

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Z obrad KSR

NIKT ZA NAS PRACOWAŁ NIE BĘDZIE

Zazwyczaj bywa tak: przewodniczący zagaja, wita. Potem jeden, drugi, trzeci referat. Zaproszenie do dyskusji. Gdy Ci z sali milczą, ponawiane, aż wreszcie etatowi dyskutanci powiedzą coś na temat, albo i nie na temat i można rozejść się do domów. A dopiero w domu, tym najmniej zainteresowanym ale przyzwycajonemu do wysłuchiwania mówi się co się myśli na temat zebrania. Daleko od tego stereotypu (niestety większość spotkań, narad, zebrani tak ma przebieg) odbiegła ostatnia Konferencja Samorządu Robotniczego. Nie to jest ważne, że nikomu jakoś do domu się nie spieszyło, mimo, że obrady trwały aż 7 godzin. Nie to, że dyskutantów było wielu i do dyskusji namawiać nie trzeba było, bo do „mównicy” ustawiała się kolejka. Ale to, że głosy w dyskusji były rzeczowe, że dyskutanci wiedzieli czego chcą. Byli świadomi, że w naszych warunkach ustrojowych gdzie środki wytwarzania są wspólne, a władza obieralna — pracownicy mogą mieć wpływ na decyzje i współdecydować o własnym losie. Poczuli się współgospodarzami.

Po wysłuchaniu sprawozdań, rozgorzała dyskusja. No cóż i nie dziw. W wielu wydziałach, zakładach zawalone plany. Trzeba szukać wyjścia. Jak najlepszego. Wszak ambicją załogi jest zadania wykonać. Mało, przekroczyć. Ciekawych głosów w dyskusji było sporo, każdy mówił o tym co go boli, gdzie tkwi ta zaporą, której jak mu się wydaje, przeskoczyć nie sposób.

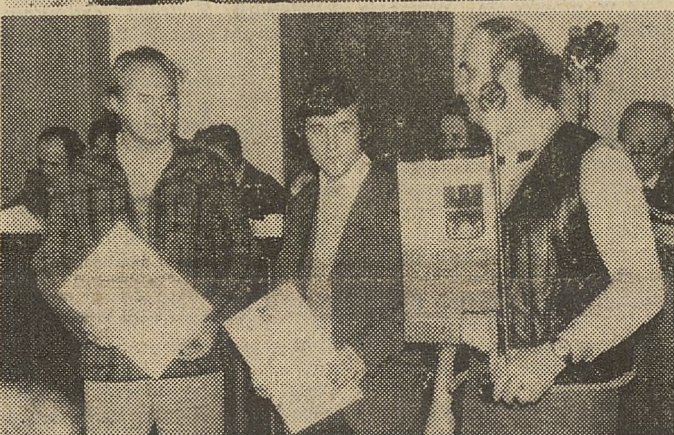
— Wydział podjął się remontu torów przy ul. Mogilskiej nie posiadając odpowied-

niego wyposażenia technicznego. Stracił dobrą opinię. Takie czy inne braki w wyposażeniu w sprzęt nie usprawiedliwiają MPK w oczach mieszkańców miasta według których remont przebiega wyjątkowo ślamazarnie — stwierdził kierownik Wydziału Torów Z. Was postulując aby jednak remonty torowisk wydziałowych były prowadzone przez specjalistyczne przedsiębiorstwa. Apelowal o pomoc tak do władz miasta jak i Zjednoczenia G. K. i M.

Aby Wydział wykonywał nałożone zadania należy pomyśleć o odpowiednim zapleczu technicznym m. in. o konieczności przystąpienia do budowy projektowanej hali dla Wydz. Transportu. Mało — ten niby nowoczesny sprzęt, który zakupujemy ma podstawowe braki — jest niedopracowany pod względem technicznym np.: wozy wieżowe, którymi nie można wjechać na torowisko z uwagi na przechylenia i możliwość wywrócenia się, oraz pod wiadukty ze względu na przekroczoną wysokość. Również dźwig ZS-4 ma wady techniczne; są trudności przy ustawianiu do pracy podpór. Co więc z tą nowoczesnością? — pyta inż. Stolarczyk. Stary sprzęt praktyczniejszy i lepszy.

Inwestycje. Jak „zmora” przewijały się w dyskusji. Odkładanie na dalszy termin budowy Zajezdni odbija się ujemnie na komunikacji. Istniejące obiekty pękają w szwach — mówi kierownik WEA Bieńczyce W. Marczewski.

Podobnie gnębi wszystkich szefów brak części zamiennych, szczególnie tych, których wyprodukować własnym sumptem nie sposób. — Nie odniosły żadnego skutku apele w sprawie części zamiennych do tramwajów typu 105-N. Aktualnie 10 wagonów stoi bezużytecznie, demontuje



Fot. W. HABRATOWSKI

się je w celu uruchomienia innych jednostek tramwajowych. A to kosztowna rzecz — bije na alarm kierownik WET Nowa Huta Z. Skubieda.

Zakłady „Elta” potwierdziły zamówienie części zamiennych tylko w wysokości 10 proc. Może by tak rozwinąć kooperację w skali przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju — sugeruje inż. Z. Korajda — jak dotąd przynosi ona efekty i ustalenia produkcyjne są realizowane.

Nie jest natomiast zachwycony współpracą z innymi przedsiębiorstwami inż. J. Kucharski kierownik Wydz. Re-

montowo-Produkcyjnego. Zadzają usługi za usługę ten handel męczy. Nie dała też nic akcja „1500”.

KSR zatwierdziła sprawozdanie z działalności przedsiębiorstwa za rok 1976. Przyjęła przedstawione przez kierownictwo sprawozdanie z programu wykorzystania rezerw z zaleceniem, dalszej, konsekwentnej realizacji wniosków ujętych w programie zabezpieczenia zadań.

Sprawozdanie z realizacji programu humanizacji pracy KSR traktuje jako informację, stwierdzając jednocześnie, iż

w wielu przypadkach przedstawione informacje są niepełne i budzą wątpliwości m. in. pominięto tematykę wychowania ideowo-politycznego i obywatelskiego, brak informacji jak wywiązują się z powierzonych obowiązków opiekunowie kierowców DM i motorniczek, brak oceny programu adaptacji społeczno-zawodowej nowoprzyjętych pracowników, w jaki sposób są awansowani i wykorzystani pracownicy, którzy podnoszą kwalifikację, jak praktycznie została wykorzystana ocena kadry kierowniczej. Unika się w omówieniu spraw bytowych, tematów niepopularnych i trudnych (sprawy bufetów pracowników).

Jeżeli zatem humanizację pracy rozumieć jako dążenie do stworzenia takich warunków pracy i wynagrodzenia, polityki awansowania, stosunków międzyludzkich, w których zatrudniony czułby się faktycznie najważniejszym ogniwem w pracy — to odpowiedź tej w sprawozdaniu nie znajdujemy. KSR zobowiązuje więc Dyrekcję Przedsiębiorstwa do przedłożenia pełnej i kompletnej oceny programu na wspólnym posiedzeniu Prezydium KSR, R. Z., Egzekutywy KZ, PZPR i ZZ ZSMP.

Przedstawiony projekt regulaminu premii specjalnych okazał się nieścisłym i niedopracowanym w wielu punktach. Zadecydowano: projekt regulaminu należy dopracować. Uwzględnić uwagi i za-
pamiętania i po uzgodnieniu z Radcą Prawnym, Prezydium R. Z. i urzędującym Prez. KSR przedłożyć na najbliższej KSR.

Wśród wniosków zatwierdzonych przez KSR znalazły się m. in. przyspieszenie budowy zaplecza dla Wydziału Transportu, poinformowanie przez Dyrekcję Ministra A. GTIOSR o krytycznej sytuacji na odcinku części zamiennych dla wagonów tramwajowych (Dokończenie na str. 2)

◆ Ukończono modernizację kuchni Wydziału Remontowo-Produkcyjnego ZKSamocho. M. in. wydzielono stanowiska do spożywania przez pracowników codziennych posiłków.

◆ W Zarządzie Zakładowym ZSMP trwają przygotowania organizacyjne do Młodzieżowej Wiosny Czynów.

◆ W poszczególnych wydziałach przedsiębiorstwa został zakończony I etap Plebiscytu „Na Najlepszego Nauczyciela Wychowawcę Młodzieży”.

◆ Na dokonanym podsumowaniu TMMT za I kwartał zakwalifikowano 90 projektów racjonalizatorskich, z czego 41 to wnioski młodzieżowe. Efekty ekonomiczne z tego tytułu wynoszą 218 tys. zł.

◆ Komisja Turystyki przy Zarządzie Zakładowym ZSMP przygotowuje Młodzieżowy Rajd Pieszy z okazji Dnia

**15 dni
w MPK**

Zwycięstwa. Rajd organizowany jest pod patronatem prezesa Zakładowego Koła ZBoWiD.

◆ Nastąpił już komisyjny rozdział wczasów na okres letni — zarówno krajowych jak i zagranicznych. Od 16 bm., pracownicy ZUS przyjmować będą na nie wpłaty podczas pełnienia dyżurów w poszczególnych działach przedsiębiorstwa.

◆ Do końca bm., rodzice dzieci wyjeżdżających na kolonie letnie, zobowiązani są zwrócić w ZUS-ie karty kwalifikacyjne razem z wpłatami.

◆ Prace przy likwidacji placu budowy Podstacji przy ul. Przy Rondzie oraz renowacja dziesięciu zadaszeń na terenie miasta — składają się na czyn produkcyjny pracowników ZRI. Uzyskane w ten sposób pieniądze przeznaczone zostaną na cele socjalne Zakładu.

