowa, by się nie powstydziała.

Skąd sukcesy? Zdradzimy tajemnicę: to wszystko dzięki naszej dyrekcji i Radzie Zakładowej, która umożliwiła nam zgrupowanie w Zakopa-

nem w dwóch grupach po 7 dni dla 30 osób od 20 lutego do 6 marca br.

Wyniki mówią za siebie. Widać, nikt się nie obijał na zgrupowaniu, a wszyscy solidnie trenowali pod okiem wykwalifikowanego instruktora PZN, by 13 marca br., na stokach Karpenciny nie zawieść.

Tabela wyników indywidualnych i zespołowych IV Spartakiady Zimowej:

Zespołowo:
I. Zakł. Kom. Szyn. — 187 pkt.
II. Szkoła — 172 pkt., III. Zarząd Przeds. — 170 pkt., IV. Zakł. Taksówek — 85 pkt., V. Zakł. Kom. Samoch. — 50 pkt.
VI. Dresden
Indywidualnie:
(suma czasów gigant plus zjazd)
1. Kazimierz WIERCIAK — 68,6 sek.
2. Stanisław FELUŚ — 67,6 sek.
3. Zygfryd FENRYCH — 69,2 sek.

Andrzej MOZGAŁA sekretarz TKKF

ŚLADEM NASZYCH PUBLIKACJI

W odpowiedzi na naszą notatkę pt.: „Załącznik — 2 butelki wódki „Stołowej” z nr 5 „Sygnałów — MPK” otrzymaliśmy pismo od kierownictwa wydziału, w którym pracuje niefortunny „kontroler”.

„Kierownictwo WET Podgórze informuje, że Ob. Józef KLAKLA otrzymał karę nagany i potrącenie 100 proc. premii regulaminowej oraz został pozbawiony prawa przeprowadzania kontroli biletowych w środkach komunikacji miejskiej.

Jednocześnie zawiadamiamy że do poszkodowanego pasażera — Ob. Mariana Lipiarza wysłano pismo, w celu zgłoszenia się po odbiór nielegalnie zabranej przez Ob. Józefa Klaklę własności prywatnej”. Kierownictwu Wydziału dziękujemy za szybką i właściwą reakcję na naszą interwencję.

Redakcja

Dział Szkolenia Zawodowego MPK zawiadamia, że już przyjmuje podania o przyjęcie do Średniego Studium Zawodowego przy MPK — kierunek — eksploatacja i przewozy w komunikacji miejskiej — na rok szkolny 1977/78.

Studium trwa 3 lata, zajęcia odbywają się 3 razy w tygodniu, w szkole przy ul. Wąskiej. Warunkiem przyjęcia jest najmniej 2-letni staż pracy w MPK.

Ubiegający się o przyjęcie winni złożyć:
— podanie zaopiniowane przez kierownictwo wydziału,
— życiorys,
— świadectwo ukończenia szkoły podstawowej lub zawodowej,
— 2 fotografie.

W Dziale Szkolenia MPK, przy ul. Dzierżyńskiego 22, II p., w terminie do dnia 30 kwietnia 1977 r.

Dyrekcja i Rada Zakładowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie informuje, że są czynione starania o przydział działek pracowniczych (ogródki dział-

przy ul. Dzierżyńskiego 22, II p., w terminie do dnia 30 kwietnia 1977 r.

Dyrekcja i Rada Zakładowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie informuje, że są czynione starania o przydział działek pracowniczych (ogródki dział-

przy ul. Dzierżyńskiego 22, II p., w terminie do dnia 30 kwietnia 1977 r.

Dyrekcja i Rada Zakładowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie informuje, że są czynione starania o przydział działek pracowniczych (ogródki dział-

Dyrekcja i Rada Zakładowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie informuje, że są czynione starania o przydział działek pracowniczych (ogródki dział-

UWAGA! Działki będą do zagospodarowania dopiero po uzbrojeniu terenu, prawdopodobnie w r. 1978.

Komunikaty

cia odbywają się 3 razy w tygodniu, w szkole przy ul. Wąskiej. Warunkiem przyjęcia jest najmniej 2-letni staż pracy w MPK.

Ubiegający się o przyjęcie winni złożyć:
— podanie zaopiniowane przez kierownictwo wydziału,
— życiorys,
— świadectwo ukończenia szkoły podstawowej lub zawodowej,
— 2 fotografie.

W Dziale Szkolenia MPK, przy ul. Dzierżyńskiego 22, II p., w terminie do dnia 30 kwietnia 1977 r.

cia odbywają się 3 razy w tygodniu, w szkole przy ul. Wąskiej. Warunkiem przyjęcia jest najmniej 2-letni staż pracy w MPK.

