

Po latach ciszy, w czasie której nikt nie mówił o ratowaniu bytków Krakowa, kiedy sprawą oczywistą dla wszystkich był fakt ich istnienia, a zarazem niezniszczalności, uderzono na alarm. Zabytkom Krakowa grozi zniszczenie.

Na apel odpowiedziało całe społeczeństwo, mieszkańcy wszystkich rejonów kraju zaoferowali datki pieniężne, a także konkretne czyny dla rewitalizacji miasta.

Te sprawy są szczególnie bliskie wszystkim krakowianom, związanym z tym miastem. Dlatego apel o ratowanie starego królewskiego grodu, nie może pozostać bez echa i w naszym przedsiębiorstwie. Wzywamy wszystkich pracowników MPK do ofiarowywania na ten cel indywidualnych składek i podejmowania czynów na rzecz odnowy miasta.

Dla Krakowa

Akcję indywidualnych datków zainaugurował przewodniczący naszej Rady Zakładowej Józef Grabacki, który wpłacił do kasy RZ 500 zł, wzywając do kontynuowania rozpoczętej akcji Dyrektora MPK — inż. Eugeniusza Więcka.

Prezydium ZZ ZSMP zobowiązało się do przepracowania stu godzin przy rewitalizacji wskazanego obiektu. Wzywamy młodzież do podejmowania podobnych zobowiązań!

Zgromadzone na ten cel pieniądze należy wpłacać do skarbnika Rady Zakładowej — Marii Jordan, a meldunki o podjętych zobowiązaniach przekazywać do Zarządu Zakładowego ZSMP.

W Dniu Pracownika Gospodarki Komunalnej zgromadzone pieniądze i meldunki o podjętych zobowiązaniach przekazane zostaną Komitetowi Rewitalizacji Miasta Krakowa.

W naszej gazecie regularnie będziemy publikować listę indywidualnych ofiarodawców i meldunki o podjętych zobowiązaniach.

Walka z mrozem i niegospodarnością

Od redakcji: Artykuł dyskusyjny. Tym razem są to opinie części pracujących w tym wydziale. Do spraw poruszanych w nim powrócimy, odpowiadając na podstawie — tym razem dokumentów — dlaczego tak sytuacja wygląda w Bieżanowicach.

5-6 stycznia mróz zaatakował autobusy. Do starych kłopotów związanych z brakiem części, itd. doszły nowe; zamarzają układy hamulcowe, układy kierownicze, drzwi. Przy dużym mrozie także na trasie. W „delikatnych” „Berlietach” mróz ścina nawet układ paliwowy. Parokrotnie wyłączano dopływ prądu do obydwu baz: w Bieżanowicach i w Czyżynach. W halach pracowano wtedy przy świetle reflektorów autobusowych. Nieczynne są automatyczne myjnie. Także zamarznięte. Rozmroziło kilkanaście kaloryferów.

Część załogi obydwu baz stawia się z opóźnieniem do pracy. Przyczyna — trudności z dojazdem. W sumie w Bieżanowicach z powodu różnego rodzaju awarii wyłączonych jest z ruchu około 100 jednostek. W Czyżynach kilkadziesiąt. Zadałem sobie pytanie — jak w tych warunkach pracujemy? Czy dałoby się coś zrobić, aby poprawić ciężką sytuację? Oczywiście teraz, dziś i realnie. Nikt bowiem nie jest w stanie robić cudów. Odwiedziłem obie bazy autobusowe. Rozmawiałem z wieloma ludźmi. Prowadziłem do wypowiedzi, wysłuchiwałem twardych nieraz słów. Większość rozmówców prosiła o zachowanie incognito, co też czynię wiernie zgodnie, że dziennikarz może nie zdradzać źródła informacji.

TAK PRACUJĄ W HALI

Jak wiadomo, większość autobusów w obu bazach stoi przez całą noc z pracującymi silnikami. Jedyny to ponoć sposób na to, aby rano przynajmniej część z nich wyjechała na trasę. Obie bazy toną więc w chmurach spalin. Wytrzymać można jeszcze na wolnym powietrzu, ale co się dzieje w halach, lepiej nie mówić. W hali postoju w Bieżanowicach stężenie spalin jest tak wielkie, że w chwilę po wejściu szczyplą i łzawią oczy. Ostatnio zresztą zabroniono tu wchodzić w pojedynkę. I słusznie, bo można już nie wyjść... Tę halę nazywa się popularnie krematorium. Niedawno omal nie doszło do tragicznego wypadku. Jeden z pracowników wypił zbyt dużo po pracy i pojechał w jednym z autobusów w krematorium. Dobrze, że znalazł go po godzinie.

W halach napraw również pełno spalin. W Czyżynach nazwano jedną z nich komorą gazową. Pytam pracowników, czy im spaliny nie przeszkadzają. Już przywykliśmy — odpowiadają. Ja jednak nie sądzę, aby takie „dotlenianie”

(Dalszy ciąg na str. 2)

PIERWSZY TRAMWAJ W BIEŻANOWIE

Od kilku lat mieszkańcy Prokocimia Nowego dopominali się o linię tramwajową do swego osiedla. Przez długi czas, ta bardzo potrzebna miastu inwestycja, nie mogła być realizowana z braku wykonawców. Dopiero w połowie 1977 r. PRI Budostał, uzyskało możliwość rozpoczęcia robót. Wiele dodatkowych zabiegów ze strony MPK spowodowało wyrażenie zgody prezydenta miasta na wprowadzenie budowy linii dodatkowo do planu. Rozpoczęto więc prace. Wkrótce jednak Budostał wyczerpał przyznaną mu na budowę limity. I wówczas liczne interwencje koordynującego prace z ramienia MPK z-cy dyrektora d/s inwestycji mgr inż. Bronisława Kozłowskiego, osobiste zaangażowanie w sprawę prezydenta miasta, spowodowały przyznanie dodatkowych limi-

