

Jak ten czas leci. 7 listopada br., minęło 25 lat. Tak, w samą rocznicę Rewolucji Październikowej uroczystie, z orkiestrą przejechały pierwsze wozy tramwajowe — prowadzone przez ówczesnego przewodniczącego Rady Miejskiej Krakowa — MARCINA WALIGORĘ oraz pracowników MPK: TADEUSZA PAŁEZNIEGO i TADEUSZA PILARSKIEGO po nowo wybudowanych torach, łączących Kraków z powstającym Kombinatem Metalurgicznym Huty im. Lenina i dzielnicą Nową Huta.

To już 25 lat

Miejska komunikacja, stała się jednym z czynników integrujących społeczeństwo starego Krakowa, z napływającymi z różnych stron kraju ludźmi, szukającymi w nowo budowanym Kombinate zatrudnienia i pragnącymi się w dzielnicy, w której on powstaje, na stałe osiedlić. Z jednej strony umożliwiała kontakt z kulturą starego Krakowa, z drugiej — wносиła entuzjazm budowy, tempo i młodość.

25-lecie oddania nowo wybudowanej linii tramwajowej, zbiegło się z 60 rocznicą Rewolucji Październikowej. W akademii jaka miała miejsce 17 bm, w Teatrze Ludowym w Nowej Hucie m. in. udział wzięli: członek Egzekutywy KZ PZPR, przew. Krak. Rady Zw. Zaw. — Antoni Dalkowski, kier. Wydz. KK PZPR — Marian Konopka, przew. Prez. DRN, I sekr. KD PZPR w Nowej Hucie — Antoni Mroczka, sekr. ekon. KD PZPR Śródmieście — Stanisław Kot, wiceprezydent m. Krakowa — dr Jan Skiba, naczelnik dzielnicy Nowa Huta — Edward Strzeboński, kier. Oddz. Zw. Zaw. PGKIP — Mieczysław Kaliciński, przew. Zw. Zaw. Kombinatoru HiL — Edward Ciszowski, z-ca dyr. ZPGKiM — mgr Bogdan Musielewicz, z-ca dyr. nac. MPD i Mostowych — mgr inż. Kazimierz Marcinkowski, sekr. gener. SITK mgr inż. Zdzisław Hyla oraz Z MPK I sekr. — Adam Jedrusik, dyr. nac. — Eugeniusz Więcek, przew. RZ — Józef Grabacki, przew. ZZ ZSMP — Tadeusz Walczak, szef Z-đu Kom. Ssyn. — inż. Tadeusz Trzmiel, długoletni pracownicy: Tadeusz Pałeczny i Antoni Trzmiel.

Zebranych powitał I sekr. KZ PZPR — Adam Jedrusik. Tak sekretarz A. Jedrusik jak i dyrektor d/s Zabezpieczenia Komunikacji — inż. Stanisław Czajkowski nawiązując do tamtego, historycznego już dla naszego miasta okresu czasu, mówili o trudnej i odpowiedzialnej pracy naszego przedsiębiorstwa. W dowód uznania za nią, MPK otrzymało odznaczenie „Budowniczego Nowej Huty”, które w czasie akademii wpięte zostało w Sztandar przedsiębiorstwa.

I sekretarz KD PZPR, przew. Prez. DRN w Nowej Hucie — Antoni Mroczka, złożył organizację partyjnej, związkowej, dyrekcyj i całej załogi MPK serdeczne gratulacje za bardzo trudną pracę, za przewożenie setek, tysięcy, a rocznie milionów ludzi.

Z okazji 25-lecia otwarcia komunikacji tramwajowej łączącej Kraków z Nową Huta, przyznanych zostało szereg odznaczeń.

Złotą odznakę „Za Pracę Społeczną dla Miasta Krakowa” otrzymali: Marian Kaliciński — sekr. KZ PZPR, Kazimierz Świećicki — Z-d Taks., Franciszek Jaworski — Wydz. Prod.-Rem. ZKSAm., Stanisław Mirek, Jerzy Grabowski — WEA Czyżyny, Władysław Stolarek — kier. Wydz. Transp., Michał Sliwa — WET Nowa Huta, Eugeniusz Godzik — Wydz. Sieci, Marian Kaliciński — Księg. Majatk., Ludwik Osoba — WET Podgórze.

„Budowniczego Nowej Huty” otrzymali: mgr inż. Zdzisław Biliński — Min. Adm. Gosp.

Teren. i Ochr. Środ. mgr inż. Zdzisław Hyla — sekr. gener. SITK, mgr inż. Jan Kotus — Zarz. Gł. SITK, mgr inż. Kazimierz Marcinkowski — dyr. nac. Miejsk. Przeds. Rob. Drog. i Most., mgr inż. Jerzy Ostaszewicz — Instyt. Kształt. Środ., prof. Jan Podowski — Min. Adm. Gosp. Teren. i Ochr. Środ., doc. Marian Raj — Instyt. Kształt. Środ., mgr inż. Zygmunt Rawski — dyr. Depart. Min. Adm. Gosp.

Teren. i Ochr. Środ., doc. dr inż. Wojciech Suchorzewski — dyr. Instyt. Kształt. Środ., mgr Tadeusz Piechnik — dyr. Miejsk. Zarz. Drog i Zieleni, Edward Buda — WEA Czyżyny, Jan Kurkiewicz — WEA Bieńczyce, inż. Tadeusz Trzmiel — szef ZKSzyn., Jan Tyrpa, Antoni Socha — WET Nowa Huta, Wojciech Szymoniak — Wydz. Torów, Julian Pieniążek — WEA Czyżyny, Franciszek Salaja — WET Nowa

Huta, Zdzisław Skubieda — kier. WET Nowa Huta, inż. Antoni Goc — szef ZKSAm., Józef Chochorowski, Stanisław Cholewa — WEA Czyżyny, inż. Stanisław Czajkowski — z-ca Dyr. d/s Zabezp. Komunik.

„Zasłużonego dla Kombinatoru Huty im. Lenina” otrzymali: Józef Kawalec — WET Nowa Huta, Tadeusz Paster-

■ Wykonane w Wydziale Remontowo - Produkcyjnym prototypy wagonów typu „105-N”, dostosowane do jazdy w układzie trójczłonowym, przeszły pierwsze pomysłowe próby w czasie trwania wystawy Postępu Technicznego i Racjonalizacji w WET Nowa Huta, gdzie były eksponowane.

■ Mimo obchodów Jubileuszu, związanych z 25-leciem uruchomienia linii tramwajowej do Nowej Huty i dużego zaangażowania w organizację tych obchodów znacznej grupy pracowników inżynierskich

15 dni w MPK



Moment odnawienia Sztandaru MPK odznaką Budowniczego Nowej Huty.

technicznych zakładu. Zakład Komunikacji Szynowej w m-cu listopadzie br., osiągnął najwyższy w tym roku, miesięczny wskaźnik wykorzystania taboru tj. 87,2 procent — co oznacza iż oddawano codziennie do ruchu średnio 10 jednostek więcej niż przewiduje plan.

■ Podczas obrad Konferencji Naukowo-Technicznej padł wniosek, by MPK Kraków zorganizowało również kursy konferencyjne pt.: „Metody organizowania kursokonferencji”.

■ W związku z zaistniałą sytuacją wynikała z przekazania do eksploatacji Podstacji Trakcyjnych przy ul. Brożka i na Dąbni, oraz z przewidzianym w najbliższym okresie, uruchomieniem Podstacji przy ul. Grzegorzkiej, Wydział Sieci i Podstacji opracował program modernizacji układu zasilania, który zostanie przedstawiony i poddany pod dyskusję specjalistów MPK na najbliższym zebraniu Zakładowego Koła SEP.

■ Nareszcie oddano do użytku drogę dojazdową do WEA Czyżyny.

MILIONY DO PODZIAŁU

Problem energetyczny występuje nie tylko w Polsce. Jest on ogólnosiwiatowy. Nawet takie potęgi gospodarcze, jak Stany Zjednoczone Ameryki zmuszone są w swojej gospodarce prowadzić korekty na rzecz oszczędności energii elektrycznej. Również i Polsce te problemy nie mogą być obce. Sprawa nabiera szczególnej wagi w okresie jesienno-zimowym kiedy to wiadomo, zużycie energii wzrasta. Ze względu na charakter naszej działalności, MPK jest potencjalnym jej „pożeraczem”.