Ubiegający się o przyjęcie winni złożyć:
— podanie zaopiniowane przez kierownictwo wydziału,
— życiorys,
— świadectwo ukończenia szkoły podstawowej lub zawodowej,
— 2 fotografie.

W Dziale Szkolenia MPK, przy ul. Dzierżyńskiego 22, II p., w terminie do dnia 30 kwietnia 1977 r.

Kącik różności

Jak się ubrać?

Dodatki — nakrycie głowy, apaszka, rękawiczki, torebka i buty. Kolorystyczne ich dobranie stwarza nieraz większy problem niż kupno sukienki, kostiumiku czy nawet płaszcza. Rzecz w tym, że dodatki muszą harmonizować z ubiorem lub interesująco z nim kontrastować. Najlepiej gdy będą wszystkie w jednym odcieniu.

Ale nie tylko kolor jest ważny, trzeba również uważać, aby dopasować je do swojej sylwetki. Kobieta drobna, nie powinna nosić dużych rozmiarów torebek. Wyjątkiem może być torba podróżna. Na co dzień lepiej będzie wyglądała z małą torebką i jeżeli to jest konieczne siatką na zakupy. Śmiesznie wygląda również w olbrzymim, o szerokim rondzie kapeluszu. Panie wysokie, mogą pozwolić sobie na duże, sportowe torebki i przeróżnych rozmiarów kapelusze.

Również niewskazane są duże torebki czy kapelusze dla pań zbyt korpulentnych.

Nakrycie głowy, niezależnie od panującej mody, o sezonu musi również uwzględniać nasz wiek. To co może ubrać na głowę młoda dziewczyna, nie będzie pasowało dla kobiety w wieku dojrzałym.

Tej wiosny nosić będziemy buty typu mokasyny, torebki o fasonie wydłużonym z jednym paskiem lub dwoma, oczywiście krótkimi. Torebek na ramię (bardzo wygodne) raczej już nie nosi. Jeżeli chodzi o nakrycie głowy to... na okres nadchodzącej wiosny najmodniejsze będą czyste, ładnie ostrzyżone włosy — ułożone na szczytce. Przez okres zimy stałe pozostawiały pod futrzanymi czy mohairowymi czapami, teraz potrzebne są im dla zdrowia powietrze i słońce.

Jeżeli już mówimy o nakryciach głowy i zadbanych włosach to... drogie Czytelniczki! pozbądźcie się jak najprędzej peruk, które z reguły są nieładne, niehigieniczne i na szczęście już niemodne.

Nie mylmy pojęć

„On jest inteligentny”, „ona jest kulturalna” — mówimy o swoich znajomych. Często te dwa pojęcia (inteligencja i kultura) mylone są ze sobą. Tymczasem oznaczają zupełnie co innego.

Być kulturalnym tzn. mieć pewną znajomość form — umieć się znaleźć, być delikatnym i grzecznym w stosunku do innych.

Inteligencja to bystrość umysłu, związany z nią refleks, umiejętność natychmiastowego reagowania, formułowania myśli itp.

Inteligencji z kolei nie należy mylić z pamięcią. Człowiek obdarzony przez naturę doskonałą pamięcią, wcale nie musi być inteligentnym i odwrotnie.

A więc nie mylmy pewnych pojęć.

Dla każdego coś smacznego

Pyszny SERNIK WIOSENNY:

1 pudełko sera homogenizowanego (1/4 kg), 1/2 kostki masła (12,5 dkg), 2 jajka, 2 paczki galaretki owocowej, 1 szklanka mleka, 20 dkg cukru-pudru z wanilią, płaska łyżka żelatyny, łyżka kakao; do przybrania świeże owoce i bita śmietanka.

Masło utrzeć, dodając żółtka, cukier i serk homogenizowany. Mleko przegotować, dodać zmiekkzoną w odrobinie zimnej wody żelatynę, ostudzić. Galaretkę przygotować wg przepisu na opakowaniu — zastudzić. Z białek ubić sztywną pianę, dodać do masy z sera, masła i żółtek, lekko wymieszać wraz z zimnym mlekiem z żelatyną. Część tej masy wymieszać z kącik różności kakao. Następnie ułożyć w pucharkach na przemian masę jasną, kakaową i galaretkę, pozostawić do zastygnięcia. Przed podaniem przybrać świeżymi owocami i bitą śmietanką.

Smacznego!

MARIA