◆ Koło Brydża Sportowego zorganizowało Wiosenny Turniej Brydżowy.

◆ Zakład Taksówek przygotowuje się do wymiany pieców ogrzewczych oraz flizowania dwóch umywalki.

◆ Do 9 bm., nieczynna była mijnia na terenie Zajezdni Autobusowej w Czyżynach. Nic więc dziwnego, że część autobusów stanowiło... przykrą wizytówkę.

◆ W związku z planowanymi pracami przy przeprowadzaniu ciepłociągu na terenie IV Zajezdni — mając na uwadze ewentualne przenosiny — pracownicy Wydziału Transportu i Sprzętu Specjalnego — uprzątnęli z placu 50 proc. znajdującego się tam złomu.

Niewielki plac budowy przy ul. Przy Rondzie. To tu realizowana jest przez Zakład Remontowo-Inwestycyjny MPK inwestycja o dużym znaczeniu dla komunikacji miejskiej — budowa Podstacji.

Obok pakamery zastaje kierownika budowy Jana Sobule, mistrza Bolesława Krzyżanowskiego i kierownika Działu Inwestycji MPK — mgr inż. Stanisława Kowalczyka. Swoim przyjściem, przerywam ożywioną dyskusję...

— ZRI dysponuje już fachowym, ambitnym potencjałem roboczym, odczuwa jednak dotkliwy brak sprzętu budowlanego. Wypożyczamy go z dużych przedsiębiorstw budowlanych. To nasz problem „Nr 1” i o tym właśnie teraz mówimy — wprowadza mnie w temat kierownik budowy.

— To właściwie pierwsza, większa budowa jaką ZRI wykonuje. Sprawdzam możliwości Zakładu. Podjęcie realizacji tej inwestycji, stało się koniecznością. Specjalistyczne

przedsiębiorstwa budowlane, zaangażowane na priorytetowych budowlach kraju, odmówiły naszemu przedsiębiorstwu — dodaje kierownik Działu Inwestycji.

Kilkanaście metrów przede mną, stoi budynek Podstacji, w zasadzie gotowy do montażu urządzeń elektrycznych.

Własnymi siłami

BUDUJEMY

— Jaki jest aktualny stan budowy?

— W środku budynku, wykonaliśmy już wszystkie tynki, kanały kablowe. Budowa jest już podpiwniczona. Obecnie kończymy dach i przejeżdżamy do układania posadzki.

Mała mechanizacja budowy — betoniarka i wyciąg budowlany pracują bez przerwy. Obok znajdują się ludzie. Widać pośpiech.

— Ofiarnością i zaangażowaniem w pracy, wyróżniają

się brygady murarskie Ludwika Gawora i Lucjana Kasprzyka ze ZRI — informuje mnie mistrz.

— Przewidywany zakres działania Podstacji?

— Obejmować będzie al. Pokoju, Rondo Mogilskie i okolice. Ważne, że odciaży chociaż częściowo Podstację w Czyży-

nach. Ta Podstacja i aktualnie budowana w Dąbiu stworzą warunki energetyczne dla podstawowych ciągów komunikacyjnych.

— Jak oceni pan inżynierze, postęp robót na budowie? — zwracam się do kierownika Działu Inwestycji.

— Tempo robót na tej budowie jest w pełni zadowalające i stwarza realne możliwości oddania jej do końca lipca br. Mimo zresztą wielu poważnych trudności, budowa bo-

wiem nie należy do łatwych. Projekt Podstacji wykonany został jeszcze w 1973 r. przez Miejskie Biuro Projektów. Prace rozpoczęły się dopiero w lipcu ub. roku, ponieważ przedsiębiorstwo nasze nie mogło znaleźć wykonawcy. Komunikacja w tym rejonie Krakowa szczególnie zaś kursujące wozy „105-N” (bardzo energochłonne) wymagała natychmiastowego rozwiązania. Podjęto więc decyzję aby nową inwestycję realizować własnymi siłami. Tymczasem projekt stał się już częściowo nieaktualny. Nie pozostało więc nic innego jak w trakcie budowy, uwzględniać w nim szereg zmian i dostosowywać do aktualnych potrzeb. Po prostu unowocześniać. Równocześnie z szeregiem zmian technicznych wprowadza się oszczędność materiałów i robocizny. Zmiany w dokumentacji jak również inne, trudne problemy wynikające na bieżąco w trakcie jej realizacji omawiane są na cośrodkowych operatywkach u wykonawcy. Trzeba dodać, że wiele inwencji wkłada w budowę przyszły użytkownik — Wydział Stacji i Podstacji. Szczególnie Kierownik Oddzia-

łu Podstacji mgr inż. BOGDAN LIMANOWSKI.

★ Efekt tych wspólnych starań jest widoczny. Budowa Podstacji przy ul. Brożka trwała 3 lata. Zakończenie tej przewiduje się na m-c lipiec br. Okres realizacji wyniesie więc tylko 12 miesięcy. Jest jeszcze sporo pracy. Brygady „Elektromontażu” z Nowej Huty muszą jeszcze ułożyć kable — w tym cały zakres wysokiego napięcia ale... do lipca na pewno zdażą.

Te optymistyczne perspektywy, podyktowane są przede wszystkim dobrze układającą się współpracą wykonawcy z podwykonawcą. Realizacja przez ZRI zadania na sumę 20 mln zł przero-bu będzie sprawdzianem możliwości tej jednostki organizacyjnej naszego przedsiębiorstwa. Stanie się również dowodem dla Zjednoczenia Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej, że warto pomóc przedsiębiorstwu w zakresie rozwiązywania urastającego już w tej chwili do problemu braku specjalistycznego sprzętu budowlanego i transportu.

MARIA BUBACZEWSKA



Gratulujemy zwycięzcom

NAZWISKA ICH WYMIE-
NIONO W TRAKCIE URO-
CZYSTEGO PODSUMOWA-
NIA WYNIKÓW WSPÓŁZA-
WODNICTWA INDYWIDU-
ALNEGO, KTÓRE ODBYŁO
SIĘ W DNIU 26 MARCA BR.
BYLI NAJLEPSZYMI PRA-
COWNIKAMI W GRUPIE
KIEROWCÓW I MOTORNI-
CZYCH W ROKU UBIEGŁYM.

Współzawodnictwo indywi-
dualne o tytuł najlepszego w
zawodzie, którym to objęte są
w naszym przedsiębiorstwie
podstawowe grupy pracow-
ników, jest jedną z kilku form
współzawodnictwa.
We współzawodnictwie tym
punktuje się z jednej strony:
dyscyplinę pracy, ewentualne
wypadki, zjazdy, zwinione,
opóźnienia wyjazdów, z drugiej
zaś wszelkie pochwały, wy-
różnienia czy podnoszenie kwa-
lifikacji. Podsumowanie za-
równo pozytywnych jak i nega-
tywnych, w wydziałach eksploa-
tacyjnych tak tramwajowych
jak i autobusowych i wybór
najlepszych, następuje raz w
roku.

Za zajęcie kolejnych miejsc
we współzawodnictwie indy-
widualnym nagrody wynoszą:
I-1500zł, II-1100 zł, III-800 zł,
IV-600 zł, a za miejsca od V-X
po 500zł. Przyznawane są w
formie nagród rzeczowych.

Uczestniczący w uroczy-
stości podsumowania współ-
zawodnictwa indywidualnego
dyrektor inż. Eugeniusz Wie-
ciek wspominał o kształtowa-
niu się na przestrzeni ostatnich
lat zarobków tak kierowców
jak i motorniczych. Powiedział
m.in. „Dziś opłaca się dobrze

pracować i fakt, że pracujemy
coraz to lepiej. Mimo nieła-
towych warunków: nieodpowie-
dniego zaplecza, rozbudowy IV
Zajezdni, braku części zamiennych,
coraz gorszych dróg
i stale wzrastających wymo-
gów społeczeństwa jak rów-
nież własnych. Wspólnymi
siłami stać nas na dużo. Musi-
my pamiętać, że przy zwię-
kszonych zadaniach odpowie-
dzialność wzrasta”.

Uroczyste ogłoszone zostały
wyniki współzawodnictwa indy-
widualnego. Tytuły „naj-
lepszego w zawodzie” otrzy-
mali zdobywając kolejne miej-
sca — w grupie motorniczych:
Henryk Muszyński — WET
Podgórze, Franciszek Wiczo-
rek — WET Podgórze, Franci-
szek Ozga — WET Podgórze,
Stanisław Wójcik — WET No-
wa Huta, Helena Dziurda —
WET Nowa Huta, Danuta
Brambert — WET Podgórze,
Leszek Smigła — WET Nowa
Huta, Józef Spólnik — WET
Nowa Huta, Stanisław Czopek
— WET Podgórze, Roman Filus
— WET Podgórze — w grupie
kierowców: Antoni Batko —
WEA Bieńczyce, Tadeusz So-
pata — WEA Bieńczyce, An-
drzej Siesiowicz — WEA Bie-
ńczyce, Henryk Dębski — WEA
Czyżyny, Aleksander Satola —
WEA Bieńczyce, Piotr Wasik
— WEA Bieńczyce, Marian
Szóstek — WEA Czyżyny, Jerzy
Szynski — WEA Czyżyny, Jó-
zef Kowalski — WEA Czyżyny,
Jan Kopta — WEA Czyżyny.