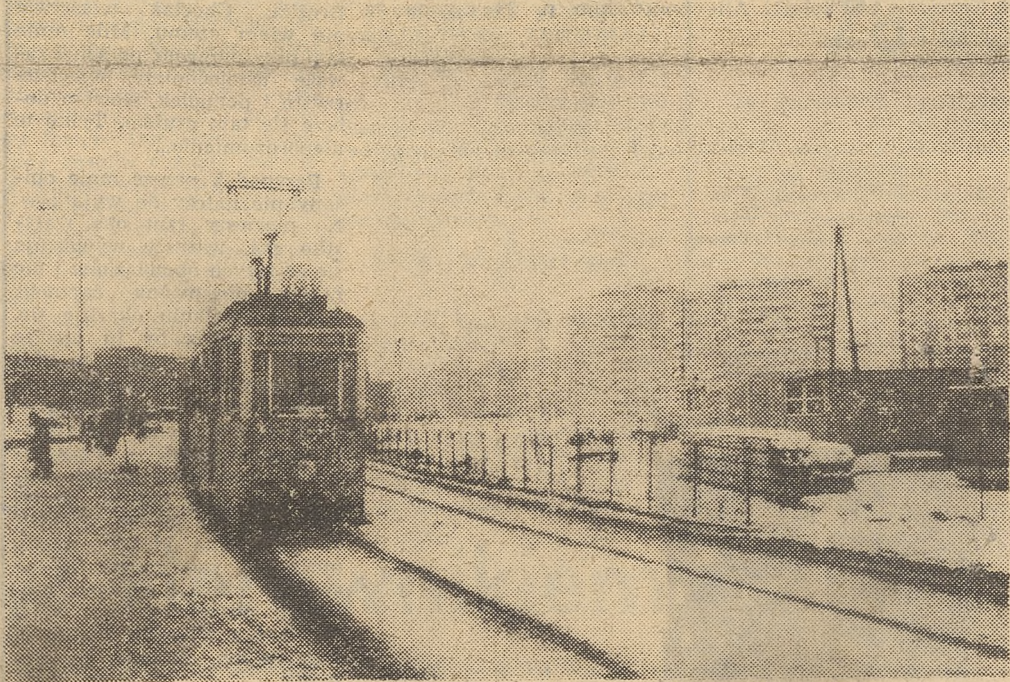
tów. Pozostał jeszcze do przezwyciężenia jeden problem, ale za to o podstawowym znaczeniu — zdobycie odpowiedniej ilości materiałów na budowę. Brakowało szyn, kabli i innych niezbędnych elementów. Dzięki ogromnemu wysiłkowi służb zaopatrzenia, udało się je przezwyciężyć. W zaistniałej sytuacji, aktywnie do prac włączył się naczelnik dzielnicy Podgórze Marian Kulig. Wykorzystując dobrą atmosferę wytworzoną wokół budowy, zaczęto rozważać możliwość uruchomienia tramwaju do Bieżanowa na 22 lipca 1979, a więc na pół roku przed planowanym terminem.

Tymczasem Wydział Torów naszego przedsiębiorstwa miał wykonać 6 rozjazdów i 28 połączeń dyfuzyjnych, co wraz z otrzymanymi właśnie ze Związku Radzieckiego szynami, dało PRI Budostał szansę

wykonania torowiska jeszcze w 1978 r. Do budowy włączyła się także załoga Krakowskiej Fabryki Kabli, która wyprodukowała kilkanaście kilometrów przewodów zasilających dla potrzeb nowej linii.

Wówczas, a był to październik ub. r., zaczęto usilnie dążyć do oddania tramwaju do Bieżanowa jeszcze w grudniu 1978. Wszystko było już na jak najlepszej drodze, kiedy nagle wynikła nowa trudność, siarczyste mrozy przerwały prace budowlane w podstacji Nowy Prokocim. Na nic więc zdałby się ogromny wysiłek wielu ludzi zatrudnionych przy budowie linii, na nic ciężka praca pracowników Wydziału Torów i Wydziału Sieci i Podstacji naszego przedsiębiorstwa, tramwaj nie mógłby pojechać z powodu

(Dalszy ciąg na str. 2)



W ciągu 1978 roku wszystkie najważniejsze wydarzenia, jak również bieżące problemy techniczne, eksploatacyjno-bytowe oraz dotyczące bhp znalazły swoje odzwierciedlenie na łamach gazety zakładowej.

Niewątpliwie źródłem największej satysfakcji w pracy zawodowej jest poczucie dobrze spełnionego obowiązku, tj. dokładnego i terminowego wykonania, a nawet przekroczenia zadań planowych.

Dla członków zespołu redakcyjnego największym powodem do zadowolenia jest możliwość podania do publicznej wiadomości dobrych i zasługujących na wyróżnienie przypadków realizacji zadań oraz informacji o ich bohaterach — ludziach dobrej roboty.

W razie wystąpienia niedociągnięć i braków w toku codziennej pracy należy je możliwie szybko sygnalizować celem znalezienia właściwych sposobów poprawy sytuacji.

Spróbujmy więc przykładowo wymienić niektóre sprawy poruszone w bieżącym roku, na łamach pisma, które zostały pozytywnie załatwione, jak

oraz „Estetyka na co dzień — Wstyd nam i miastu” (nr 11), nastąpiła znaczna poprawa. Mimo to pozostały nadal obiekty, których wygląd nie świadczy o przeprowadzonym odnowieniu jak również przykładowo budynek dyspozytorski ruchu znajdujący się na pętli Wierzyńska oraz liczne wiaty przystankowe.