W oparciu o wytyczne ministra naszego resortu został w przedsiębiorstwie opracowany program przedsięwzięć mających na celu uzyskanie oszczędności energii elektrycznej. Chodzi o to, by wyeliminować niepotrzebne zużycie, spowodowane niedociągnięciami natury technicznej bądź też organizacyjnej.

Tylko właściwie konserwowane i naprawiane maszyny o napędzie elektrycznym zapewniają prawidłowe korzystanie z energii.

Dużym marnotrawstwem są maszyny nie pracujące, a będące „na chodzie”. Ta sprawa znalazła także swoje odbicie w opracowanym u nas programie. Szczególne znaczenie — gdyż jest to jedna z naszych podstawowych działalności — ma sprawność silników tramwajowych w pociągach będących w ruchu. Nie można też dopuścić do nadmiernej ilości taboru tramwajowego w ruchu po godzinach szczytu. Wiele zależy także od umiejętności prowadzenia pojazdu przez motorniczych; Organizowane więc są dodatkowe szkolenia.

Są to oczywiście tylko najważniejsze punkty programu; sam program jednak sprawy nie rozwiąże. Zbyt dużo jest jeszcze przykładów marnotrawstwa i lekkomyślności. A przecież tak niewiele trzeba, by wyłączyć zbędną żarówkę. Współdziałać musimy wszyscy, bo jest to nasza wspólna sprawa. Rzecz przecież nie w tym, by przez oszczędności utrudniać sobie życie ale najwyższy czas zdać sobie sprawę, że „państwo to nasze”, a oszczędzając na marnotrawstwie zdobywamy dodatkowe miliony, które, przeznaczone do podziału, poprawią byt nam wszystkim.

F.S.

Zapoczątkowana przez II Plenum KC PZPR akcja likwidacji nadmiernych zapasów materiałowych jest nadal aktualna i trwa; rzecz przecież nie tylko w jednorazowym przeglądzie i zarządzaniu likwidujących nadmiarów.

Sytuacja z częściami zamiennymi na rynku jest taka, że wypadłoby brać wszystko to, co jest dostępne, a mogłoby się przydać. Ta zapobiegliwość jest nawet logiczna, jeżeli weźmiemy pod uwagę sytuację jaka istnieje w zaopatrzeniu. Z drugiej jednak strony, gromadzone części nie zużywane natychmiast — tworzą nadmierne zapasy, które zamrażają środki finansowe i są z ekonomicznego punktu widzenia niekorzystne; wzrastają bowiem koszty.

Jak więc wybrnąć z sytuacji? Jak zabezpieczyć podstawową działalność przedsiębiorstwa, a jednocześnie zmniejszać koszty? Pogodzenie tych dwóch problemów wydaje się niemożliwe. Jest to jednak niemożliwość tylko pozorna.

Ot, na przykład, obecnie w przedsiębiorstwie w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego, wzrost zapasów jest duży;

na koniec października br. zapasy sięgały sumy 90 mln zł. Duży procent tej kwoty stanowi odzież ochronna; pracownicy nie pobierają jej w odpowiednich terminach i miast służyć zgodnie z przeznaczeniem, zalega magazyny, stwarzając pozory nadmiernych zapasów. Także okazała suma stancji części zamienne do wozów i pociągów

tramwajowych starego typu — nie eksploatowanych już w całym kraju, nie ma więc możliwości upłynięcia ich. I tutaj na marginesie tej sprawy nasuwa mi się pomysł. W wielu wypadkach z powodu braku pewnych elementów na rynku, zmuszeni jesteśmy produkować je sami. Z pomocą przychodzi tu racjonalizacja z materiałami.

A może by tak udostępnić im te właśnie bezużyteczne części? Może potrafiłby coś z nich zrobić, a przedsiębiorstwo uwolnił od nadmiernych zapasów?

Zmora dla branzowców są zapotrzebowania doraźne, a więc nie ujęte w planie kompleksowych zakupów. Często właśnie one tworzą zapasy ponadnormatywne. A przecież wydawałoby się, że powinny one być pobierane natychmiast.

Utrudnieniem dla zaopatrzeniowców są materiały potrzebne dla Zakładu Remontowo - Inwestycyjnego. Zakład ten bowiem nie jest ujęty w planie kompleksowym zakupów. Plan jest sporządzony tylko na materiały potrzebne do remontów. Dzieje się tak dlatego, że kierownictwo zakładu nigdy nie wie na pewno dziś, co będzie robić jutro. I znów — nie jest to efektem jego nieudolności; po prostu zakład ten, realizuje to, co w danej chwili jest konieczne, toteż jego potrzeby materiałowe realizowane są na bieżąco.

Inny problem często paradoksalny — to sprawa ogumienia. Ostatnio jesteśmy jedynym przedsiębior-

stwem upoważnionym do zakupu ogumienia dla wszystkich przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju.

Jest to logiczne, łatwiej bowiem kompleksowo dokonywać zakupu. I trudno wymagać, by każde nawet małe przedsiębiorstwo dokonywało transakcji na własną rękę. Paradoksalnie w czym innym, mianowicie w składowaniu ogumienia. Nie ma bowiem chyba logicznych przesłanek, by całość zakupu wędrowała do Krakowa i stąd była ponownie rozprowadzana na cały kraj. Dochodziło już bowiem do takich „kwiatków”, że sprowadzaliśmy np. detki z Olsztyna, a następnie tamtejsze przedsiębiorstwo komunikacyjne — odbierało je z Krakowa. Za wiele wspólnego to chyba z właściwą gospodarką ekonomiczną nie ma. U nas wchodziły jeszcze w grę, niby dla nas nadmierne, zapasy, no i koszty składowania.

Ostatnio czyni się jednak starania w Ministerstwie, by zakupy dokonywało na szczeblu przedsiębiorstwa, ale towar był odbierany przez zainteresowanych bezpośrednio od producentów.

FILOMENA SERVA

O właściwą gospodarkę materiałową

Chomiki z konieczności

(Dokończenie ze str. 1)

nak, Stanisław Ziomek — Wea Bieńczyce, Edward Suter — Dz. Dochodz.-Wypadk., Antoni Trzmiel — Sekcja Kontr. Jakości ZKSzyn., Franciszek Cepuch, Kazimierz Ciechański — WEA Bieńczyce, Józef Gąsior — Wyzd. Prod.-Rem. Zakł. Kom. Sam., Mieczysław Nawalaniec, Kazimierz Maurer — Wyzd. Transp., Jan Leśniak, Feliks Kijowski — WEA Czyżyny, mgr Marian Dudek — Kier. Wyzd. Zabezp. Ruchu, Jan Parobi — WEA Bieńczyce, Jan Ożóg,

NOT-u" otrzymał dyrektor — inż. Eugeniusz Wiecek, srebrną odznakę — dyrektor d/s zabezp. komunik. — inż. Stanisław Czajkowski.

Srebrne Odznaki „Honorowe SITK” — inż. Tadeusz Trzmiel — szef Zakł. Kom. Szyn., Stanisław Mikulski — kier. WET Podg., Józef Grabacki — przew. RZ.

Serdeczne podziękowania, za przewożenie przez 25 lat pracowników, złożył załogę MPK przew. Zw. Zaw. Kombinatu Edward Cisowski. Miłym akcentem był wniesiony przez



Podziękowania i kwiaty dla załogi MPK od załogi Kombinatu Huty im. Lenina.



Odnaczenie Zasłużonego dla Kombinatu Huty im. Lenina otrzymuje Rozalia Wójcik z WET Podgórze.

To już 25 lat

Józef Czołnek, Rozalia Wójcik — WET Podgórze, Stanisław Knap, Stanisław Machaj — Wyzd. Sieci, Fryderyk Nowak, Jan Machno, Edward Ciosek, Tadeusz Żarski — WET Nowa Huta.