Wymienieni otrzymali dy-
plomy i nagrody rzeczowe.
Zwycięzcom serdecznie gratu-
lujemy i życzymy powtórzenia
sukcesów w roku bieżącym.
MARIA BUBACZEWSKA



Fot. W. HABRATOWSKI

NIKT ZA NAS PRACOWAŁ NIE BĘDZIE

(Dokończenie ze str. 1)
typu 105-N i taboru autobuso-
wego, załatwić definitywnie
sprawę lokalizacji napraw
głównych zespołów autobuso-
wych, gdyż obecnie mimo
zgłoszeń w 1976 r. nie posia-
damy żadnych lokalizacji.
Wystąpić do KK i KD PZPR
o zorganizowanie giełdy części
zamiennych wśród krakow-
skich przedsiębiorstw.

KSR zatwierdziła również
33 kandydatury dla naszych
pracowników do Odznaczenia
„Zasłużony pracownik MPK”
i limit 10 dodatkowych odznak
w związku z jubileuszem Ko-
munikacji Autobusowej a tak-
że 9 odznak honorowych pra-
cowników MPK.

„Przyjda nam realizować
plan w określonych warun-
kach. W tym działaniu nie
możemy i nie powinniśmy li-
czyć na pomoc z zewnątrz.
Nikt za nas pracować nie bę-

dzie. Mamy zaangażowaną za-
łogę, która umie realizować
zadania. Liczymy na nią i
wierzymy że wzorem lat ubie-
głych zadania zostaną wyko-
nane — podsumowuje dys-
kusję przewodniczący KSR
— tow. A. Jedrusik proponu-
jąc jednocześnie, aby na Kole-
gium Dyrektorów Zjednocze-
nia byli zapraszani również
sekreatrze KZ PZPR. Sugeru-
je także zapraszanie na obra-
dy KSR sekretarzy OOP,
przewodniczących Rad Od-
działowych, radnych RN,
członków Plenum KK i Pre-
zydium KRZZ.

Tym, którzy zwyciężyli we
Współzawodnictwie Między-
wydziałowym za I półrocze
1976 r., wręczono dyplomy. I
tak proporczyk przechodni dy-
plom uznania otrzymali
przedstawiciele Wydziału
Prod. Rem. Drugie miejsce w

grupie pierwszej zajął WEA
Bieńczyce, a trzecie WET —
Nowa Huta. W drugiej grupie
Wydział Zabezp. Ruchu zajął
I miejsce. Zwycięzcom wręczo-
no puchar i dyplom uznania.
Za najlepszy Czyn Kongreso-
wy dyplom wraz ze słowami
uznania od przew. Krak. Rady
Zw. Zaw. — tow. Kałecińskiego
otrzymał Adam Klys.

O obradach ostatniej KSR
załoga mówi do dziś. Pytają
co się działo, bo wieść niesie,
że... Mysłę, że udało mi się
odpowiedzieć na wiele z py-
tań. Mówią, że obrady były
tak ożywione jak nigdy. Po-
twierdzam. Mało dodaje —
KSR spełniła swoją rolę. Na
zakończenie posłużyć się wy-
powiedzią red. A. Wroblew-
skiej... „demokracja nie może
istnieć bez współzawodnictwa.
Współzawodnictwo zakłada, że
ludzie otwarcie głoszą swoje
zdania, a ich opinie są brane

pod uwagę przy podejmowa-
niu decyzji. Szeregowy oby-
watel w swoim przedsiębior-
stwie ma okazję współzawo-
dować np. na zebraniach ocenia-
jących (na KSR poprzez swych
przedstawicieli). Przestrzega-
nie zasad demokracji na co
dzień jest kłopotliwe. Często
wydaje się np. niepotrzebną
stratą czasu zasięganie opinii
ludzi w kwestiach, które szyb-
ko i sprawnie można by roz-
strzygnąć za drzwiami obyty-
mi skórą. A jednocześnie nikt
jeszcze nie wymyślił lepszej
metody na dobrą atmosferę
społeczną...
Ostatnia KSR potwierdziła,
że jest u nas atmosfera wzaje-
mnego zaufania. To dobrze, że
pracownicy mogą mówić i
mówią otwarcie o tym co im
dokucza i wspólnie w atmo-
sferze wzajemnego zrozumie-
nia szukać rozwiązań.

JANINA DZIURO

Spotkanie z jubilatami

6 kwietnia br. odbyło się
comiesięczne spotkanie ko-
lektywu przedsiębiorstwa z
jubilatami. Wzięło w nim
udział 9 osób.

Wraz z życzeniami wielu
uśmiechów panie: Janina
Jamka z Łakierni Wydz.
Prod. Rem., Krystyna Wój-
cik z WET Podgórze i Wła-
dysława Żyła z Księgowo-
ści otrzymały dyplomy i po-
dziękowania za 25-letnią
pracę w MPK.

Jubileusz 20 lat pracy
obchodzili panowie: Ta-
deusz Cygan z Wydz. Za-
bezpieczenia Ruchu, Ju-
lian Kuczera także z Wydz.
Zabezp. Ruchu, Tadeusz
Leńczowski — WET Nowa
Huta, Józef Marchewka z
Wydz. Torów, Jan Sobczyk
— motorniczy i Edward

Talowski z WEA Bieńczy-
ce.

Ta miła forma spotkań z
wieloletnimi pracownikami
naszego przedsiębiorstwa
została wprowadzona przed
rokiem. Zebrani dzielili się
sposobami ze swojej
pracy, dziwili się szybkim
zmianom i poprawie wa-
runków socjalnych w ostat-
nich latach.

Na wieloletnich naszych
pracownikach ciąży nieba-
gatelne obowiązki; muszą
wykonywać ciągle lepiej
zadania przedsiębiorstwa i
jednocześnie wychowywać
młodych pracowników. W
MPK jest ok. 40 proc. ludzi
nie pracujących więcej niż
5 lat w przedsiębiorstwie.
Wiedzą o tym doskonale
Jubilaści dając temu wyraz
swoją rzetelną pracą, i do-
brym przykładem. (F. S.)

Formalność czy konieczność

Decyzja bez konsultacji

W roku 1972 został otwarty
Zakład Fryzjerski dla
pań zatrudnionych w
naszym przedsiębiorstwie, pra-
cujących w ruchu. Było to
niemałe osiągnięcie socjalne;
z biegiem czasu prawo korzy-
stania z usług zakładowej fry-
zjersi rozszerzono na wszyst-
kie kobiety w przedsiębior-
stwie.

Już w momencie otwarcia
wiadomym było, że lokal
przeznaczony na zakład kom-
fortem nie grzeszy. Nie naj-
lepiej też było z wyposażeniem
w urządzenia. Przeważnie ku-
powane były już eksploatowa-
ne wcześniej przez krakow-
skie zakłady fryzjerskie. Nikt
jednak bliżej Zakładem nie
interesował się. Owszem spo-
radzono coroczne zestawienia
finansowe i na tym właściwie
koniec. Panie fryzjerki pobie-
rały pensje z przedsiębiorstwa
nie były jednak zainteresowa-
ne w świadczeniu jak naj-
większej ilości usług. Za u-
sanie, mycie i farbowanie
włosów opłaty były symboli-
czne. W międzyczasie usługi
fryzjerskie znacznie podroża-
ły. Nikt nie czynił starań o
zamianę lokalu na bardziej
nadający się do tego typu
pracy. Nie kontrolowano też
dyscypliny pracy fryzjerek.

Kontrola Sanepidu uświadom-
iała nagle odpowiedzialnym,
iż w takim stanie sanitarnym
Zakład istnieć nie może. Zsu-
mowano wówczas ewentualne
koszty remontu i modernizacji
i zdecydowano Zakład zlikwi-
dować. Wpływy za usługi o-
kazały się o wiele za małe w
stosunku do nakładów.

W lutym przy okazji zebra-
nia Komisji Kobiet w Radzie
Zakładowej, któraś z pań za-
pytała czy prawdą jest pogło-
ska o likwidacji Zakładu Fry-
zjerskiego. Przewodnicząca
Komisji nic pewnego na ten
temat nie wiedziała. Temat

podłyszał ktoś z Prezydium
Rady Zakładowej. Wezwano
więc na Prezydium Rady kie-
rownika Działu Bytowego by
przedstawił istniejący stan
rzeczy. Jakby na ironię w
dniu omawiania tej sprawy do
Prezydium dotarły wypowied-
zenia pracy i płacy fryzje-
rek. Zadecydowano więc o
sprawie bez udziału Rady Za-
kładowej. Podpisy członków
Prezydium Rady Zakładowej
pod wypowiedziami miały być
tylko formalnością. Paniom
zaofiarowano talon za 15 zł co
dwa tygodnie, lub za 30 zł
raz w miesiącu, do wszystkich
punktów „Fali” dla 355 ko-
biet; regulatorów, motornic-
zych, kontrolerek biletowych,
bufetowych i kasjerek. Nie
było natomiast żadnych pro-
pozycji dla przeszło tysiąca
pozostałych kobiet. Likwida-
cja Zakładu Fryzjerskiego
była więc regresem warun-
ków socjalnych dla niemałej
części załogi kobiecej. Praw-
dopodobnie tłumaczenie się z
tego faktu przypadłoby w u-
dziale Radzie Zakładowej i
Komisji Kobiet. Organizacjom
których o zdanie pytać nie
zamierzano. Na szczęście wnio-
sek o likwidacji odrzucono
przy pełnym poparciu I se-
kretarza KZ PZPR, którego
też wcześniej o zamiarze lik-
widacji nikt nie powiadomił.

Z ostatniej chwili: Zakład
Fryzjerski zlikwidowany nie
będzie ku zadowoleniu wszy-
stkich pań korzystających z
jego usług. Najprawdopodob-
niej zostaną podwyższone o-
płaty za wykonywane usługi.
Będą one jednak i tak o wie-
le tańsze niż w punktach „Fali”.
Właściwa organizacja i
kontrola pracy naszego punk-
tu sprawi, że i usługi będą
lepszej jakości — a o to wła-
śnie chodzi.