Przy okazji tradycyjnego już podsumowania minionego roku należy również zwrócić uwagę na fakt, że niestety nie wszystkie uwagi opublikowane na łamach gazety zakłado-

wej przyniosły oczekiwane efekty i nie wszystkie konkretne postulaty zostały zrealizowane. W zakresie informacji wizualnej w dalszym ciągu poważnym mankamentem jest brak tablic czołowych z wyszczególnieniem pełnej (nie skracanej!) — np. Wzgórza Krzesi — nazwy przystanku

końcowego danej linii przekładanych przez motorniczów tramwajów i kierowców autobusów po zakończeniu każdego kursu. Tablice takie wprowadzono w I kwartale br. w wagonach 102-N, kursujących na linii nr 3. Niestety zniknęły one bezpowrotnie w momencie wprowadzenia tych wozów na trasę nowej linii nr 27. Ponadto nie są nadal wykorzystywane okienka do tablic kierunkowych bocznych, znajdujące się nad każdymi drzwiami w wozach 105-N, lecz pozostają zamalowane żółtą farbą, co stanowi

♦ Zajezdnia Autobusowa przy Wydziale Produkcyjno-Remontowym, daje codziennie do ruchu 27 autobusów na 31 posiadanych na stanie. Obsługują one linie 128 i 173. Plan obsługi przewiduje tylko 24 wozy.

♦ Sekcja Żywnienia Zbiorowego rozprowadza dziennie bezpłatnie 1648 porcji posiłków regeneracyjnych.

♦ Zakład Taksówek w związku z trudną sytuacją jaka zaistniała w komunikacji miejskiej na skutek ostrej zimy, przyjął przeglądy i naprawy lekkich samochodów pogotowia technicznego, pogotowia ruchu oraz transportu gospodarczego.

15 dni w MPK

♦ Wydział Produkcyjno-Remontowy niezależnie od uruchomienia zajezdni autobusowej, oddał do ruchu po naprawach bieżących 21 autobusów w tym 12 Jelczy PR 110 U.

♦ Zakład Taksówek świadczy pomoc Wydziałowi Transportu i Sprzętu Specjalnego, dając dziennie 10 Żuków i 6 wozów osobowych.

♦ 8 stycznia br. powołano w naszym przedsiębiorstwie Komitet Obchodów „Międzynarodowego Roku Dziecka”.

♦ Telefonistki z centrali głównej MPK — panie Irena Kardasowa i Anna Sołtys przeciętnie w ciągu minuty pracy mają (każda) 26 połączeń. Na każdą więc godzinę wypada — 1560, a na 8-godzinny dzień pracy — 12480 połączeń.

♦ W ostatnich dniach przeniesione zostały z ul. Dzierżyńskiego: Zakład Usług Bytowych do pomieszczeń po Pracowni Analiz — ul. Wawrzyńca 13 i Dział Szkolenia Zawodowego do pomieszczeń po ETO ul. Wawrzyńca 11.

PODSUMUJMY

(Dalszy ciąg na str. 2)

„Humanizm”... Wiele przy różnych okazjach na ten temat mówi się i pisze w naszym przedsiębiorstwie. Jedni są przekonani, że w MPK w dziedzinie humanizacji robi się bardzo wiele, inni, że właściwie wiele to się mówi, a to co się robi „dla ludzi” i z „ludźmi” to przynajmniej w połowie niezgodne jest z humanizacją. Bywa, iż jedni i drudzy mają rację. Bywa — ludzie są rozgoryczeni. No cóż humanizm jest to pogląd wyrażający się w zainteresowaniu sprawami człowieka i wcale nie wszyscy muszą odczuwać, że zainteresowanie „ich” sprawami jest akurat dostateczne.

Miedzy innymi sprawom humanizacji poświęcona była ostatnia sesja KSR. Sprawozdanie z realizacji programu przedstawił zebrany zastępca dyrektora ds. załogi mgr Winston Maik.

Z realizacją programu humanizacji jest w przedsiębiorstwie coraz lepiej. Znacznie sprawniej niż w latach ubiegłych przebiega

proces przyjmowania do pracy; owszem były kłopoty z badaniami lekarskimi — zbyt długo one trwały. Istnieje jednak nadzieja, że wraz z uruchomieniem nowej przychodni i one znikną.

Wzrosła rola mistrzów i brygadzystów w procesie a-

wiednich warunków do wpajania kultury technicznej wśród szkolących się.

Tak więc pomimo, że — trzeba to przyznać, program humanizacji pracy mamy dobry, to jak powiedział przewodniczący KSR i sekretarz KZ PZPR tow. A. Jędrusik „progra-

wchodzi na teren obiektu. Tylko w roku ubiegłym wprowadzono — pod okiem strażników aż 5 autobusów i 2 taksówki bagażowe. Ciągłe giną urządzenia radiotelefoniczne. Natomiast uratowano wiele tysięcy złotych dzięki właściwej postawie załogi poszczególnych wydziałów i członków ORM.

Brawurowe bądź nieroztropne wykonywanie pracy jest przyczyną powstawania znacznej liczby wypadków przy pracy. 90 proc. wszystkich wypadków jest efektem złej organizacji pracy, bądź braku odpowiedzialnej dyscypliny.

„W ubiegłym roku pracowało nam się źle. Wśród nas jest wielu bałaganiarzy, a my często przechodzimy nad tym do porządku dziennego. Czasem dlatego, że brak jest ludzi. Czy jednak nie lepiej zrobimy zwalniając złych? I tak pożytku z nich niewiele” — powiedział na zakończenie przewodniczący KSR tow. A. Jędrusik.