„Budownicze Huty im. Lenina” otrzymali: Karol Badura — Wyzd. Taryf.-Bilet., Jan Tyran — Wyzd. Prod.-Rem., ZKSzyn., Ludwik Stodolak — Sekcja Bilet., Franciszek Salaja — WET Nowa Huta, Marian Salomon — Wyzd. Torów, Bronisław Pyka — Wyzd. Prod.-Rem. ZKSzyn., Franciszek Orszanski — szef Z-du Taks., Eugeniusz Godzik — Wyzd. Sieci, Cecylia Dąbros — Wyzd. Zabezp. Ruchu.

Złota odznakę „Honorową

grupe młodzieży w strojach organizacyjnych SZMP z Huty im. Lenina — olbrzymi kosz czerwonych goździków.

Trzeba jeszcze dodać, że w akademii wzięli udział przedstawiciele bratnich przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju.

Gratulacje, podziękowania, za trudną i odpowiedzialną pracę, życzenia szczęścia, dalszej pomyślności przekazywane zarówno dla członków naszej załogi, jak również ich rodzin od przybyłych na uroczystą akademię przedstawicieli władz miasta i dzielnicy Nowej Huty — wypełniły chwile tej uroczystości.

MARIA BUBACZEWSKA

„Staruszek” tramwaj

Powrócił do łask

W dziejach „pocziwego” tramwaju był okres, iż wydawało się, że to już koniec ze „staruszkami”. — Mieszkańcy miast byli zafascynowani nowoczesnością, także w komunikacji. Wzorem bogatych państw, śniły nam się szybkie metra, a na powierzchni autobusy i to tylko pospieszne. Szybko jednak przyszło opamiętanie. Do łask powrócił tramwaj. Okazało się bowiem, że na metro nie wszystkich stać, a autobusów nie wszystkim wystarcza. A czyż można nazwać taką linię pospieszoną, jeżeli średnia częstotliwość autobusów wynosi minut 12? A i z tą średnią różnie bywa i „średnio” czeka się dłużej.

18 listopada br., w Dzielnicy Nowej Hucie z okazji 25 lat uruchomienia linii tramwajowej do Nowej Huty, odbyła się Konferencja Naukowa — Techniczna na temat: „Rola komunikacji szynowej w obsłudze aglomeracji krakowskiej”. — Wygłoszone referaty oparte na wieloletnich badaniach pozwalały twierdzić, iż mimo rozwoju motoryzacji, tramwaj jest nadal podstawowym środkiem transportu pasażerskiego w mieście na trasie dom — praca. Należy więc tak kierować rozwojem komunikacji, by czas trwania przejazdu zmniejszyć do minimum.

Wszyscy wiemy, że już dziś nie jest łatwo szybko przejechać przez śródmieście Krakowa w godzinach szczytu. A przecież będzie jeszcze gorzej jeżeli nie pomyśli się u nas przy okazji projektowania osiedli — o połączeniu komunikacyjnym ze śródmieściem i innymi rejonami miasta. Ważne to tym bardziej, że budownictwo mieszkaniowe nie nadąża jednocześnie z budową punktów usługowych i handlowych. Jedynym środkiem lokomocji staje się więc autobus. Z tym, że i tutaj projektantom brakuje wyobraźni. Bo w planach widnieją parkingi dla samochodów prywatnych, brak natomiast końcówek autobusowych. Z konieczności zamienia się więc parkingi na pętle autobusowe. A przecież inne są wymogi dla wjazdów i parkowania małych samochodów, a inne dla autobusów. Jest to już więc pierwszy błąd, który owocuje — potem przez lata. Często bowiem owe „pro-rizorki” pozostają na stałe.



Grupy: Koła ZBoWiD; młodzieży i pracowników MPK składają wiązanki kwiatów pod pomnikiem Lenina w imieniu wszystkich uczestników konferencji.

Męczą się więc kierowcy, psuje się tabor, którego i tak nie jest za dużo, a pasażerowie gniją się w przepełnionych autobusach.

Zupełnie także niedostrzegaliśmy, że w nasza przystanku w sprawniejszym funkcjonowaniu komunikacji. Mileczą na ten temat plany. Wydawać by się mogło, że usytuowanie przystanku to kwestia zadania i znaku informującego — tymczasem, jego lokalizacja jest, bardzo ważna nie tylko ze względu na bezpieczeństwo wsiadających i wysiadających. Znaczenie ma nawet biały — wydawałoby się sprawa — jak wysokość peronów. Im mniejsza bowiem odległość jego poziomu od poziomu podłogi np., pociągu tramwajowego, tym sprawniejsze wsiadanie i wysiadanie, a więc krótszy okres postoju na przystankach, a tym samym szybsze pokonywanie trasy. Najwyższy czas, by przestać mówić na ten temat, a zacząć działać i to w koordynacji z MPK.

O budowie metra w najbliższym czasie, krakowianie, nieścisły, mogą tylko marzyć. Dlatego też bardzo podobały mi się wnioski jednego z dyskusyjantów — przedstawiciela z Instytutu Kształtowania Środowiska, mgr Karaska. Jego postulaty są możliwe do realizacji w naszych warunkach. Proponował, by modernizacja pociągów tramwajowych przebiegała w kierunku zwiększenia ich pojemności, a co za

tym idzie mocy silników trakcyjnych. Proponował — co zresztą nie jest nowością — dwupoziomowe skrzyżowania i przejścia podziemne dla pieszych.

Ciekawą i możliwą do zrealizowania jest także propozycja utworzenia dla komunikacji tramwajowej „zielonej linii”. Chodzi mianowicie o sygnalizację na skrzyżowaniach, wzbudzaną przez tramwaje. No i to, o czym już pisałam,



Tematy komunikacyjne skupiały uwagę wszystkich uczestników konferencji.

dostosowanie poziomu peronów przystankowych tak, by maksymalnie usprawnić wsiadanie i wysiadanie. Tylko przy tych usprawnieniach miast, średniej dotychczasowej prędkości, 9 km/godz., byłaby możliwość osiągnięcia średnią do 35 km/godz. Jeżeli tylko ten jeden wniosek byłby zrealizowany — to konferencja zdała swój egzamin.

Należy sobie życzyć, by realizacja wniosków była tak sprawna, jak organizacja konferencji. Duże tutaj brawa należą się organizatorom. Byli nimi: Zarząd Główny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji oraz MPK. Konferencję zaszczylił m. in.: mgr inż. Z. Bieliński — przedstawiciel naszego Ministerstwa, dr J. Skiba — wiceprezydent m. Krakowa, J. Krzywda — ca. naczelnika Dzielnicy N. Huta, mgr inż. Z. Hyla — sekretarz Zarz. Gł. SITK, przew. Krak. Oddz. Stowarz. Inż. i Tech. — mgr inż. M. Szeliński, przew. Oddz. Krak. Stowarz. Elektr. Polsk. — doc. dr inż. J. Strojny; delegaci Instytutu Kształtowania Środowiska z ich dyrektorem — doc. dr inż. W. Suchorzewskim; delegaci Instytutu Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej z dyrektorem — dr inż. J. Magiera; Instytutu Elektrotechniki i Elektroniki Politechniki Krakowskiej z dyrektorem — dr inż. W. Węglarskim, prof. dr inż. Jan Podoski — nestor trakcji szynowej w Polsce i przewodniczący konferencji oraz władze polityczne — administracyjne i reprezentacja załogi naszego przedsiębiorstwa.

F. SERWIN

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
INSTYTUT POJAZDÓW SZYNOWYCH

Szanowny Pan
INŻ. EUGENIUSZ WIECEK
Dyrektor Naczelny
Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego
w Krakowie
ul. Wawrzyńca 13

Z okazji dwudziestopięciolecia funkcjonowania komunikacji szynowej do Nowej Huty, zechce Pan Dyrektor przyjąć w imieniu dyrektora Instytutu prof. dr hbl. inż. Jana Brosia oraz wszystkich pracowników najserdeczniejsze gratulacje.

Cieszymy się, że zapoczątkowany od tego czasu dynamiczny rozwój komunikacji w naszym mieście trwa nadal ku zadowoleniu również i nas, korzystających przecież na codzień z Waszych usług.