F. SERWIN

Plenum Rady Zakładowej

Dnia 28 marca, odbyło się Plenum Rady Zakładowej. Szef
Zakładu Komunikacji Samochodowej — inż. Antoni Gac
omówił dyscyplinę pracy w tym zakładzie.

Jak wynikało ze sprawozdania wzrasta systematycznie wy-
korzystanie efektywnego czasu pracy, zmniejsza się ilość nie-
usprawiedliwionych nieobecności.

Następnie przewodniczący Rady Zakładowej Józef Graba-
cki przedstawił realizację planu pracy Rady Zakładowej za
I kwartał. Po dyskusji przyjęto również plan działania na
kwartał II-gi. Przewiduje on trzy posiedzenia plenarne oraz
posiedzenia Prezydium w każdy poniedziałek.

Pierwszy — lepszy

Wydział Sieci i Podstacji w zadaniach planowych ma ujęty
remont kapitalny odcinka sieci od Placu Centralnego do Cen-
trum Administracyjnego w Nowej Hucie. Niezbędnym mate-
riałem potrzebnym do wykonania tych prac jest przewód
jezdny Djp-100. Tymczasem...?

Z ubiegłego roku zostało 890 kg tego przewodu. W I kwar-
tale br. zużyto do remontów 5 tys. 430 kg. Dostawy bowiem
były. I nagle alarm. Rozpoczął się drugi kwartał — potrzeba
3 tys. kg przewodu. Zaopatrzenie odpowiada — nie można
dostać, wiążącą odpowiedź damy po interwencji w Warsza-
wie w Zjednoczeniu, do którego należy producent przewodu
„Krakowska Fabryka Kabli”.

W pierwszym kwartale można było przewód zakupić. Co
się więc stało? Po prostu kabel nie dostał miedzi i nie wyko-
nał planu. Nasuwa się pytanie, czy nie można było zamówić
takiej ilości w pierwszym kwartale, by mieć zapasy? Okazuje
się, że nie. Rzecz nie tylko w zbytnim magazynowaniu ma-
teriału, ale i w braku możliwości przewijania tego typu prze-
wodu, a za zbyt długie przetrzymywanie kabla z bębni
producenta płaci się kary.

Nie jedyny to kłopot Wydziału. Zakłady wytwarzające o-
sprzęt sieciowy w Kostuchnie potwierdzają zapotrzebowania
na materiały, ale z terminem realizacji „do końca roku”.
Termin to żaden! Bo jak rozplanować pracę? A jeżeli więk-
szość zamówionych materiałów Zaopatrzenie dostanie dopie-
ro w czwartym kwartale? Wtedy w przedsiębiorstwie po-
wstaną zapasy ponadnormatywne. Tylko jak będzie wyglą-
dało wówczas przygotowanie do zimy? Większość prac musi
być przecież ukończona pod koniec trzeciego kwartału. Pro-
dukcji bardzo niechętnie przyjmują zamówienia na tzw.
„drobnicę”. Im liczy się produkcję od wagi, a małe elementy
wiadomo — są bardziej pracochłonne. Dział Zaopatrzenia
Materiałowego nie siedzi oczywiście z założonymi rękami. Ba,
wykorzystuje się nawet prywatne znajomości. Tylko jak dłu-
go tak można?

Owszem, dla Wydziału Sieci i Podstacji jest wyjście — pro-
śba do dyrektora o zmianę zadań. Ostatecznie odcinek prze-
znaczony do remontu kapitalnego w razie awarii może być
łatany krótkimi „resztkami” przewodu jezdnego. Ale chodzi
przecież nie o to, by drzeć co dzień, bo zagrożenie istnieje.
Rzecz w tym, by mieć pewność, że remont jest wykonany i
nie ma stanu zagrożenia.

Istnieje jeszcze sprawa dezorganizacji w zaopatrywaniu się
w części elektryczne przez poszczególne Zakłady naszego
przedsiębiorstwa. W ubiegłych latach sprawa ta regulowana
była rozdzielnikiem. W tym roku zabiera ten, kto pierwszy
pojawia się w magazynie. Często części pobierane są na „wy-
rost”. Efekt wiadomy. Najwyższy chyba czas, by tę sprawę
uregulować.

F. SERWIN

Śladem komunikatu prasowego

Od czasu do czasu spotykamy w codziennej prasie kilku-
wierszowe komunikaty MPK, na temat zmiany trasy kurso-
wania tramwajów. W tym, który ukazał się w „Echu Krako-
wa” w dniu 23 marca br., podane zostało do wiadomości spo-
łeczeństwa Krakowa, że przez 3 najbliższe dni, tj. czwartek,
piątek i sobotę — pociągi tramwajowe linii 2, 11 i 12 skier-
owane zostaną ul. Lubicz do Ronda, a następnie przez ul.
Modrzewskiego do pętli w Rakowicach. Jako przyczynę tej
chwilowej zmiany trasy, podano roboty torowe.

Czyżby awaria? Bo zaplanowany remont — raczej nie —
zastanawiałam się po przeczytaniu notatki. Ciekawość zwy-
ciężyła i tak oto znalazłam się na skrzyżowaniu ulic Rako-
wickiej i Modrzewskiego.

W wiosennym słońcu, ostro odcinają się od szarości bruku,
pomarańczowe kamizelki pracujących tu ludzi. To kilkun-
stoosobowa grupa pracowników Wydziału Torów — brygada
Stanisława Dudka. Od czasu do czasu padają słowa:

— Teraz dokręcamy...

— Przechodź na tę stronę...

Zza „Żuka”, który przywiózł płyty na nawierzchnię mie-
dzytorza, wylania się sylwetka mistrza Kazimierza Waligóry.

— Co za roboty wykonujecie? Chyba nie objęte planem?

— Objęte planem, ale dopiero w miesiącu wrześniu. Awa-
ria spowodowała przyspieszenie remontu.

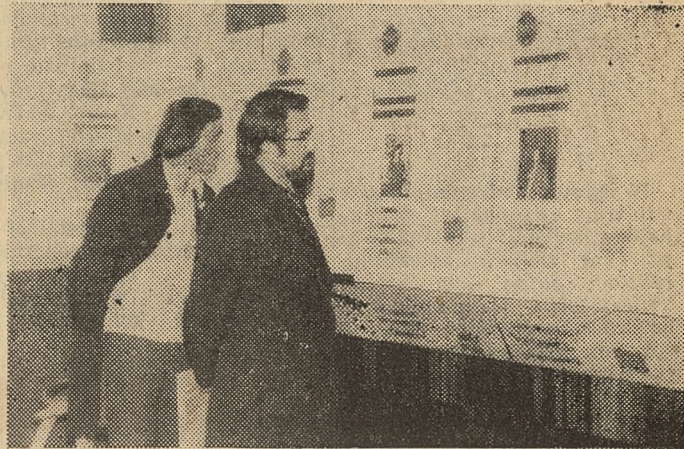
— Jaki zakres prac zostanie tu wykonany?

— Wymiana całego skrzyżowania. Ubiegłej nocy przywieź-
liśmy z Montowni Wydziału Torów z ul. Wawrzyńca nowe
skrzyżowanie, z którego transportem mieliśmy sporo kłopot-
ów, jako że długość skrzyżowania wynosi 8 m, a szerokość
4,40 m. Najpierw mieliśmy trudności z wyjazdem z zabudo-
wań MPK przy ul. Wawrzyńca, a później z przejazdem przez
miasto. Wiozły go 2 dźwigi i 1 samochód skrzyniowy, a kon-
wowało 5 ludzi. Na przewóz musieliśmy uzyskać zezwolenie
Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta. Demontaż starych
torów wykonaliśmy jeszcze we czwartek, tak że po przywie-
zieniu nowego skrzyżowania o godz. 2.00, mogliśmy z miejsca
przystąpić do montażu. W miejscach skrzyżowania szyn za-
stosujemy obecnie bloki, zwiększą to trwałość i żywotność
skrzyżowania. Równocześnie wymienimy powierzchnię mie-
dzytorza z kostek na płyty, nie tak łatwo robią się w nich
dziury i z tego powodu są lepsze dla ruchu kołowego.

Remont zakończono w przewidywanym terminie. W nie-
dziele, pierwsze składy tramwajowe skierowane zostały na
przebudowane skrzyżowanie — Rakowicka—Modrzewskiego.
O tempie wykonanych robót zadecydowały mobilizacja i
sprawność załogi Wydziału Torów.

MARIA BUBACZEWSKA

SPRZEDAJECIE? KUPUJEMY!



Fot. W. HABRATOWSKI

Turniej Młodych Mistrzów Techniki został zorganizowany w MPK po raz pierwszy w 1968 r. W 1972 r. powstała Zakładowa Komisja Organizacyjna TMMT, która rok rocznie aż do chwili obecnej zajmuje się organizacją Turnieju.

Rok ubiegły był rokiem szczególnym dla TMMT. Przekroczono w nim liczbę stu projektów, osiągając 144. Projekty zgłoszone w TMMT stanowią 48,8 proc. w stosunku do ogółu wniosków całego przedsiębiorstwa. Natomiast młodzież stanowi w naszym przedsiębiorstwie 1/3 stanu całej załogi. Efekty ekonomiczne uzyskane w TMMT w roku 1976 wynosiły 758 tys. zł. Oczywiście jest, że będą one rosły w miarę wdrażania ich do realizacji.

Tej miary sukcesy można było osiągnąć tylko poprzez właściwą propagandę Turnieju przez ZZ ZSMP, i przy współpracy z Zakładową Komórką Wynalazczości, NOTU, KTiR, Rady Zakładowej a także Stowarzyszenia Elektryków Polskich.