F. SERWIN

OBRADOWAŁA KSR

daptacji nowych pracowników. I słusznie, są oni przecież tymi, od których zależy czy „nowy” pozostanie w przedsiębiorstwie. Są kłopoty z kierowcami kategorii DM; w stosunku do nich nie wypracowano jeszcze właściwego modelu postępowania, wśród tej grupy pracowniczej istnieje nadal duża fluktuacja.

Istnieją duże możliwości uzupełniania wykształcenia wśród pracowników MPK ale słaby poziom wyposażenia technicznego w ośrodkach szkolenia technicznego nie stwarza odpo-

my nic nie załatwia, trzeba je po prostu właściwie realizować.”

Następnym punktem KSR była ocena stanu porządku, bezpieczeństwa i dyscypliny społecznej w MPK w roku 1978. Niestety z dyscypliną pracy w naszym przedsiębiorstwie nie jest najlepiej.

Niezadowolające jest za bezpieczeństwo mienia i obiektów w przedsiębiorstwie. Nie spełnia należyście swych zadań oddział Straży Przemysłowej; wartownicy nie wszędzie interesują się kto i po co

Robienie ludzi na szaro czyli jak przyjmowałem się do pracy

Kiedy w Dziale Osobowym złożyłem podanie o pracę, zdjęcie i inne papiery, wydawałem się być bliski szczęścia. Teraz tylko podpisać umowę i jestem pełnoprawnym pracownikiem MPK. Niestety, zamiast druku umowy wręczono mi skierowanie na badania lekarskie. Nie wiem czemu zapomnieli o tych badaniach. Pewnie dlatego, że człowiek ma tendencje do pamiętania tylko o sprawach przyjemnych.

Wychodząc spytałem jedną z pań, gdzie znajduje się przychodnia zakładowa. „Przy ulicy Rzemieślniczej” — usłyszałem odpowiedź. Następnego dnia zjawiłem się na tej ulicy. Jest zajezdnia, stwierdziłem, ale przychodni nie widać. Spytałem na wartowni. „Idź pan tą ścieżką wzdłuż torów, a potem w lewo” — usłyszałem. Ruszyłem we wskazanym kierunku. Rzeczona ścieżka okazała się tropem, wiodącym przez śnieg i błoto, wzdłuż torów i wykopów. Kłnąc na czym świat stoi dobiegłem na drugi koniec zajezdni. Tu oczom moim ukazał się nowy budynek przychodni, usytuowany tuż przy ulicy Brożka, z dogodnym dojściem suchym i uprzątniętym chodnikiem.

Dlaczego skazano mnie na okrutną i niewygodną drogę, truno zgadnąć. Może ktoś nie pomyślał, a może ktoś właśnie pomyślał i tak sobie wymyślił, by mnie zrobić na złość. Ale w końcu nic się nie stało. Zadowolony z osiągnięcia celu zgłosiłem się w rejestracji, gdzie skierowano mnie na

badania laboratoryjne. Dziś już jest za późno — poinformowała mnie sympatyczna pani — ale jutro od 7.30 można się rejestrować. Na wszelki wypadek spojrzalem na tablicę informacyjną nad okienkiem. Tuż nad moją głową widniał napis: Laboratorium p. 33—38 czynne codziennie 7.30 do którejś tam wieczorem. Zgadza się — pomyślałem. Na swoje nieszczęście następnego dnia nie mogłem się zgłosić. Zjawiłem się dopiero w sobotę. Na widok pustych miejsc w poczekalni przed laboratorium humor wyraźnie mi się poprawił. Nareszcie bez kolejki. Ali-

ści okazało się, że laboratorium w sobotę nie pobiera niczego do badania. Poinformowała mnie o tym jedna z trzech pań urzędujących w środku. „Gdzie tu pisze — że laboratorium w sobotę nieczynne?” — spytałem. Niech pan sobie przeczyta na dole — usłyszałem.

Sprawdzam więc przed recepcją. Napis ten sam co parę dni temu, ani słowa o sobocie. Już miałem wrócić na górę posprzącać się z panią w laboratorium, kiedy spojrzałem w bok. W sąsiedniej gablocie widniał napis. Rejestracja laboratorium p. 33 czynna za-

wyjątkiem soboty. Słowo daje, że zakląłem brzydtko. Co za geniusz wymyślił to rozbiście informacji — tu laboratorium, a tam rejestracja do laboratorium. I ciekawe po co ta wolna sobota. Co porabiają w ten dzień te trzy panie, które dojrzałem ostatnio wewnątrz?

Złorzeczac wróciłem do domu, rezerwując czas na trzecią z kolei wizytę (na czczo) w przychodni. Mój zapal do pracy w MPK wyraźnie osłabł.

Na szczęście trzecia wizyta zakończyła się pozytywnym skutkiem. Pobrano mi co trzeba i kazano się zgłosić po wyniki następnego dnia. A więc czwarta wizyta. I znów stracony czas na jazdę na Brożka z drugiego końca miasta. Kiedy już odebrałem świadectwo lekarskie potrzebne do pracy w redakcji „Sygnałów” obiecałem sobie, że następny raz nieprędko wybiorę się na Brożka. Chociaż właściwie nie wiem czemu. Mile mnie tam przyjmowano, personel zawsze uśmiechnięty, wszędzie czysto i porządek, słowem dobrze się tam czułem. Tylko te nieporozumienia...