Z-ca Dyrektora d/s Badań Naukowych
i Współpracy z Gospodarką
dr inż. JERZY MAGIERA

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym, składamy naszym Jubilatom, którzy od 1 do 30 listopada br., obchodzą jubileusz pracy w MPK Kraków:

25 LAT

Zbigniew GŁOGOWSKI — ZKSzyn.
Ryszard LASKOWSKI — Dz. Usł. Byt.
Janina LEŃCZOWSKA — Dz. Osobowy

20 LAT

Władysław, Jan BIEL — Wyzd. Torów
Bronisława DOMAGAŁA — WET Podgórze
Stefan KARENDAL — Wyzd. Rem.-Prod.
Jerzy KATNIK — WEA Bieńczyce
Maria MALIK — WEA Bieńczyce
Krystyna MACZKA — Wyzd. Zabezp. Ruchu
Stefan STRACH — Wyzd. Prod.-Rem.

15 LAT

Andrzej BEDNARZ — WEA Bieńczyce
Józef DATA — WEA Czyżyny
Władysław KASPERKIEWICZ — WEA Bieńczyce
Aniela KURZYDYM — WET Podgórze
Edward KOŚCIEŃ — Wyzd. Transp.
Zofia MOSZKOWSKA — Wyzd. Zabezp. Ruchu
Władysław OWCA — Wyzd. Zaop. Mater.
Władysław PODOLSKI — Wyzd. Budowl.
Stanisław SAWINA — Wyzd. Torów
Feliks SROKA — WET Podgórze
Ryszard WRONIAK — WEA Czyżyny

10 LAT

Zbigniew BABULA — WEA Czyżyny
Piotr BARANIK — WEA Bieńczyce
Jan BAŚ — Ośrod. Wczasowy
Franciszek KOWALIK — Wyzd. Torów
Stanisław, Józef LENART — Wyzd. Torów
Stanisława LIZAK — WET Nowa Huta
Józef MALISZCZAK — Zakł. Taks.
Marian NUREK — Wyzd. Prod.-Rem.
Anna PAJORSKA — WEA Bieńczyce
Krystyna PIPER — Dz. Koord. Ekspl.
Leopold ROLNIAK — Dz. Kult. i Sportu
Anna SAJAK — WET Nowa Huta
Jerzy SIWEK — WEA Bieńczyce
Bronisław SUSKI — Zakł. Kom. Samoch.
Stanisława WASIK — Wyzd. Taryf.-Bilet.

(A. K.)

O kierowcach dobrze

W artykule „O kierowcach” dziękuję pasażerka, w liście red. F. Serwin podała przykład dobrej pracy kierowcy WEA — Bieńczyce za to, że autobusu z linii „143” p. R. Malca z WEA Czyżyny. Zmobilizowało mnie do napisania do Redakcji, gdyż i u nas w Bieńczycach mamy kierowców, których pasażerowie chwalą w swych listach. I tak, grupa pracowników „Energopolu-2” (dwadzieścia podpisów) chwali kierowcę linii „109”, numer autobusu 1603, nr sl. 2058 — p. Eugeniusza Żarnowca za — cytuję: „...niezwykłą uprzejmość i nienaganne zachowanie wobec wszystkich pasażerów, jadących jego pojazdem. Sprawia to, że nasza droga do pracy jest wyjątkowo miła i bezpieczna, ponieważ jest on równie wytrawnym kierowcą”. W dalszym ciągu listu czytamy: „Każdy z nas chciałby jeździć zawsze z takim kierowcą”. A na zakończenie: „Prosimy o specjalne wyróżnienie naszego Kierowcy-Idealu”.

Pasażerka, p. Jadwiga Korczyńska nadesłała długi list, w którym opisuje piękne zachowanie kierowcy autobusu 1700 na linii „103”. Zatrzymał się on na przystanku „na zadaniu”.

Temu samemu kierowcy, (Dokończenie na str. 4)

Na S.O.S. kierowców

Wyjeżdżają codziennie z Czyszyńskiej zajeżdźni. Udała się przed Kombinat Huty im. Lenina, na Kleparz, Azory, Kapelanę, ul. Wawrzyńca i do Łagiewnik. Pracują na dwie zmiany w godzinach od 5.00 do 24.00. Wyposażone w krótkofalówki, na każde wezwanie jadą ze swych miejsc postojowych, tam gdzie wzywają ich pomocy.

Jednym z nich — pogotowie technicznym, numer boczny 125 udaje się z WEA w Czyżynach w kierunku Kombinatoru HIL. Jan Pietryka, w jednej osobie kierowca i mechanik, to cała obsługa wozu. Na miejscu zastajemy, przybył przed nami pogotowie techniczny numer boczny 125 z obsługującym go Henrykiem Misiurą. Zatrzymujemy się na poboczu drogi.

Typowo listopadowa pogoda. Pada deszcz ze śniegiem. Jest zimno.

— Oby tylko nie było dziś poważniejszych awarii. Na taką słotę nieprzyjemnie jest leżeć pod wozem — zwraca się do mnie Jan Pietryka.

Godzina 14.55. Rozmowę przerywa nam wejście kierowcy autobusu „125” numer boczny 1327. — Proszę o pomoc, urwała mi się i zgubiła lewa wycieraczka!

Jan Pietryka zagląda do skrzyni. Wyjmując wycieraczkę, wychodzi i sprawnie umieszcza ją przed szybą autobusu. Kierowca „125” podpisuje wykonaną pracę i odjeżdża na przystanek dla wsiadających.

Jest już następne zgłoszenie. Tym razem telefoniczne. Kierowca „122” numer boczny wozu 1426 prosi o pomoc. Będzie czekał na przystanku początkowym „110” i „122”, przy al. Rewolucji Październikowej. Hamulce blokują mu w autobusie tylne koła.

Ruszamy w kierunku Centrum Administracyjnego. W tym czasie drugie pogotowie odjeżdża „ratować” autobus na Wzgórzach Krzesławickich.

Naprawa hamulców nie trwa długo ale autobus musi dostać jeszcze 5-litrowy „zastrzyk” oleju.

Wracamy przed Hutę im. Lenina. Jest 15.30. Tu już czeka na nas następny delikwent

„132” numer boczny 523. Założenie bezpiecznika do prądu i wymiana wyłącznika do drzwi, zabiera nieco więcej czasu. Autobus i tak był już opóźniony. Kierowca traci jeden kurs.

Na razie jest trochę spokoju. Ze Wzgórz Krzesławickich, wraca drugi wóz techniczny. Rozmawiamy.

— W MPK pracuję już 15 lat — mówi Jan Pietryka. Do czasu przydzielenia nam tych wozów technicznych,

do momentu zjazdu do zajeżdźni.

Regulatorki ruchu przyjmują telefonicznie kilka zgłoszeń. Inspektor ruchu Józef Sucharski, przekazuje je obsłudze wozów technicznych: „111” numer boczny 1316 stoi koło Cementowni, ma awarię wycieraczek. Na Wzgórzach Krzesławickich również „wysiadły” wycieraczki w autobusie numer...

— Co za plaga z tymi wycieraczkami? — zapytuje.

kiem wychodziłam prawie do każdej usuwanej awarii. Po stanawiam zakończyć na dzisiaj pracę.

W budce regulatorów ruchu jest ciepło, jasno i przytulnie. Postanawiam poczekać tu na „B” pośpieszny. Będzie to dość długo trwało. Są tylko trzy na trasie. Nareszcie przyjeżdża — numer boczny 1336. Wychodzę i dołączam do kilku pasażerów, stojących na przystanku dla wsiadających. Wchodzimy do środka wozu. Kierowca zamyka drzwi i...

— Proszę wysiadać, drzwi urwane, nie mogę jechać.

Wracam do gościnnego pomieszczenia regulatorów ruchu. Sytuację moją i wielu innych pasażerów „B” pośpiesznego, ratuje decyzja inspektora ruchu Józefa Sucharskiego, który wypuszcza na trasę wóz z numerem boczny 1345.

Odjeżdżam. Zza szyby „B” pośpiesznego widzę, że odjeżdża również pogotowie techniczne „135” — w kierunku Cementowni, „125” — do Centrum Administracyjnego. Wyjeżdżają na s.o.s., kierowców. Ratuja sytuację na liniach autobusowych naszego miasta.