Zaangażowanie w wynalazczość młodzieżową takich ludzi jak: z-cy dyr. d/s. Inwestycji i Rozwoju — B. Kozłowski, J. Cetwiński, J. Sokołowski, Z. Nowaka, B. Wiślicki, T. Walczak, A. Kurka powoduje iż młodzieżowe inicjatywy wynalazcze wzrastają systematycznie.

Iść wyżej — sięgać po więcej

„ZASTANAWIAM SIĘ NAWET NAD KONSTRUKCJAMI WYDAWAŁOBY SIĘ DOSKONAŁYMI. CZY NIE MOŻNA BY TEGO ZROBIĆ INACZEJ, LEPIEJ! I... ODKRYWAM, ŻE MOŻNA. WAGON 105 N TO TEŻ KOPALNIA ŻŁOTA. MOŻNA, A NAWET NALEŻAŁOBY W NICH WIELE POPRAWIC, ULEPSZYĆ”.

W 1972 r. — laureat w grupie „Debiut”, I nagroda za projekt „Sygnalizacja świetlna i dźwiękowa zamykania drzwi w wagonach tramwajowych”. Część projektu znalazła zastosowanie, zaś sama idea znalazła odzwierciedlenie w wagonach typu 105 N. Satisfakcja szczególna, że to co w 1972 roku chcieliśmy zrobić w starych wagonach — zrobiono w nowoczesnych. Idea sprzężenia sygnalizacji akustycznej z optyczną i niezależnienia jej od motorniczego znalazła zastosowanie.

Kiedy zostaliśmy laureatem miałem 22 lata. Zawód technika-elektryka „Debiut” przyniósł mi 10 tys. zł. Zaskoczenie było ogromne. Sam fakt, że to coś, co zrodziło się we mnie bez specjalnych przeszkód znalazło uznanie — stanowił niemały doping dla dalszej pracy. Od tego roku, na każdą giełdę młodzieżową zgłaszałem projekt. Nie zdarzyło się żeby którykolwiek z nich został odrzucony z powodu nieprawidłowości rozwiązania. Każdego roku z wyjątkiem 1977 r. zdobywałem nagrody lub wyróżnienia. Nie sam — były to projekty wspólne. Jak każdy mam swoje słabe strony. Z chwilą rozwiązania problemu przestaje mnie interesować. Potrzebny mi jest ktoś, kto by mnie

mobilizował do sfinalizowania dzieła.

Niepokój? Tak... niepokój towarzyszy zawsze młodym twórcom. W moim przypadku trwał zawsze do momentu, dokąd rozmowa nie zeszła na tematy techniczne. Komisja przestawała być wówczas groźna. Czułem się bardziej partnerem niż ocenianym. Kończyła się różnica między pracownikiem szeregowym, a kierownikiem „wysokiego szczebla”.

Nagrodą za całokształt mojej działalności racjonalizatorskiej było wytypowanie mnie w roku 1975 na Międzynarodowe Targi Techniczne w Bukareszcie.

Przedstawiamy więc człowieka, którego kariera twórcy nie skończyła się na udanym debiucie. Każdego roku zgłasza do udziału we wszystkich rodzajach giełd, konkursach — 5 projektów. Człowiek z otwartą dla myśli technicznej głową, nagradzany, cieszący się szacunkiem. Młody, któremu kiedyś, parę lat temu drogę wskazał ZSMP poprzez swój Turniej. Młody, jego życie — awans — przykładał do tego ile może młodzieżowa organizacja. Dziś jest studentem V roku AGH — Wydziału Elektrotechniki. ZBIGNIEW CIAPUTA — kierownik Sekcji Techniczno-Ekonomicznej w Wydziale Sieci i Podstacji Trakcyjnej. Pełen młodzieńczego zapału opowiada o swojej pracy, o problemach młodych twórców, efektach, sukcesach, które dopinguje do... marszu przed siebie. Właśnie efekty...

— Każdy projekt, który zgłosiłem do Turnieju (konkursu) został wdrożony do produkcji. Zgłoszony w 1973 r.

(Dokończenie na str. 4)

Obchodzone w naszym kraju w dniach od 21 do 28 marca br. Młodzieżowe Dni Techniki, były okazją do zorganizowania w naszym przedsiębiorstwie, Giełdy Wynalazków Młodych Racjonalizatorów.

Świetlica przy ulicy Bocheńskiej, stała się w dniu 23 marca, miejscem przeprowadzanych transakcji handlowych pomiędzy przedstawicielami przedsiębiorstwa, a młodymi pracownikami oferującymi swoje wynalazki.

Komisja oceniała wartość pomysłu, z punktu przydatności dla przedsiębiorstwa, wyliczała płynące z tytułu zastosowania korzyści, wyceniała wynalazek i proponowała racjonalizatorowi cenę, dodając 200 złotych za udział w Giełdzie.

Przedstawione pomysły, miały przeróżne zastosowanie np.: Ryszard Góła — monter

samochodowy z Wydziału Produkcyjno - Remontowego przyniósł na Giełdę przyrząd do demontażu obsady wtryskiwaczy silnika Leyland. Urządzenie zostało ocenione jako przydatne dla przedsiębiorstwa. Z powodu małego wykorzystania (mniej więcej raz na miesiąc) wypłata honorarium została proporcjonalnie do tego obliczona i wynalazca

Slusarze: Władysław Mrowiec i Kazimierz Dzieńdzic z Wydz. Remontowo-Produkcyjnego, sprzedali na Giełdzie opracowany przez siebie projekt szablonu do spawania uchwyty palaka (odbieraka prądu). Efekty tego wynalazku są wymierne. Racjonalizatorzy otrzymali zaliczkę w sumie 2.000 zł., i 200 zł. za udział w Giełdzie.

Wydziału Sieci i Podstacji Trakcyjnych.

Do grona racjonalizatorów w naszym przedsiębiorstwie, weszli również uczniowie klasy pierwszej Zasadniczej Szkoły Zawodowej MPK.

Wszystkie pomysły racjonalizatorskie, są efektem nie-raz długotrwałych poszukiwań rozwiązania jakiegoś problemu.

Wszystkie zakupione podczas Giełdy wynalazki są dowodem, że młodzi ludzie nie pracują automatycznie lecz myślą i angażują się w jej wykonanie. Młodym racjonalizatorom wypłacono „od ręki” 43.000 zł.

Odbывая się w dniu 23 marca br., Młodzieżowa Giełda w świetlicy przy ul. Bocheńskiej 4, miała ciekawą oprawę graficzną. Czynna była bowiem w czasie jej trwania wystawa na temat „Turnieju Młodych Mistrzów Techniki”.

MARIA BUBACZEWSKA

Dzień na giełdzie

otrzymał 3.500 zł., oraz 200 zł. za udział w Giełdzie.

Monterzy: Stefan Jasek, Marian Malecki i Krzysztof Gnojek wszyscy z Wydziału Produkcyjno - Remontowego, przedstawili na Giełdzie łóżko do podnoszenia tylnego mostu z resorami autobusu. Projekt typowo bhp-owski. Ma na celu poprawę warunków pracy i usunięcie zagrożenia w czasie jej wykonywania. Wyconiony został na 3.840 zł. plus 200 zł. za udział w Giełdzie.

Trudno przedstawić wszystkich autorów jak również wymienić inne prace, jakie w tym dniu przyniesione zostały na Młodzieżową Giełdę. Niektóre były naprawdę ciekawe, np.: uproszczonej konstrukcji zamek do bocznych drzwi autobusu, którego autorami byli: Marek Adamski i Adam Kłysz z Wydziału Produkcyjno-Remontowego, czy nowa konstrukcja sanek sterowniczych zwrotnic elektrycznych wykonana przez Edwarda Ścibora z

Debiut 19-latk

Janusz Makula jest absolwentem naszej przykladowej szkoły zawodowej. Zdobył w niej zawód mechanika samochodowego. Pracuje w Silnikowni Wydziału Produkcyjno-Remontowego.

W roku ubiegłym, w listopadzie, brał udział w II Młodzieżowej Giełdzie Racjonalizatorów. Najmłodszy wiekiem w przedsiębiorstwie racjonalizator (miał wówczas 19 lat) opracował

projekt przystosowania panewki z silnika Jelcz do silnika Skody.

— Co było powodem szukania rozwiązania jeżeli chodzi o sprawę panewki do Skody?

— Wały korbowe od Skody, z uwagi na to że mają dwa podwymiary, można szlifować tylko dwa razy (inne wały korbowe mają cztery albo więcej podwymiary). Te od Skody można ewentualnie jeszcze szlifować ale konieczne są do tego panewki. Nasunęła mi się więc myśl, aby przerobić do Skody panewki od Jelcza.

— Na czym polega przeróbka?

— Na odpowiednim u-

kształtowaniu panewki i dopasowaniu jej do wału korbowego.

— Dzięki pomysłowi racjonalizatorskiemu Janusza Makuly, kilka silników, które czekały na nową wały korbowe, można było znów wykorzystać.

— Przedstawiony na giełdzie projekt został wyconiony na 2 tys. zł. Twórca otrzymał również dodatkowo za udział w giełdzie 200 zł. W eliminacjach zakładowych w grupie debiutów zajął II miejsce. Młody racjonalizator otrzymał nagrodę 3 tys. zł. W eliminacjach dzielnicowych projekt ten wyróżniony został jako najlepszy projekt zgłoszony przez robotnika, zdobywając dyplom, medal

i nagrodę pieniężną 1 tys. zł.

Duża satysfakcja z udanego debiutu! Dowód, że myślenie popłaca.