Przypadek przeze mnie opisany nie należy do wyjątków. Na pierwszy rzut oka wszystko gra, wszyscy wywiązują się ze swych obowiązków i nie nikomu nie można zarzucić. Ale w działaniu okazuje się, że coś można by tu jeszcze zmienić i poprawić, że ktoś nie pomyślał zanim zaprojektował tablicę informacyjną — (bardzo elegancko się zresztą prezentującą). — Przy lepszej organizacji pracy, powtarzam, przy lepszej, bo tej która jest nie można zarzucić, że jest funta kłaków warta, można by zaoszczędzić trochę cennego czasu i nerwów, można by ograniczyć ilość wizyt na Brożka tylko do dwóch. A pamiętajmy, że czas to pieniądź. (L. K.)

w ciągu ubiegłego roku postulat, jak również niedociągnięcia i braki, przejawiające się w toku codziennej działalności Przedsiębiorstwa, można by sporządzić przy okazji listę drobnych usprawnień, nie wymagających dużych nakładów pracy oraz znacznych nakładów inwestycyjnych, a róż-

nocześnie posiadających niebagatelne znaczenie.

Do tematu wspomnianego warto będzie na pewno powrócić w najbliższej przyszłości. Kończąc podsumowanie osiągnięć i braków należy wyrazić życzenie, aby Nowy Rok 1979 przyniósł we wszystkich rodzajach prowadzonej przez MPK działalności jak najlepsze rezultaty, co przyniesie niewątpliwie największą satysfakcję wszystkim członkom załogi.

ANDRZEJ GIELECKI

Pierwszy tramwaj w Bieżanowie

(Dokończenie ze str. 1)

braku zasilania. Uratowała sytuację propozycja MPK, wykonania podstacji przewoźniczej, umożliwiającej podjęcie komunikacji w ograniczonym zakresie. Pracownicy Zakładu Remontowo-Inwestycyjnego, którzy w ciągu pięciu zaledwie dni wykonali fundamenty i część podziemnej stacji oraz podłączyli ją do jednej z miejskich stacji zasilających, a także do sieci trakcyjnej. Po pokonaniu tych trudności trwał już tylko dramatyczny wyścig z czasem układających torowisko pracowników PRI Budostal oraz „deptających im po piętach” naszych sieciowców.

Wyścig, dzięki właściwej organizacji pracy, zakończył się sukcesem.

22 grudnia ub. r. do bieżanowskiej pętli dotarł pierwszy tramwaj, wiozący zaproszonych na otwarcie linii, gości.

Wcześniej, obok pętli tramwajowej w Prokocimiu odbyła się uroczystość przekazania nowego odcinka do próbnej eksploatacji. Naczelnik dzielnicy Podgórze Marian Kulig, w gorących słowach podziękował wszystkim, którzy spowodowali tak szybkie oddanie linii do eksploatacji, za ich wysiłek. W czasie przejazdu, inauguracyjny pociąg linii „dwadzieścia cztery”, zatrzymany został przez mieszkańców osiedla Prokocim Nowy, którzy wyrzili swą wdzięczność za ten, wyjątkowo miły, upominek gwiazdko-

wy. Oglądając będące dopiero w budowie bloki Bieżanowa, którzy z gości stwierdzili, że jest to pierwszy w naszym mieście wypadek oddania do użytku linii tramwajowej, przed wybudowaniem osiedla, do którego ona prowadzi.

Aktualnie po nowej trasie kursują tramwaje linii „sześć” i „dwadzieścia cztery”. Pozostałe linie, kursujące obecnie do Prokocimia, będą mogły zostać wydłużone do Bieżanowa, po uruchomieniu stałej podstacji w Nowym Prokocimiu.

Uruchomienie komunikacji, nie oznacza zakończenia budowy. Trwają obecnie dalsze roboty przy budowie i wyposażeniu stałej podstacji oraz układania kabli i prace wykończeniowe, zakończenie których pozwoli dopiero na pełne ukończenie inwestycji. Miejmy nadzieję, że będą one realizowane z takim zaangażowaniem, jak dotychczasowe prace na tym odcinku. Termin odbioru nowej linii do eksploatacji przewiduje się na początek drugiego kwartału br.

Na razie więc w imieniu społeczeństwa Krakowa, wszystkim zaangażowanym w tę budowę dziękujemy za już i prosimy o jeszcze, tak, by w kwietniu tramwaj do Bieżanowa jeździł już po całkowicie ukończonej trasie i w przewidywanej ilości wozów, co całkowicie rozwiąże dotychczasowe kłopoty komunikacyjne mieszkańców Nowego Prokocimia i Bieżanowa. (K. G.)

Walka z mrozem i niegospodarnością

(Dokończenie ze str. 1)

zwiększyło wydajność pracy. Wniosek nasuwa się prosty: w każdej hali winny znajdować się specjalne węże gumowe, odciągające spaliny zakładane na rury wydechowe. Takie, jak np. są w „Polmożbycie”. Odciągi te zresztą kiedyś były. Kiedyś...

CO Z OGRZEWANIEM

Nie ma się co dziwić. Drzwi z reguły wszędzie otwarte na oścież. Temperatura wewnątrz prawie taka jak na polu. Teoretycznie rzecz biorąc w zamkniętej i ogrzewanej hali postojowej temperatura powinna być powyżej zera. Podobnie w halach napraw. Czy jest to wina projektanta, który nie przewidział odpowiedniej ilości punktów grzewczych? A może po prostu należy zreperować urządzenia grzewcze, powprawiać wybite szyby, naprawić drzwi i pilnować ich zamykania?