— Czy obecne pogotowie techniczne zdają egzamin?

Odpowiedzią niech będzie ilość usuwanych przez nich awarii, która wynosi przeciętnie 15 na jedną zmianę i na jedno pogotowie w ciągu dnia. Cyfra ta pomnożona przez 2 (dwie zmiany), a następnie przez ilość (8 do 9), wysłanych na miasto wozów pogotowia technicznego, da cyfrę usuwanych w każdym dniu awarii...

Twórcami wozów „pogotowia technicznego autobusowego z podnośnikiem do transportu i ładowania opon” są pracownicy Wydziału Produkcji i Remontowej: mgr inż. Janusz Kucharski, były pracownik — inż. Gabriel Mitraszewski, Czesław Dziewoński i Tadeusz Kowalik. Zostali oni laureatami konkursu z dziedziny „Poprawy warunków pracy” i otrzymali wyróżnienie Naczelnej Organizacji Technicznej.

MARIA BUBACZEWSKA



zaadaptowanych ze skasowanych autobusów, jeżdżiliśmy „Zukami”.

— Które ocenia pan jako lepsze?

— W tych jest większy komfort — umywalka, szafka do suszenia odzieży, więcej miejsca do pracy, zamontowane podnośniki do opon.

Wystarcza tylko jednoosobowa obsługa. Jest również możliwość holowania z trasy do zajeżdźni autobusów, które uległy poważniejszemu awariom czy wypadkom. Na korzyść „Zuków” przemawia ich lekkość, zwrotność, które szczególnie cenne są na wąskich uliczkach starego Krakowa.

Godzina 16.10. Do zakrętu podjeżdża i staje „125” numer boczny 1613. Wóz ma słabe baterie, jak się motor zgasi, to już nie można go bez pchania zapalić. Jak teraz zapali, to musi być już „na chodzie” aż

— To normalne, przy takiej „psiej” jak dzisiaj pogodzie. Trudno jechać jak się jedną zgubi. Szczególnie jak to jest „lewa”, oczyszczająca szybę przed siedzącym w wozie kierowcą.

Kończy się szczyt ruchu, coraz mniej autobusów w eksploatacji. Pogotowia techniczne mają trochę luzu w pracy.

— I tak dzisiaj nie było najgorzej. Widocznie na trasę wypuścili mało wozów — stwierdza Jan Pietryka.

Zainteresowana sprawą, zdobywam informacje. Okazuje się, że nie wyjechało 12 wozów z Czyżyn, a 22 z Bieńczyc. Zgadza się. Jest to swego rodzaju barometr awaryjności.

Mimo plastikowej zasłony (projekt racjonalizatorski Jana Pietryki), oddzielającej kabinę kierowcy od reszty wozu technicznego, przemarzłam do „szpiku kości”. Nie dziwnego. Wraz z kierowcą-mechani-

Popołudnie przy ul. Bohaterów Stalingradu

● Funkcjonariusze MO i kontrolerzy MPK w akcji kontrolno-porządkowej.

● Dzień przyjmowania stron.

● Refleksje.

O godzinie 14.00 wielu krakowian skończyło już pracę; zakupy, wizyty, spotkania — w sumie wolne popołudnie. Nie dla wszystkich; tego popołudnia 14 funkcjonariuszy MO w cywilu, 29 inspektorów kontroli MPK w cywilu i 1 Społeczny Kontroler Cywilny rozpoczęło o godzinie 14.00 — 17.00 akcję kontrolno-porządkową w środkach komunikacji miejskiej na terenie dzielnic Nowa Huta, Całocia, działów kierował mjr Borek z KD MO Nowa Huta, a ze strony MPK Główny Inspektorzy: Mirosław Olczyk i Edward Sochacki. Mimo, iż w tym dniu przypadł inspektorom: Tadeuszowi Zabagło i Kazimierzowi Göttingerowi dzień wolny od pracy, włączyli się do akcji.

Choć minęły godziny szczytu, w których jak tłumaczy amatorzy jazdy bez biletu — trudno dopchać się do kasowników; tramwaje i autobusy zaroiły się od gapowiczów. Na przeprowadzonych 846 kontroli zatrzymano 6 biletów miesięcznych, nałożono opłat podwyższonych 151 po 50 zł, na sumę 7.550 zł., 24 opłaty po 100 zł na kwotę 2.400 zł. Spo-

łożeniu opłaty podwyższonej: 78 szt., zawiadomień po 50 zł., na sumę 3.900 zł., 53 po 100 zł., na kwotę 5.300 zł. Ukarano w sumie 306 pasażerów na łączną kwotę 19.150 zł.

Funkcjonariusze MO sporządzili 12 wniosków do Kolegium d/s Wykroczeń, w tym 1 wniosek w trybie przyspieszonym. Izbie Wytrzeźwień przekazano 6 pasażerów. Oprócz tego funkcjonariusze MO ukarali mandatami karnymi 10 osób.

Nadal mimo licznych kontroli notuje się duże rozluźnienie dyscypliny pasażerów w środkach komunikacji MPK na terenie dzielnic Nowa Huta, gdzie co 2,5 kontrola ujawnia pasażera bez biletu.

Mimo akcji kontrolno-porządkowej Wydział Taryfowo-Biletowy oddelegował w tym dniu czterech inspektorów do Komitetu Organizacyjnego Obchodów 25-lecia Komunikacji do Nowej Huty. Czesław Pagacz, Edward Wójtowicz, Bogdan Opach i Kazimierz Janiszewski pracowali od 8.00 rano do 22.00.

Od godziny 14.00 do 16.00 kierownik Wydziału Taryfowo-Biletowego: Elżbieta Grochola i Główny Inspektor — Edward Sochacki przyjmowali strony w ramach skarg i odwołań, 15 pasażerów zareklamowało zasadność nałożenia na nich opłaty podwyższonej; w 13 przypadkach petentów załatwiono negatywnie; pasażerowie ci korzystali z prze-

jazdu bez biletu nie wykazując najmniejszych starań, by odkupić bilet od współpasażerów, czy też by posiadany skasować. Z tego 2 pasażerów legitymowało się biletami miesięcznymi, które ze względu na zmianę miejsca zamieszkania im nie przysługiwały. Tylko w tych dwóch przypadkach straty, jakie poniosło przedsiębiorstwo z tytułu korzystania z przejazdu na nieprawnie posiadane bilety zostały wliczone na około 1.700 zł. Z pozostałych trzech spraw, dwie anulowano na podstawie dołączonych pracowników biletów miesięcznych na daną trasę. W jednym wypadku anulowano opłatę podwyższoną; pasażer linii strefowej „208” posiadał zaniżoną opłatę za przejazd 0,50 zł. Przyjęto jego wyjaśnienie, iż było to wynikiem błędnej informacji ze strony współpasażerów.

Przy okazji należałoby nadmienić, iż mimo właściwej informacji i oznakowania autobusów na liniach pośpiesznych, gdzie cena przejazdu wynosi 3 zł., gros studentów kasuje bilety ulgowe w cenie 0,50 zł.

Mieszkańców w naszym mieście wciąż przybiera, powiększa się sieć komunikacyjna, tak w trakcji tramwajowej jak i autobusowej. Przybiera pojazdów oddawanych do ruchu, przybiera też amatorów jazdy bez biletu. Nie przybiera jedynie inspek-

torów do kontroli, a wręcz odwrotnie z każdym rokiem zmniejsza się stan zatrudnienia w Wydziale. Niepokoi całkowity brak chętnych do podjęcia tej pracy; spoza przedsiębiorstwa nie przychodzi nikt, mimo stosunkowo dobrej płacy.

Liczybą przemawiają; w roku 1975 w Wydziale zatrudnionych było 121 inspektorów i konduktorów, w roku 1976 stan ten zmniejszył się do 86 inspektorów i konduktorów. W chwili pisania sprawozdania stan inspektorów do kontroli biletowej wynosi 59 pracowników. Cóż, załoga się starzeje wielu naszych pracowników przechodzi na renty i wcześniejsze emerytury czy też ze względów na trudną, niepopularną pracę do innych wydziałów. Sytuacja taka budzi niepokój. Szukamy rozwiązań. Usiłujemy pozyskać studentów na 1/4 etatu. Aktualnie Dział Osobowy prowadzi rozmowy z pełnomocnikami uczelni. Czy uda nam się jednak pozyskać tylu chętnych, by zabezpieczyć potrzeby Wydziału Taryfowo-Biletowego w tym zakresie?