Kończąc rozmowę zapytałem Janusza Makulę czy będzie starał się pozostać w szeregu tych, którzy pracując myślą co by jeszcze usprawnić, zmienić, przerobić aby było łatwiej, taniej i bezpieczniej?

— Na pewno nie poprzestanę na tym pierwszym pomysle racjonalizatorskim. Mam dobry klimat w pracy. Zawsze mogę liczyć na pomoc mistrza czy kierownika, którzy są doświadczonymi długoletnimi pracownikami przedsiębiorstwa. A to dopinguje. (M. B.)

MPK-OWSKIE SŁUŻBY RUCHU; KIEROWCY, MOTORNICZOWIE, REGULATORY, DYSPOZYTORZY... LUDZIE MAJĄCY BEZPOŚREDNI KONTAKT Z PASAŻERAMI. CZĘŚĆ SPOŁECZEŃSTWA WINI ICH ZA NIEREGULARNOŚĆ KURSOWANIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ. NIE KAŻDY WTEDY MOŻE SIĘ WYKAZAĆ ZIMNĄ KRWIĄ I UŚMIECHEM REAGOWAĆ NA ZŁOSLIWOŚCI. JEŻELI W TAKIEJ SYTUACJI KIEROWCĘ CZY MOTORNICZEGO — BO O NICH TU BĘDZIE MOWA — PONIESIE; AWANTURA I KRYTYCZNE LISTY DO PRASY GOTOWE.

CZY JEDNAK NA TRASACH KOMUNIKACYJNYCH ISTNIEJĄ TYLKO KONFLIKTY? CZY NIE MA ŻYCZLIWOŚCI?

Okazuje się, że do przedsiębiorstwa wpływa dość duża ilość pism bardzo często zawierających podziękowania pasażerów za kulturalne zachowanie się kierowców i motorniczych. Są wśród nich listy w których pasażerowie proszą by wymienieni przez nich kierowcy jeździli ciągle na tych samych trasach.

„W imieniu pasażerów linii autobusowej nr 118 składam serdeczne podziękowanie kierowcy nr 2344 (A. Siemieniowi) za wyjątkowo sumienną pracę, punktualne kursy autobusu, uśmiech, życzliwość i przyjazny stosunek do pasażerów. Równocześnie miło byłoby gdyby wyżej wymieniony nadal jeździł na tej samej tra-

sie”. Jak zaobserwowaliśmy od pewnego czasu na linii 116 jeździ kilka tych samych autobusów i prawie Ci sami Panowie kierowcy. Naprawdę, aż miło jest popatrzeć jak są odmienni od innych. Jacyś grzeczniejsi, uczynniejsi... W ogóle sama jazda jakaś spokojniejsza i daje poczucie bezpieczeństwa...”

Wśród korespondencji są też listy które mówią o wrażliwości naszych pracowników

prosił o zrobienie mi miejsca... Jak się okazało był to kierowca tego autobusu. Nie znam jego nazwiska. Wiem tylko, że numer autobusu był 205, a numer służbowy Pana kierowcy 2030 — (Lalicki Mieczysław)... tą drogą chciałbym owoemu nieznanemu serdecznie podziękować. Kierownictwu Zajeżdżni i Dyrekcji MPK życząc jak najwięcej takich pracowników”.

Są też listy w których pasa-

Zazwyczaj ludzie lubią pisać krytyczne uwagi pod adresem MPK, rzadziej stosują pochwały. Ja z kolei pragnę wyrazić serdeczne podziękowanie i słowa uznania za kulturalne zachowanie wobec pasażerów dla Pana motorniczego nr 168 — (S. Grygiel). Swoim taktem i elegancką reakcją wobec biegnących do tramwaju 2 kobiet wzbudził słowa zachwytu u wielu osób obserwujących tę scenę! To są niby drobne

rzeczy, notatek do prac naukowych, pieniędzy. Często są to nie małe sumy. „Chcę zawiadomić MPK, że na linii 153 jechałem autobusem, w którym zostawiłem pieniądze 3.500 zł., wraz z portmonetką. Kierowca o numerze służbowym 2346 — (A. Batko) oddał wszystko. Za co jestem wdzięczny”.

Tego typu podziękowania otrzymują kierowcy o numerach służbowych: 2076 — J. Walczyk, 2477 — Z. Krzak,

— H. Bartnik, 2030 — M. Lalicki, 2015 — A. Grudniak, 2223 — E. Grzywacz, 2099 — J. Tyrański, 2010 — F. Cepuch, 3007 — J. Filip, 2329 — S. Babiarz, 2403 — K. Kot, 2114 — M. Iwaniewicz, 2089 — S. Boligłowa, 2313 — J. Mirek, 2277 — W. Ostasz, 2085 — W. Tumidalski 2225 — A. Satoła oraz motorniczowie: 653 — W. Curyldo, 627 — J. Fugiel, 568 — E. Piper i 53 — M. Waligóra.

Oczywistym jest, że nie wszyscy zostali tutaj usatysfakcjonowani. Najczęściej bowiem ludzie ostro reagują na przejawy negatywne w pracy naszego przedsiębiorstwa.

Listy przychodzące do przedsiębiorstwa są pisane przez różnych ludzi: część z nich jest podpisywanych tylko jednym nazwiskiem. Są jednak i takie gdzie znajdują się kilka, a nawet kilkanaście podpisów. Są też listy z zakładów pracy pisane w imieniu pracowników. Zawsze jednak wyrażają podziękowanie za uśmiech, życzliwość, uczciwość. Czy jednak zawsze ludzka reakcja człowieka zza kierownicy znajduje zrozumienie pasażerów?

Przynajmniej my, pracownicy MPK pamiętajmy, że kierowca czy motornicz, to też człowiek, który ma prawo do własnych kłopotów, zmartwień, zdenerwowania i złości. Często wystarczy uśmiech i słowo: „dziękuję”. To przecież tak niewiele.

FILOMENA SERWIN

Dziękuję w imieniu pasażerów linii...

na ludzkie cierpienie i kaleczność. „Piszę ten list z przekonaniem, że tą drogą moje uznanie dojdzie do kierowcy którego znam tylko numer służbowy. Dnia 10. 11. 1976 r. w godzinach popołudniowych oczekiwałem na autobus linii 103...”

Ponieważ jestem po ciężkiej operacji lewej nogi i poruszam się tylko i wyłącznie przy pomocy sprzętu ortopedycznego, miałem kłopoty z wejściem do autobusu. Nikt z oczekujących nie kwapił się do pomocy... Wielkie było moje zdziwienie gdy po dłuższej chwili mojego gramolenia się, czyjeś ręce pomogły mi wejść do autobusu. Mało tego. Znajdujący się w autobusie pasażerowie nie zareagowali... Byłem mile zaskoczony gdy

z kierowcą rozmawiając, iż kierowca nie może spełniać prośby każdego z nich a mimo to piszą o nich pochlebnie.

„Zwracam się z uprzejmą prośbą do Dyrekcji MPK w imieniu pasażerów z Tyńca oraz swoim własnym o podziękowanie kierowcom nr służ. 3143 — (W. Rafalski), — 3261 (S. Cebula), za punktualność, niezawodną i kulturalną jazdę oraz niespotykaną grzeczność. Jesteśmy bardzo zadowoleni z wyżej wymienionych, chociaż są może i tacy którzy by chcieli żeby kierowca podjeżdżał po nich pod dom i czekał aż taki pasażer raczy wstać z łóżka. Proszę także podziękować kierowcy 3247 — (S. Knapik) oraz jego zamiennikowi, chociaż ci ostatni bardzo rzadko jeżdżą do Tyńca na linii 112 a szkoda...”

sprawę ale jednak bardzo potrzebne..., kiedy tyle wulgaryzmu i prymitywizmu wśród ludzi...”

„Wiele razy zdarzyło mi się pisać na niesumiennej pracę lub niewłaściwe zachowanie się niektórych motorniczych i kierowców autobusów. Tym razem jednak gwoździł sprawiedliwości nie mogę sobie odmówić przyjemności pochwalenia jednej z Waszych pracownic. Jechałem składem tramwajowym, którym kierowała motornicza oznaczona numerem 312 — (U. Woźniak), która tak płynnie i z takim opanowaniem prowadziła pojazd, że z zadowoleniem przyglądałem się jej pracy i myślałem, że jej praca może być przykładem dla niejednego mężczyzny”. Są podziękowania za oddanie zgubionych dokumentów.

2327 — T. Oremus, 2346 — J. Bojdo, 3209 — S. Wolnicki, 2324 — A. Batko, 2358 — W. Luba oraz motorniczowie o numerach służbowych: 682 — M. Cygal, 543 — W. Felcer, 712 — J. Bańduła, 1642 — S. Platek, 558 — M. Gawor, 575 — F. Wiczeorek, 573 — M. Walczak, 563 — F. Krzywański, 769 — J. Szwałkowski, 644 — B. Chrapek.

„Jak wynikało już z wcześniejszych cytatów z listów, pasażerowie dziękują za uśmiech i życzliwość. Oprócz już wymienionych z listów, wyłowiały z korespondencji numery takich kierowców jak: 3098 — M. Szóstek, 3061 — Roman Malec, 3033 — A. Woźniak, 3074 — J. Tarobi, 3104 — R. Piwowarski, 2474 — K. Kowalik, 2353 — M. Łapiński 2200

Czy brakuje tylko części?

W jednym z ubiegłorocznych numerów „Sygnałów” w rubryce „Z ukosa” pisałam, iż w pewnym stopniu ułatwiamy ludziom jazdę „na gapę”, umieszczając kasowniki w bardzo niewygodnym miejscu, tuż na granicy wzniesienia pierwszego pomostu, że są tam często na dodatek kasowniki, te najbardziej niewygodne.