OFIARNOŚCIĄ ZAŁOGI MPK STOI

Mimo tych ciężkich warunków codziennie autobusy wyjeżdżają na trasy. Zawdzięczać to trzeba ofiarności naszej załogi a przynajmniej jej większej części. Zarówno w Bieżanowie jak i w Czyżynach brygady w halach napraw zastawały na drugą zmianę, pomagały uporać się z lawinowo wzrastającą ilością defektów. W obu bazach zorganizowano wydawanie posiłków regeneracyjnych. Szkoda tylko, że w dniu powszednim, bez niedziel. Narzekać nie słyszy się, choć dotarli do mnie i takie głosy, że np. trzeba by zwiększyć ilość pracowników przy tej ilości autobusów, że buty zimowe przemakają, że brak baterijek do laterek itp. Część załogi z niepokojem oczekuje najbliższej przyszłości. Spodziewany jest ponoć znaczny wzrost awarii autobusów. Powód — dopiero parę dni temu MPK otrzymało specjalne paliwo zimowe. Do tej pory jeździło się na paliwie letnim z domieszkami. Powoduje to przyspieszone zużycie części. Dlaczego wcześniej nie zapewniono paliwa zimowego? Czy ktoś z nas tu zawinił? Niestety, trzeba to powiedzieć, zdarzają się tacy, co tylko patrzą jakby się tu opędzić od roboty. Ot niedawno, pracownicy Pogotowia Technicznego porzucili w Mistrzejowicach zdefektowany, holowany autobus. Kierowcy autobusu oświadczyli, że już 22.00 a oni o tej godzinie kończą pracę...

Są też tacy kierowcy, na szczęście nieliczni, którzy wykorzystując trudne warunki szukają w swych autobusach przysłowiowej dziury w całym. Oby tylko nie wyjechał na trasę. A na zakończenie jeszcze jedna refleksja pod tytułem

TUTAJ PANOWIE ZŁODZIEJE!

W Czyżynach i w Bieżanowie można obłowić się w części autobusowe. Co więcej, w Czyżynach można nawet wprowadzić autobus. Nikt i nie bowiem nie utrudnia dostępu do pojazdów z włączonymi silnikami. Przy podniesionej stałej rampie nie spotkałem strażnika. W Bieżanowie owszem w budce wartowniczej urzędowali trzej panowie od kontroli pojazdów. Ale wchodzących i wychodzących pieszych nikt nie kontroluje. Gdybym był np. nieuczciwym kierowcą transportu w którymś z biur podróży i miałbym kłopoty z dostaniem części zamiennych, to wysłałbym swoich ludzi z teczkami do MPK. Co więcej, po naszych bazach autobusowych można sobie bezkarnie chodzić w cywilnym ubraniu, zasilając tu i tam i nie będąc przez nikogo zatrzymanym. Właśnie dzięki tej bezkarności poruszania się miałem okazję zobaczyć i dowiedzieć się więcej niż może powinienem...

LECH KORECKI

(Dokończenie ze str. 1)

zupelny wyjątek w skali krajowej.

Autobusy natomiast na wielu liniach kursują całkowicie pozbawione tablic kierunkowych czołowych, bocznych i wewnętrznych, a jedynie ich wyposażenie informacyjne stanowią tablice z numerem linii, często zniszczone i brudne. Na „Berlietach” pochodzących z najnowszych dostaw można także przeczytać zupełnie niewłaściwe nazwy stacji końcowych, tj. niezgodne z trasą aktualnie obsługiwanej przez te wozy linii, co jest rezultatem braku dbałości — lub całkowitej ignorancji kierowców.

Również obowiązek pełnienia służby w kompletnym umundurowaniu, o którym pisało m. in. w artykule pt. „Kierownik pociągu w codziennej służbie” (nr 5) nie jest w dalszym ciągu przestrzegany przez motorniczów tramwajów jak również kierowców autobusów a w szczególności mikrobusów.

Równocześnie występują nadal rażące przypadki nie sto-

sowania się wymienionych „kierowników pociągów” do obowiązującego rozkładu jazdy, wypadania z kursów, jazd stadami oraz przytrząskiwania pasażerów drzwiami i nieuprzedzonego odnoszenia się do nich.

Mimo uruchomienia w ostatnim okresie urządzeń radio-

fonicznych w 45 wagonach tramwajowych 105-N — o czym pisała m. in. prasa codzienna — nie są one prawie wcale wykorzystywane przez motorniczów do wywoływania przystanków oraz przekazywania pasażerom ważnych informacji na trasie.

Ogólna estetyka taboru, a w szczególności prawidłowe oznaczenia wymalowane na poszczególnych wozach tramwajowych, autobusach i mikrobusach (herby miasta, emblematy MPK, numery inwentarowe i tzw. piktogramy) odzna-

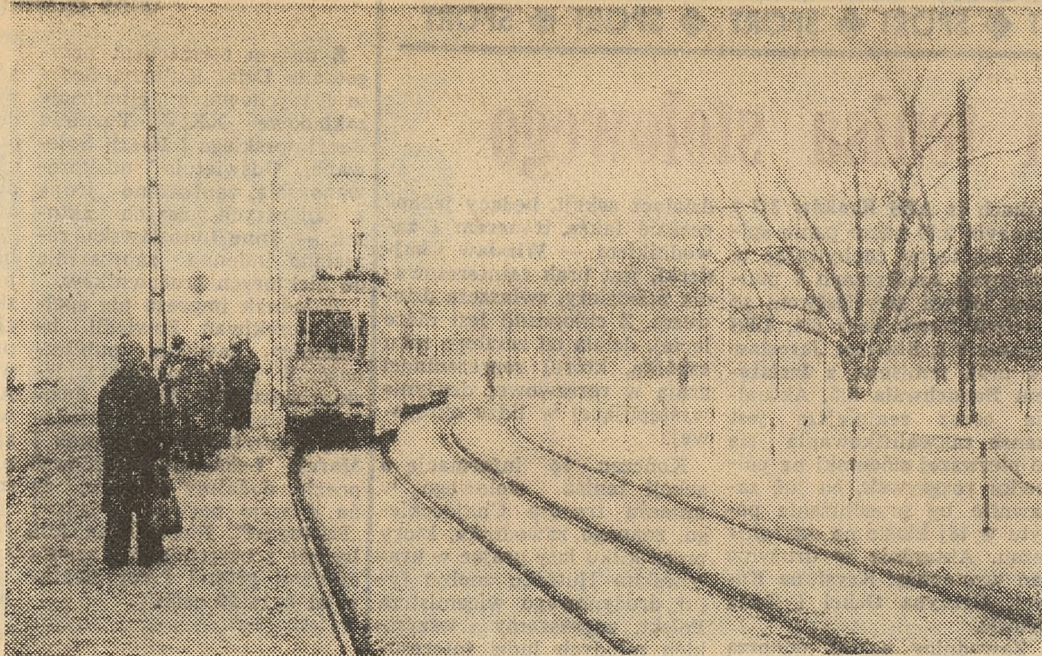
czają się dużą niejednorodnością, a nawet wykazują rażące braki. Stan bieżącego utrzymania taboru, a w szczególności czystości szyb, kompletności foteli oraz niezbędnego porządku i ład — może nasuwać również poważne zastrzeżenia.