Główny Inspektor Ruchu EDWARD SOCHACKI

Od red. Popołudnie w Taryfowo-Biletowym, takie jak wiele innych. Pracowite. I choć to tylko mały wycinek codziennej działalności — świadczy o ogromie zadań i dobrej pracy zatrudnionych w Wydziale.

Związki zawodowe są najbardziej masową organizacją ludzi pracy. Jej siła to nie tylko jednak liczebność lecz przede wszystkim kompetencje. Praktycznie nie ma takiego zagadnienia w zakładzie pracy gdzie nie mogłaby wkroczyć organizacja związkowa. Często jej działalność nie ogranicza się tylko do 8 godzin w zakładzie. Wieru z nas swoje prywatne i osobiste sprawy powierzało związkowi i otrzymało pomoc.

Bardzo dużo szczególnie na polu poprawy warunków socjalnych i wypoczynku załogi w naszym przedsiębiorstwie zrobiły właśnie związki zawodowe.

14 listopada br. odbyło się zebranie sprawozdawcze Rady Zakładowej. Związkowcy mówili o tym, co już zrobiono w przedsiębiorstwie dla załogi. Najwięcej jednak głosów było o tym, co jeszcze zrobić trzeba. Mimo że postępy są ogromne, że porównując warunki socjalne — chociażby sprzed pięciu lat — postęp jest wielki, zrobić trzeba jeszcze więcej. Zbyt duże mamy bowiem zaległości, by można je nadrobić.

W interesie pracownika

w ciągu jednego roku. Niektóre formy działalności muszą przejść zasadnicze zmiany, by zdawały egzamin. Ot, chociażby organizacja czasu wolnego po pracy. Stale metody i najbardziej masowe, takie jak organizowanie wycieczek, niby nadal są atrakcyjne, a jednak coraz mniej popularne. Problemem jest także organizacja czasu w wolne od pracy soboty. Faktem jest, że ta forma wypoczynku nie ma w naszym kraju długich tradycji, nie ma więc generalnych wskazówek i tutaj działacze zdani są sami na siebie.

Najtrudniejszy problem to mieszkania i działki dla pracowników. Aktualnie na liście zakładowej zarejestrowanych jest 265 pracowników. Tymczasem w roku 1976 przedsiębiorstwo nie otrzymało ani jednego mieszkania. Nieco lepiej wyglądała sprawa w roku bieżącym. Po interwencjach u najwyższych władz, otrzymujemy 18 przydziałów. To nie może w pełni zadowalać. Jeżeli jednak weźmiemy pod uwagę sytuację mieszkaniową w Krakowie, trudno odmówić mimo wszystko sukcesu i na tym polu. Nie możemy bowiem nieestety, osiągnąć mierzyć tylko stopniem zaspokożenia potrzeb ale wysiłkiem — chociażby na przykładzie mieszkaniowym — jakim łagodzi się napięcia.

Natomiast problemem, który — zdaniem pracowników — ciągnie się stanowczo za długo, to działki pracownicze. Ta



Pracownicy Wydziału Torów składają zebraniem meldunek o czynach i zobowiązaniach załogi Zakładu Komunikacji Szynowej.

sprawa trwa stanowczo za długo i jest koniecznością chwili. Należy rozwiązać ją w najbliższych miesiącach.

Na zebraniu sprawozdawczym podjęto szereg wniosków. Ich treść świadczy o stałej trosce Związków Zawodowych o sprawy pracownicze, o poprawę warunków pracy i stabilizację załogi.

Jeden z nich mówi o wydłużeniu czasu spłaty pożyczek normalnych z 12 do 18 miesięcy i długoterminowych z 20 do 30 miesięcy. Zaproponowano także, by w przypadku śmierci członka PKZP podwyższyć zapomogę pośmiertną z 7 do 8 tys. zł.

Tylko ten jeden wniosek wskazuje, iż działalność związkowa w naszym przedsiębiorstwie ma na uwadze przede wszystkim — pracownika i jego dobro.

F. SERWIN

Śladem uchwał rządowych

WŁASNY DOM

Niemalże problemem nr 1 w naszym kraju jest budownictwo mieszkaniowe. Nie jest dla nikogo tajemnicą, że sprawa ta stała się w ostatnim czasie tak nabrzmiała, iż tylko radykalne posunięcia mogą być skuteczne. Najwyższe władze partyjne i administracyjne kraju tej problematyce poświęcają wiele uwagi. Dowodem niechże będą chociażby Plena Komitetu Centralnego PZPR czy też uchwały rządowe.

Najbardziej zainteresowała mnie „Uchwała Nr 128 Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 1976 roku” opublikowana w Monitorze Polskim Nr 31 z 1976 r.

Dużym odcieniem budownictwa spółdzielczego jest budownictwo prywatne domków jednorodzinnych. I właśnie wyżej wymieniona uchwała mówi o możliwościach rozwoju tego rodzaju budownictwa. Jej realizacja umożliwia likwidację tak zwanego „budowania na dziko”. Budownictwo jednorodzinne jest podporządkowane przestrzennej lokalizacji zagospodarowania województw oraz planów miast i wsi.

W ubiegłym roku również w naszym przedsiębiorstwie powstał Komitet Budowy Domków Jednorodzinnych. Na pierwszy apel w gazecie zakładowej zgłosiło się 34 chętnych do budowy własnego domku. Przedsiębiorstwo wystąpiło do naszego Zjednoczenia z prośbą o wyznaczenie działek budowlanych. Zjednoczenie natomiast miało spowodować u Prezydenta miasta przydział działek.

Mimo monitów zainteresowanych nie jednak aż do czerwca br., w tej kwestii nie było wiadomo. Dopiero w czerwcu

(Dokończenie na str. 4)

UWAGA PRENUMERATORZE

Wszystkich zainteresowanych prenumeratą „Sygnałów MPK” na rok 1978 zawiadamiamy, że wpłaty przyjmuje Kasa Główna naszego przedsiębiorstwa.

Opłatność za roczną prenumeratę wynosi 12 zł, rocznie (24 numery pisma). Należy sporządzić imienną listę prenumeratów, po czym kopie dowodu wpłaty i listy przekazać do Działu Prasowo-Radiowego, ul. Wawrzyńca 15, I p., pokój 18.

Siódme miejsce piłkarzy ZKS „Tramwaj”

Dobiegła końca jesienna runda rozgrywek o mistrzostwo piłkarskiej „A” klasy. Na półmetku rozgrywek piłkarze ZKS „Tramwaj” uplasowali się na 7 miejscu, mając do lidera tabeli — Zwierzynieckiego 10 punktów straty. W numerze 17 „Sygnałów MPK” pisaliśmy o nie najlepszym początku rozgrywek naszego zespołu. Spowodowane to było słabym przygotowaniem do sezonu, oraz zmianą trenera, jaka miała miejsce na początku września br. Po tych perypetiach drużyna „Tramwaju” skonsolidowała się i zaczęła grać coraz lepiej. Od 25 września piłkarze ZKS „Tramwaj” nie ponieśli ani jednej porażki, remisując m. in. z liderem tabeli Zwierzynieckim i wygrywając z wiceliderem — Płomiennikiem Ruszcza 2:1. Jednakże strata wielu punktów w początkowej fazie rozgrywek będzie trudna do odrobienia. Nasz zespół ma już znikome szanse na powrót do klasy wojewódzkiej w tym sezonie. Sądymy jednak, że podtrzyma dobrą passę w rundzie wiosennej i zajmie jedno z czołowych miejsc w tabeli.

Oto komplet wyników piłkarzy ZKS „Tramwaj” od 8 września br. i tabela (łącznie z jedną kolejką spotkań rozegraną awansem z rundy wiosennej).