Tym, którzy mocują kasowniki jakoś nie przeszkadza, że częstokroć o kilka kroków dalej, brak jest jednego siedzenia pojedynczego, bo właśnie tam kiedyś był kasownik.

Jaki efekt ten notatki? Ano żaden. Kasowniki nadal umieszczane są w najniewygodniejszych miejscach, co odstrasza od „zlegalizowania” swojego przejazdu nawet tych, którzy „usiłują to zrobić”. Zmieniło się może tylko tyle, że w coraz mniejszym stopniu przedsiębiorstwo nie wykonuje wpływów. Ba, dochodzi nawet do tego, że między innymi przez bardzo małe wpływy w miesiącu styczniu, przedsiębiorstwo w marcu nie miało dodatkowego dnia wolnego od pracy.

Na wielu naradach nadal problem wpływów jest wiodącym w dyskusji. Wielokrotnie już słyszałam, że dyscyplina społeczna coraz bardziej się rozluźnia, że kontrolerzy nie są sami w stanie zabezpieczyć wpływów. Wszystko to prawda, tylko czy przedsiębiorstwo zrobiło naprawdę wszystko, by poprawić taki stan rzeczy?

Prawda jest taka, że naszą wydajność pracy mierzy się, niestety, ilością sprzedanych biletów! Wozokilometry nie naszym władcom nie mówią. Przyszyliśmy się już, że wszystkie kłopoty i nie docięgnięcia tłumaczymy... brakiem części zamiennych. Toteż dziwię się, że wydziały eksploatacyjne nie odpowiedziały mi na jeszcze jedną propozycję, umieszczoną w artykule o zamontowaniu przy kasownikach uchwyty, ułatwiających zachowanie równowagi przy kasowaniu. Ba, nikt nie pokwapił się, by zareagować na tę notatkę. A może przynajmniej na sprawę umieszczania kasowników zechce się wypowiedzieć Wydział Taryfowo-Biletowy?

F. Serwin

Dział Kultury i Sportu MPK zawiadamia zainteresowanych pracowników o możliwości udziału w następujących imprezach rekreacyjnych: — kursie nauki gry w bilard sportowy-karamboly i rozgrywkach w lidze szachowej.

Zapisy przyjmuje oraz szczegółowych informacji udziela kol. Fendrych z Działu Kultury i Sportu, pl. Serkowskiego 7, tel. 610-76.

— MPK-owski Klub Techniki i Racjonalizacji postawił sobie za cel rozwijanie inicjatyw twórczych, zmierzających do rozwoju postępu technicznego oraz wynalazczości pracowników — stwierdził w swym wystąpieniu na wspólnym zebraniu Koła SITK oraz KTiR — przewodniczący Zarządu Klubu Techniki i Racjonalizacji — inż. Stanisław Kowalczyk.

Podstawowe cele działalności KTiR realizowano poprzez: udział w opracowywaniu techniki wynalazczej, organizowanie konkursów i

nieżną, a koledzy Ozga i Surdel otrzymali nagrody indywidualne), organizował pod patronatem KZ PZPR błyskawiczny konkurs pt.: „Mój projekt wynalazczy z okazji VII Zjazdu PZPR”, jak również dwa inne — na najlepszy projekt z okazji 100-lecia Komunikacji Miejskiej w Krakowie oraz na najlepszy wydział w zakresie upowszechnienia i wzrostu efektywności ruchu wynalazczego.

W roku 1976 dokonano oceny wyników współzawodnicstwa za rok 1975. I lokatę i nagrodę 3 tys. zł, zdobył Wy-

w ramach TMMT przekroczyły w ubiegłym roku wartość 1,5 mln zł.

Prawie we wszystkich zakładach i wydziałach MPK ruch wynalazczy rozwija się pomyślnie. Do innych równać muszą jeszcze: Zakład Taksówek oraz Wydział Eksploatacyjny Trakcji Samochodowej. Coraz lepiej spełniają swą rolę doradcy techniczni, wśród których na specjalne wyróżnienie zasłużył mgr inż. Janusz Kucharski.

Klub przykłada dużą wagę do rozwoju wymiany doświadczeń w kraju i zagranicą. Na-

KTiR podejmuje twórcze inicjatywy

wystaw racjonalizatorskich, współorganizację i popularyzowanie wspólnie z Zakładowym Kołem SITK — Turnieju Młodych Mistrzów Techniki, udzielanie pomocy w opracowywaniu i zgłaszaniu pracowniczych projektów wynalazczych, podejmowanie interwencji na rzecz twórców projektów racjonalizatorskich, organizowanie specjalistycznych szkoleń i kursów, wreszcie udział w organizowaniu giełd wynalazczych.

Wspólnie z Działem Postępu Technicznego i Racjonalizacji sporządzono i przekazano wydziałom tematykę problemową dotyczącą wynalazczości i postępu technicznego, obejmującą zagadnienia techniczne, organizacyjne oraz BHP.

MPK-owski KTiR organizował wspólnie z WKTiR oraz Politechniką Krakowską ogólnopolską wystawę z zakresu postępu technicznego w komunikacji miejskiej, brał udział w konkursie o tytuł najlepszego KTiR oraz mistrza racjonalizacji (w 1975 r., KRZZ oraz ZO SITKom., wysoko ocenili Klub, przyznając wyróżnienie oraz nagrodę pie-

dział „Produkcyjno-Remontowy Trakcji Samochodowej, II-ga i 2 tys. zł, Wydział Sieci i Podstacji, III-cia i 1 tys. zł, — Wydział Remontowo-

nowy zarząd KTiR.

Inż. Stanisław KOWALCZYK — przewodniczący
Inż. Jan SOKOŁOWSKI — wiceprzewodniczący
Inż. Bolesław KOLASA — sekretarz
Tadeusz KASPERCZYK, Jan ADAMOWICZ, inż. Marian BŁAWUT, inż. Antoni DOMASIK, Józef KURAS, Stanisław MAJCHER, Władysław MARCZEWSKI, inż. Krzysztof NOSAL, inż. Julian PILSZCZEK, inż. Edward PIROG, inż. Władysław STOLARCZYK, inż. Bogdan WIETKI — członkowie.

Produkcyjny Trakcji Szynowej. Wyróżnienia otrzymały: WET Nowa Huta i Wydział Torów. Obecnie — na wniosek Zarządu KTiR oraz Rady Zakładowej — nagrody zostały podwyższone.

Efekty uzyskane z młodzieżowego ruchu wynalazczego

si racjonalizatorzy gościli m. in. w NRD i na Węgrzech, w Poznaniu, Będzinie, Łodzi, Warszawie, Szczecinie, Katowicach i Chorzowie.

Problematyce rozwoju ruchu wynalazczego i postępu technicznego należy nadać odpowiednią rangę, musi się zwracać uwagę na zagadnienie programowania i ukierunkowywania tego ruchu.

„Oczkiem w głowie” winna też być terminowość załatwiania wniosków racjonalizatorskich oraz przyspieszenie ich wdrażania.

Znając przychylną władz polityczno-administracyjnych, KTiR może liczyć na dalszą pomoc. Czynne włączenie się w realizację Uchwały VII Zjazdu PZPR i V Plenum KC w zakresie postępu technicznego i racjonalizacji, uczestnictwo w realizowaniu programu poprawy warunków pracy i ochrony środowiska, a także dynamicznego rozwoju komunikacji miejskiej, w celu dalszej poprawy jakości świadczonych usług, realizacja programów zatwierdzonych przez KSR MPK — wystawia Klubowi jak najlepsze świadectwo. PIOTR BOROWSKI

Iść wyżej — sięgać po więcej

(Dokończenie ze str. 3) projekt „modernizacja wagonu typu „N” w układzie niskiego napięcia” (wspólny) zajął w TMMT I miejsce w grupie projektów pozostałych, zdobył również wyróżnienie w konkursie wojewódzkim. Z wszystkich zgłoszonych przeze mnie został oceniony najwyżej, no i oczywiście zastosowany w praktyce.

Praktycznie rzecz biorąc nie ma trudności z realizacją projektu. W naszym przedsiębiorstwie jest bardzo sprzyjająca atmosfera dla rozwoju racjonalizacji. Mam porównanie. Często na te tematy rozmawiam z kolegami ze studiów i coraz częściej dochodzę do wniosku, że powodów do narzekania to my nie mamy. Kiedyś kiedyś do szefowania było mi daleko to i zdarzało się psioć na tych i innych. Dziś widzę i tę drugą stronę medalu, którą nazywałbym kłopotami kierowników z racjo-

nalizatorami. Tym bardziej doceniam działalność szefa Trakcji Szynowej inż. T. Trzmiela. Ileż to razy stawia nas w sytuacji bez wyjścia dając nam polecenie zrealizowania projektu bez względu na „trudności obiektywne”. Nie ma dyskusji. A inż. T. Trzmiel to w ruchu racjonalizatorskim postać. Omalże z aplauzem podchodzi do każdego projektu. Efekty są widoczne. Pomijając te niewymierne jak niezmarnowana myśl ludzka i zapat, a kończąc na tych w złotychkach. Weźmy chociażby Wydział Sieci i Podstacji, kupuje wszystkie projekty i powoli przepycha się do krajowej czołówki. Twierdząc z czystym sumieniem, że już jesteśmy w czołówce, a niewiele brakuje żebyśmy byli zdecydowanie najlepsi. W niektórych rozwiązaniach przewyższamy już tego legendarnego partnera — Warszawę.

Stwierdzam autorytatywnie,

że wprowadzone od 1974 r. tzw. „Kupowanie na pieńku” pomysłów raz w kwartale zdaje doskonale egzamin — skraca cykl wdrażania projektów.