Treść napisów i wywieszek, znajdujących się wewnątrz wagonów tramwajowych i autobusów, których to dotyczył m. in. artykuł pt. „To samo — a jednak inaczej” (Sygnały nr 13) oraz oddzielna publikacja pisma „Z Życia WPK” Poznań nr 16 pt. „Może tak mniej nakazów” — pozostaje nadal bez zmian, tj. w tonie nakazującym lub zakazującym. W międzyczasie opisane poprzednio wywieszki „zasiłiła” ostatnio najnowsza „Nie ograniczać widoczności”, która pojawiła się wewnątrz „Berlietów”.

Omawiając niezrealizowane

PODSUMUJMY

TRAMWAJ RATUJE SYTUACJĘ



Zmrożony śnieg skrzypi pod podeszwami obuwia, przy każdym stawianym kroku. Przypominam sobie jeden z porannych radiowych komunikatów... „nad całym regionem Polski utrzymuje się wyż, na północy nadal bez przerwy pada śnieg, w kilku województwach naszego kraju ogłoszono stan klęski żywiołowej...”.

— Dzień dobry... co to dla zdrowia ta pieszwa wdrówka?

— Nie. Z konieczności.

— Ja też od kilku dni nie korzystam zupełnie z komunikacji autobusowej. Do „105” dostać się przecież nie można. Kursuje coraz rzadziej, a ludzi na przystankach tłum. Wole więc wyjść z domu wcześniej i dojść do tramwaju — do pętli w Rakowicach.

— Ja również od 3 dni korzystam tylko z komunikacji tramwajowej. Ze „124” nigdy nie jest najlepiej ale teraz...

— Proszę tylko spojrzeć, chyba wszyscy, którzy stali na przystanku autobusowym przy blokach kolejowych, ruszyli za nami do tramwaju...

Szybko zapelnia się pasażerami oczekująca na czas odjazdu „11”. Rusza. Na jej miejsce natychmiast podejżdżają „2”, a po niej „12”.

— Zawsze marzyłem o mieszkaniu w nowym bloku. Teraz odkąd je mam, wiem że niemiernie ważny jest dojazd do pracy. A ja mam kłopoty. Autobus to jednak nie to co tramwaj.

— Najlepiej to mieszkać na takim osiedlu gdzie tramwaj dochodzi.

...rozmawiają sobie ziębnięci pasażerowie i... niestety ale trzeba przyznać im rację.

CIEŻKIE DNI

Zajezdnia WET w Nowej Hucie. Mimo, że to już po godzinach pracy, zastają kierownika zajezdni mgr inż. Juliana Pilczaka i jego z-cę Józefa Jonasa.

MÓWIA KIEROWCY Z BIENIŹYCH

Ciągle zmiany kierowników, to w bienięzyckiej zajezdni sprawa prawie normalna. Raz po raz ujawniane są tu przypadki drastycznych naruszeń dyscypliny pracy przez kierowców. Pełne rozgoryczenia są wystąpienia na naradach tych, którym zależy na dobrej atmosferze w pracy. Nie będziemy tu wnikać, po czyjej stronie racja. Posłuchajmy głosów pracowników zajezdni, odpowiadających na jednoznaczne pytanie: Co by Pan zrobił, gdyby Pan był kierownikiem?

Wielu nie podejmowało tematu. Wyraźnie byli zniechęceni, zrezygnowani. Wśród pozostałych: kierowcy mówili głównie o słabości warsztatów naprawczych w zajezdni, mechanicy o niedobrej układającej się współpracy z kierowcami. Większość rozmówców reprezentowała trzeźwy pogląd, że brak części, to problem nie do rozwiązania nawet dla kierownika, ale wyrażali opinie, że są jeszcze rezerwy w organizacji pracy. Pan Tadeusz Nawrocki wręcz stwierdził, że nie do pomyślenia, jest sprawa, że przez ponad cztery godziny naprawiają mu uszkodzony pedał w autobusie. Niektórzy z kierowców wyrażali także opinie, o nierównym traktowaniu wszystkich. Choć zlikwidowano stare linie, to jednak są tacy, którzy wciąż mają tylko tzw. „lekkie” trasy, jeżdżą zimą po mieście, a latem na trasach podmiejskich. Sprawa jest delikatna, trudno komuś zarzucać premedytację w takim działaniu, trudno jednak także przejść do porządku dziennego nad tymi zarzutami. Jak jest naprawdę? No cóż, na to pytanie niech odpowie sobie kierownictwo zajezdni, a z odpowiedzi tej wyciągnie właściwe wnioski.

Mówili także pracownicy Bienięzy o nadziejach, jakie wiąże z nowym kierownikiem — Leszkiem Rumianem. To postać dobrze znana wśród kierowców. Poprzednio kierował zajezdnią w Czyżynach. Stanisław Jabłoński, Józef Cetera, Jan Kowalik twierdzili, że może z tym nowym, już sprawdzonym w MPK kierownikiem będzie lepiej. Nieco inaczej widzi to sprawę Tadeusz Nawrocki, który mówił: nie znam poprzedniego kierownika, nie widziałem jeszcze i obecnego. Staram się rzetelnie wywiązywać z obowiązków, nie miałem jeszcze za 15 lat pracy ani jednego raportu.