8. IX. Grzegórzecki — Tramwaj 2:1, bramkę dla Tramwaju zdobył M. Szlachetka.

11. IX. Tramwaj — Mydlniczanka 3:1, bramki zdobyli — M. Szlachetka 2 i R. Przebinda 1.
18. IX. Nadwiślan — Tramwaj 5:2, obydwie bramki zdobył J. Bzowski.
25. IX. Tramwaj — Tonianka 0:2.
2. X. Świt Krzeszowice — Tramwaj 1:1, bramka — A. Kofin.
16. X. Tramwaj — Płomień Ruszcza 2:1, bramki — Zb. Dudek i J. Bzowski.
23. X. Górnik Mateczny — Tramwaj 1:2, bramki — M. Szlachetka i M. Bielatowicz.
30. X. Tramwaj — Wieczysta 5:2, bramki — M. Szlachetka 3, J. Bzowski i M. Bielatowicz po 1.
6. XI. Zwierzyniecki — Tramwaj 1:1, bramka — Wasikowski.
13. XI. (mecz awansem z rundy wiosennej) Armatura — Tramwaj 0:1, bramka — A. Kofin. (W-GOR.)

TABELA

1. Zwierzyniecki	15	26	39—15
2. Płomień R.	15	23	37—19
3. Czarni Kr.	15	20	27—17
4. Podgórze	15	19	28—16
5. Nadwiślan	15	18	38—26
6. Orleń R.	15	17	19—18
7. TRAMWAJ	15	16	25—26
8. Armatura	15	15	25—20
9. Tonianka	15	14	23—24
10. Grzegórzecki	14	12	22—21
11. Górnik Mat.	15	11	20—29
12. Kmita Zab.	15	10	19—24
13. Wieczysta	15	10	19—31
14. Świt Krzesz.	15	7	18—38
15. Mydlniczanka	15	6	13—48



O kierowcach dobrze

(Dokończenie ze str. 2)

nie” pomimo, że pani ta, machnęła ręką, będąc jeszcze daleko od przystanku, a później cierpliwie czekała aż dobiegnie do autobusu. Gdy wsiadła, oszołomiona była własnym szczęściem i uprzejmością kierowcy, którym okazał się p. Janusz Dzikowicz nr sl. 2110. Zwykle mówi się i pisze o nas źle, a przecież i u nas pracują ludzie kulturalni, uprzejmi i grzeczni. Zło — nieistoty — zostaje dłużej w pamięci ale jestem przekonany, że tylko niewielka grupka tych zdecydowanie „konfliktowych” rzuca cień na naszą pracę. Niektórzy kole-dzy kierowcy twierdzą, że nie opłaca się być dobrym, bo tego i tak nikt nie oceni. Otóż, nieprawda! Jak widać pasażerowie nas obserwują i potrafią docenić naszą dobrą pracę. Bierzmy więc przykład z tych najlepszych! Bądźmy uprzejmi i pogodni, a wtedy nasza ciężka praca wyda nam się łatwiejsza. A swoją drogą szkoda, że redaktorzy naszej

codziennej krakowskiej prasy — o czym wspomniała już red. F. Serwin — nie chcą dostrzec naszej dobrej pracy, naszych codziennych wysiłków, aby komunikacja była sprawniejsza. Widzą tylko zło i podają tylko przykłady naszej złej roboty, a przecież dziennikarz powinien być obiektywny. Oj, nieładnie, panowie redaktorzy, nieładnie.

LESZEK SIODŁAK
WEA — Bieńczyce

Od Redakcji

Zgadamy się w pełni z naszym korespondentem. Tych, co pracują źle jest zdecydowana mniejszość, a mimo to o nich „bardzo głośno”. No, coż już taka natura ludzka, że zło pamiętamy dłużej. Nigdy jednak — przynajmniej w naszej zakładowej gazecie — nie utożsamiamy tych złych z całą grupą kierowców. Często też piszemy o dobrych przykładach. Ze jednak chyba nie tak często, jak one występują to, fakt. (F.S.)

15 lat Klubu

Honorowych Krwiodawców w MPK

W dniach 22—26 listopada br., w całym kraju trwały Dni Honorowego Krwiodawstwa. Zbiegły się one z obchodami 15-lecia istnienia Klubu Honorowych Krwiodawców w MPK.

Dziś Klub Honorowych Krwiodawców, działający przy Zarządzie Zakładowym ZSMP w naszym przedsiębiorstwie liczy ponad 450 członków, w tym przeszło 200 to członkowie czynni. Wśród członków klubu znajduje się wielu w młodym wieku, są również tacy, którzy oddają krew od szeregu lat. Funkcję prezesa klubu sprawuje od 1973 roku przewodniczący Zarządu Zakładowego ZSMP — Tadeusz Walczak.

się do punktu krwiodawstwa przy ul. Kopernika i co 3 miesiące systematycznie oddaje po 400 ml krwi. Po oddaniu krwi czuje się bardzo dobrze, jeszcze nigdy ten fakt nie wpłynął ujemnie na stan jego zdrowia.

— Jaki jest Pana pogląd na akcję honorowego krwiodawstwa?

— Uważam, że każdy zdrowy, rozsądny człowiek powinien włączyć się do tej pięknej, humanitarnej akcji. Oddając krew, mam świadomość, że może ona komuś uratować życie. Zdarzyło mi się już, że podszedł do mnie człowiek i podziękował za uratowanie życia dzięki mojej krwi.



W ciągu 15 lat MPK-owski klub Honorowych Krwiodawców może pochwalić się wieloma osiągnięciami. 32 członków zdobyło odznakę „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi” (za oddanie 6 litrów krwi), ponadto 21 osób posiada odznakę złotą, 25 srebrną, a 61 brązową „Honorowego Dawcy Krwi”.

Drugim z krwiodawców którego chcielibyśmy przedstawić to 32-letni motornik z WET Nowa Huta — WIEŚLAW FABIN. Pracuje od 15 lat w MPK, posiada odznakę Zasłużony Honorowy Dawca Krwi.

Od jak dawna oddaje Pan honorowo krew?

— Od 1964 r. Wówczas pracowałem w Krakowskich Zakładach Przemysłu Tytoniowego przy obsłudze filtrów. Zdarzył się tam nieszczęśliwy wypadek, jednemu robotnikowi uciło rękę. Wówczas kilkoma kolegami zgłosiłem się w celu oddania krwi.

I jest Pan krwiodawcą do dziś?

— Oczywiście. Staram się oddawać krew systematycznie, nie, nigdy też nie odmawiam, gdy zajdzie doraźna potrzeba. Dotychczas oddałem honorowo przeszło 8 litrów krwi.

Czy przekonał się Pan kiedyś o konieczności akcji krwiodawstwa?

— Tak, pięć lat temu. Uległem wtedy wypadkowi samochodowemu i musiałem korzystać z krwi innych osób. Przekonałem się wówczas, że krew jest lekiem, którego nie ma w stanie zastąpić.

WOJCIECH GORCZYCA

ROZWIĄZANIE PAŹDZIERNIKOWEGO KONKURSU

Na październikowy konkurs ogłoszony w numerze 19 „Sygnałów — MPK” pt. „Poznajemy osiągnięcia i życie mieszkańców ZSRR” wpłynęło do naszej Redakcji 79 rozwiązań, w tym: 63 odpowiedzi prawidłowe, 15 błędnych i 1 rozwiązanie podwójne (prawidłowe).

Najwięcej rozwiązań napłynęło z Wydziału Taryfowo-Biletowego: 23 prawidłowe i 4 nieprawidłowe. Potem w kolejności: Dział Plac — 6 rozwiązań, Dział Ekonomiczny — 4 rozwiązania, itd.

W związku z tym, iż różne wydawnictwa podają różne długości moskiewskiego metra, w pytaniu nr 8 przyjęliśmy wielkość najczęściej powtarzającą się, tj. od 160 do 180 km (Wielka Encyklopedia tom XVI, 1974 r., Moskwa, 1973 r. długość metra 148 km, w przy-

szłości — 320 km). W pytaniu nr 15 uznaliśmy, za prawidłowe 2 odpowiedzi, tj. że Konstytucja ZSRR była zmieniana 2 i 3 razy: pierwszą Konstytucję ustalił Lenin w 1918 r. Natomiast pierwsza wszechzwiązkowa Konstytucja powstała po utworzeniu państwa radzieckiego w 1924 r. Została ona zmieniona w 1936 r. i 1977 r. (Encyklopedia z 1973 r., tom XIII, Moskwa).