Najciekawsze projekty mimo wszystko robione są przez początkujących. ZSMP doceniło wagę problemu. Powołało Radę Młodych Specjalistów, której szefem jest mój rozmówca. Celem — jest pomoc młodym racjonalizatorom w przygotowaniu projektów.

„Długo się rodziła Rada. Nasze zamierzenia sfinalizowaliśmy wówczas kiedy parę stanowisk kierowniczych obsadzono młodymi. Teraz możemy rzeczywiście o przyszłości projektu decydować wspólnie, pomagać młodym. Projekty przez zakrety administracyjne przepychać szybciej”.

Cóż ja, zaczynam mierzyć wyżej. Po głowie tłucze mi się patent”.

Panu Z. Ciapucie życzymy patentów międzynarodowych, a organizacji ZSMP więcej takich wychowanków.

JANINA DZIURO

Kącik różności

Jak się ubrać

Drogie czytelniczki, zagrażam „amundurowaniu”. Tego strasznego słowa jakoś przestały się bać współczesne kobiety, kupując dziesiątki metrów teksasu i szyjąc z niego przeróżne rzeczy: spodnie, spódnice, suknie czy garsonki.

Po szale ortalionów i laminatów przyszła moda na włókno naturalne no i mamy znów teksas. Gdyby chociaż producenci pomyśleli o zróżnicowaniu go w kolorach. Spoty-

bluzeczki koszulowe. Można również do nich włączyć na szyi małą kolorową apaszkę — bardzo modne!

Savoir vivre

Będzie to parę słów o pożywieniu. Kiedyś byłam przypadkowym świadkiem „sądu koleżeńkiego” nad pewnym kilkunastolatkiem, który nie pożył koledze długogrającej płyty. Młodzi ludzie orzekli że Janusz (bo takie było imię chłopca) jest sobkiem, nie użytkiem itp., a tymczasem był on zupełnie w porządku, ponieważ płyty gramofonowe należą do tych rzeczy, których się nie pożycza. Każdorazowe bowiem ich złe przegrzanie powoduje zniszczenie.

W żadnym przypadku nie pożyczaj się również bielizny osobistej, szczerze do zębów, grzebienia, ręcznika itp. rzeczy — nawet własnej siostrze czy przyjaciółce. Jeżeli zmuszona jesteś pożyczyć drugiej osobie bluzeczkę czy sweterek, to zawsze po otrzymaniu ich z powrotem dokładnie wypierz lub oddaj do pralni.

Jeżeli już coś pożyczasz z rzeczy „dozwolonych” to staraj się je oddać w takim stanie jakbyś ich nie używała. Gdy będą do środków żywnościowych: sól, cukier czy cebula — nie zapomnij również o ich oddaniu, bagatelizując tę sprawę ich niską wartością. Nie jedna bowiem sąsiadka przyjaźni rozleciała się przez takie właśnie drobnostki.

A najlepiej staraj się nigdy nic nie pożyczać!

Dla każdego coś smacznego

Zapiekanka domowa: 30 dkg jakiegokolwiek makaronu (kolanka, świderki, względnie nitki), sól, 2 łyżki masła, 25 dkg startego ostrego sera, 1/2 szklanki gotowanego mielonego mięsa lub kiełbasy obranej ze skórki i zmielonej, sól, pieprz, 2 łyżeczki ostrej zmielonej papryki, łyżeczkę przyprawy myśliwskiej (Winiary), 2 łyżki usiekanej pietruszki. Tłuszcz i tarta bułka do formy.

Ugotować makaron w dużej ilości wody: jeszcze niezupełnie miękki zalać kubkiem zimnej wody, przykryć i dozdzieżować. Pewna tolerancja może tu być na rzecz tych, którzy zachowali smukłą sylwetkę.

Aby zakończyć temat o teksasie, proponuję dwa sportowe (bo tylko taką odzież powinno się szyc z tego materiału), komplectki, pod które można będzie nosić różne golfy czy

przewodniczącym Komisji Socjalno-Ubezpieczeniowej — Ryszard Gracki. Nowo wybranym życzymy owocnej pracy.

KOMUNIKAT DYREKCJI MPK

Z polecenia Dyrektora Naczelnego wszyscy pracownicy MPK oraz członkowie ich rodzin posiadający bilety wolnej jazdy zobowiązani są do okazywania ich po wejściu do pojazdów komunikacji miejskiej.

KOMUNIKAT

Informujemy o zmianach, jakie nastąpiły w Radzie Oddziałowej WEA w Czyżynach.

Na poszerzonym Plenum Rady Oddziałowej w dniu 10 marca br., wybrano nowe władze związkowe. Jednocześnie funkcję przewodniczącego powierzono — Julianowi Pieniążkowi, sekretarzem został — Józef Kowalski, a

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 30

POZIOMO: 7. platyna, 8. re-jestr, 9. energia, 10. kurenda, 11. nominat, 12. bastion, 17. wode-wil, 19. pawilon, 21. parapet, 22. serweta, 23. depozyt, 24. odyniec.

PIONOWO: 1. klangor, 2. sternik, 3. angina, 4. meduza, 5. dementi, 6. stadion, 13. podatek, 14. demagog, 15. Giewont, 16. portret, 18. iperyt, 20. agenda.

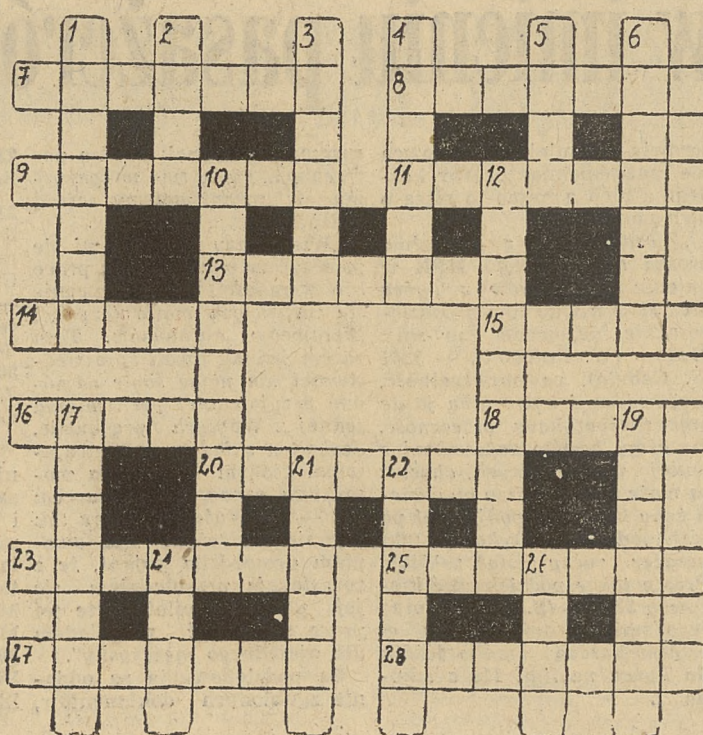
Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki Nr 30 nagrody książkowe wylosowali: Ludwik Osoba — WET-Podgórze; Jerzy Durałowicz — Dz. Inwentaryzacji; Antoni Stokłosa — WET — Nowa Huta.

POZIOMO: 7) Słynny polski

tenor. 8) Gatunek mew. 9) U górala na nogach. 11) Przezroczysta substancja nadająca połysk obrazowi. 13) Wykres. 14) Wentyl. 15) Miejsce załatwiania spraw urzędowych. 16) Ilość towaru przeznaczona do sprzedania. 18) Zawiadomienie o nadejściu listu, pieniędzy. 20) Utwór muzyczny. 23) Szukanie i usuwanie błędów. 25) Walna bitwa, rozprawa. 27) Rozłam w Kościele. 28) Stan w USA.

PIONOWO: 1) W dawnym wojsku niewielka czujka. 2) Sprzeczka, zwada. 3) Naczynie na owoce, rodzaj miski. 4) Nie musisz go mieć, by wypić piwo. 5) Przeciwny poziomowi. 6) Binokiel. 10) Jeździ i jeździ. 12) Słynny malarz holenderski. 17) Adwokat. 19) Coś za coś. 21) Na męskiej szyi. 22) Region w środkowych Włoszech. 24) Tytuł arabskiego dowódcy wojskowego. 26) Egipski święty byk.

KRZYŻÓWKA NR 32



UBEZPIECZ SIĘ!

ków rodziny przy sumie ubezpieczenia 21 tys. zł wyniesie. — 42 zł miesięcznie.

Niezależnie od pracownika ubezpieczeniem objęci są małżonkowie, dzieci, rodzice (teściowie) bez względu na fakt, czy mieszkają z ubezpieczonym czy nie.

W przypadku śmierci, którejś z wymienionych wyżej osób PZU wypłaca odpowiednią kwotę świadczenia natychmiast po złożeniu niezbędnych dokumentów potwierdzonych przez zakład pracy, który wprowadził u siebie tego rodzaju ubezpieczenie.

Na terenie m. Krakowa ta forma ubezpieczenia objętych zostało 300 tys. osób w 830 zakładach pracy. W ub. roku I Inspektorat PZU w Krakowie, który zajmuje się obsługą tych ubezpieczeń i wypłatą świadczeń — wypłacił ok. 102 mln zł.

Tym typem ubezpieczenia bardzo interesują się Rady Zakładowe i sami pracownicy. Jest to bowiem w momencie tragicznego dla rodziny jedna z najpewniejszych form pomocy materialnej.

Wyrażamy przekonanie, że pracownicy naszego zakładu zainteresują się tą formą ubezpieczenia. Bliższych szczegółów udziela Oddziałowe Rady Zakładowe. Tam też można zgłosić swoją chęć przystąpienia do tego typu ubezpieczenia.