Odpowiedzi uznane za prawidłowe:

1. „Aurora” — 1917 r. 2. Od czerwca 1912 r., do sierpnia 1914 r. 3. 21. I. 1924 r. 4. Huta im. Lenina, Stocznia im. Lenina w Gdańsku, Kopalnia „Lenin” w Wesołej k. Tych. 5. „Prawda”. 7. drogową — 1.269 km, kolejową — 1.317 km. 8. 160—180 km. 9. Jurij Gagarin — 12. IV. 1961 r. 10. 7. godzin. 11. „Łada” — To-

gliatti. „Wołga” — Moskwa (Gorki). „Fiat — Ziguli” — Togliatti. „Zaporożec” — Dniepropietrowsk na Zaporozżu (uznano także Zaporozż). 12. tramwaj, trolejbus, metro, statki rzeczne, taksówki, autobusy. 13. 25 procent. 14. Rosyjska, Kazachska, Ukraińska. 15. Pierwszą Konstytucję ustanowił Lenin w 1918 r., natomiast pierwsza wszechzwiązkowa Konstytucja powstała po utworzeniu państwa radzieckiego w 1924 r., została ona zmieniona w 1936 r. i 1977 roku. 16. koparka — „Białorus”, frezarka — „Komsomolec”, sprezarka — „Zil”.

Spśród prawidłowych odpowiedzi, nagrody wylosowali: I miejsce — nagroda zł 1.500 — otrzymuje Krystyna Nostkiewicz — Wydz. Taryf. Bilet., II miejsce — nagroda zł 1.000 — Kozimierz Wowk — Wydz. Rem.-Prod., III miej-

sce — nagroda zł 500 — Stanisław Stasiaczek — Dz. Ekonom.

Nagrody książkowe otrzymują: Janina Szott — Dz. Plac, Elżbieta Giermek — Wydz. Rem.-Prod., Marek Piotrończyk — Wydz. Rem.-Prod., Henryk Czajka — Wydz. Taryf.-Bilet., Anna Sołtys — Centr. Telef., Kazimierz Szwed — Wydz. Rem.-Prod., Ryszard Dyrda — Dz. Plac, Zofia Kwiatkowska — Wydz. Taryf.-Bilet., Helena Krzywańska — Wydz. Transp. i Sprz. Specj., Józef Przybyło — Wydz. Taryf.-Bilet.

Wreczenie nagród nastąpiło 30 listopada br., na uroczystym spotkaniu, zorganizowanym w związku z zakończeniem obchodów 60 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej w naszym przedsiębiorstwie.

WŁASNY DOM

(Ciąg dalszy ze str. 3)

— wcześniej zostały wyznaczone tereny przeznaczone na działki budowlane. Nasze przedsiębiorstwo może ubiegać się o ich przydział w trzech dzielnicach miasta.

W Nowej Hucie możemy uzyskać kilka działek na Wzgórzach Krzesławickich, 15 działek w Jugowicach w dzielnicy Podgórze. Najgorzej wygląda sprawa w dzielnicy Krowodrza. Wyznaczone tam tereny budowlane znajdują się w okolicy ulic Tyskiej i Podlache, ale na 1 działkę przypada około 100 podań. Dopiero gdzieś po 2 latach będzie można budować na Sarnim Uroczysku i wtedy dopiero będą większe szanse na uzyskanie „budowlanego” miejsca.

Wielkość działek waha się od 400—600 m². Jeden metr kwadratowy kosztuje 147 zł. Wpłaty można dokonywać w gotówce lub na raty. Wpłaty ratalne wynoszą 7 zł, za 1 m²; z tym że pierwsza rata musi być zapłacona za 15 lat.

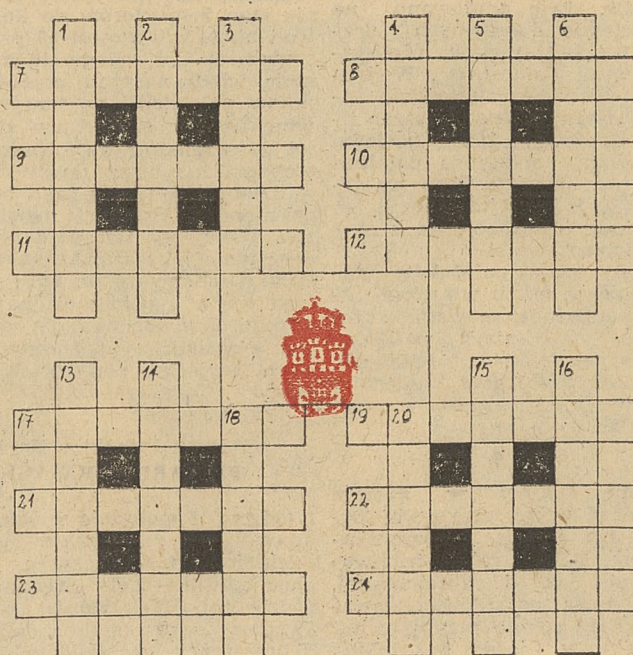
MPK zarezerwowało na kredyty budownictwa indywidualnego 3 mln zł, z funduszu mieszkaniowego. Tak więc można uzyskać z przedsiębiorstwa pożyczkę w wysokości 15 procent kosztorysu budowy rozłożoną do spłaty w ratach na 5 lat.

W przyszłym roku przedsiębiorstwo może się podjąć pomocy przy budowie 20 domków. Nieodpłatnie jest w stanie dostarczyć zainteresowanym typową dokumentację. Jeżeli budowa będzie kompleksowa — jednocześnie obok siebie kilka domków — zapewni fachowy nadzór. W pełni zapewni transport po kosztach własnych przedsiębiorstwa. Istnieje możliwość produkcji pustaków; ich cena odpowiadałaby kosztom własnym. MPK może też pośredniczyć w zakupie płyt stropowych. — jak poinformował zainteresowanych na zebraniu Dyr. d/s załogi.

Chętni mogą w dalszym ciągu zapisywać się na listę, nie jest ona bowiem zamknięta.

F.S.

KRZYŻÓWKA NR 47



POZIOMO: 7. Oznaka, ob-jaw; 8. Nazwa parlamentu hiszpańskiego; 9. Jedna z konkurencji w podnoszeniu ciężarów; 10. Dawny wyborny trunku, wino; 11. Ptak — głównie strefy tropikalnej; 12. Angielski tytuł szlachecki; 17. Obraz wykonany z kolorowych kamieni; 19. Państwo w Afryce; 21. Straszny zwierzynek; 22. Słodka hodowla; 23. Republika w ZSRR; 24. Najważniejszy na filmowym planie.

PIONOWO: 1. Zakala rodziny; 2. Element elektryczny stawiający opór; 3. Kuliste sklepienie; 4. Symbol władzy absolutnej; 5. Miejsce dla krzyżujących tłumów; 6. Ludzie na trasie wyścigu; 3. Nie zwycięstwo; 14. Działanie przeciw wrogowi; 15. Np. minister spraw zagranicznych; 16. Świecznik; 18. Surowiec na jedwab; 20. Figura geometryczna.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 45

POZIOMO: 7. golowas, 8. rejestr, 9. Kartuzy, 10. kurenda, 11. pokraka, 12. bastion, 17. grabant, 19. portier, 21. spo-

rysz, 22. Andrzej, 23. senafor, 24. egoista.

PIONOWO: 1. lokator, 2. piosura, 3. pączek, 4. meduza, 5. dementi, 6. stadion, 13. krupier, 14. obertas, 15. eternit, 16. Celesta, 18. nestor, 20. odnoga.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 45, nagrody książkowe wylosowali: Barbara Granica-Glanda — ZKS Arm. Bolesław Trzcinański — Wydz. Zabezp. Ruchu; Mirosław Orzyk — .ETB.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Wojciech Gorczyca, Filomena Serwin. Zdjęcia: A. Rupniewski.

Adres Redakcji: MPK, Kraków ul. Wawrzyńska 15, p. 18, telefon 645-30 wewn. 99.

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 2500.