W warsztatach z kolei miłym okazywał wysłuchanie narzekan

— Jak w tych dniach podczas mrozu i opadów śniegu zdaje egzamin nowy tabor tramwajowy — 102-N i 105-N.

— Nie najlepiej. 1/3 taboru musiała zostać odstawić. Nie tyle mroź co śnieg powoduje dużą awaryjność maszyn i urządzeń trakcyjnych.

— Poza tym zły stan torowisk sprzyja urywaniu się silników i luzowników.

— Mimo to społeczeństwo Krakowa pozytywnie ocenia naszą pracę... wtrącam.

— Dużą pomoc mamy ze strony Wydziału Remontowo-Produkcyjnego. Mimo wysokiej awaryjności, to co się naprawi z miejsca wypuszczane jest na trasę.

— Zaplecze nasze pracuje na 3 zmiany. Ludzie pozostają w pracy po 16 godzin na dobę ale... mimo to nie możemy zapewnić równomiernej częstotliwości kursowania wozów na wszystkich obsługiwanych przez nas trasach.

— Kilka dni temu wysiadło nam na 9 torach zasilanie. Trzeba było dźwigami wyciągać z zajezdni pociągi.

— Brakuje ludzi do pracy — motorniczych i elektryków. W miesiącu grudniu mieliśmy dwukrotny w stosunku do listopada wzrost zachorowań wśród załogi.

— Ciężkość w zajezdni. Przy dużej awaryjności za mało stanowisk naprawczych. Mammy kłopoty z częściami zamiennymi. Przy pierwszym ataku mroźów w grudniu, brakowało nam bezpieczników do ogrzewania wozów.

Zajezdnia WET Podgórze. Mówi jej kierownik Stanisław Mikulski:

— W zasadzie wozy wysyłamy na trasy zgodnie z planem. Kłopoty? Owszem są. Psują się mechanizmy zamykania drzwi, sygnalizacja zewnętrzna i wewnętrzna, zdarzają się awarie silników trakcyjnych i układów hamulcowych. Wszystko

to powoduje jazda po ośnieżonych szynach i zwiększona ilość pasażerów. Pracownicy zaplecza pracują po 16 godzin na dobę. Niestety zwiększyła się zachorowalność wśród załogi. Mniej motorniczych przychodzi do pracy za wolne. W tej sytuacji wypuszczamy na trasy wszystkich, którzy tylko posiadają uprawnienia do prowadzenia pociągów tramwajowych — zarówno ze swojego Wydziału jak i pozostałych czterech Wydziałów Zakładu Komunikacji Szynowej. W ten sposób mogliśmy dodatkowo wystąpić w dniu 3 bm. na zmianie rannej 11, w dniu 4 bm. również na zmianie rannej 12, a na popołudniowej 3 — ponad plan wagony.

SIEĆ I TORY W PEŁNEJ GOTOWOŚCI

Zz-ca kierownika Wydziału Sieci i Podstacji mgr inż. Witold Misiewicz zapewnia o sprawności ogrzewania i sterowania zwrótnie.

— U nas również ludzie pracują po 16 godzin na dobę. W sumie 3 brygady. Nadzór techniczny — kierownicy i mistrzowie pełnią dyżury na wszystkich zmianach. Stan ogrzewania zwrótnie jest najwyższy w ciągu ostatnich lat. Pracownicy Wydziału Sieci pełnią również stałe dyżury przy wyjazdach wozów tramwajowych z Zajezdni w Nowej Hucie. Dodatkowo obsadzone zostały obsługą podstacje mające decydujący wpływ na komunikację tramwajową w mieście. Zracamy się z pomocą do Wydziału Transportu i Sprzętu Specjalnego o zapewnienie pełnej sprawności ogrzewania wozów wieżowych.

Kierownik Wydziału Torów **Zdzisław Was:**

— Zorganizowaliśmy trzy zmianową pracę w mieście. Na każdej 30 pracowników Wydziału Torów. Mają swoje rejonu. Wszystkie zwrótnice w

śródmieściu, szczególnie tam, gdzie jest największy ruch są przez nich oczyszczane. Ponadto 4 plugi odśnieżne przerobione przez Wydział Remontowo-Produkcyjny z wozów tramwajowych oczyszczają torowiska wydzielone.

MÓWIA MOTORNICZOWIE...

Feliks Sroka, Zdzisław Syrek, Stanisław Majka i Jan Maciuszek:

— Zwiększyła się liczba korzystających z tramwajów.

— W wozach zimno. Nie we wszystkich stanowiskach motorniczego ogrzewane...

— Buty, szczególnie te które ostatnio otrzymaliśmy, są jakościowo nienajlepsze. Marzną w nich nogi nawet w tych ogrzewanych wozach.

— Kierowcy wozów MPO pracują bezmyślnie. Zasypują odśnieżone przez naszych pracowników zwrótnice.

— Chcielibyśmy, w wystarczających dla wszystkich chętnych ilościach otrzymywać posiłki regeneracyjne. Również na Wiadoku, w Łagiewnikach i Rakowicach. (Już są!)

POCZCIWY STARY KRAKOWSKI TRAWMAJ

...zdaje w dniach mroźnej i śnieżnej zimy 1978/79 egzamin! Wszystkich ziębniętych i zniechęconych do komunikacji autobusowej dowozi do zakładów pracy, do szkół i z powrotem do domów.

MARIA BUBACZEWSKA

Od red. Reportaż został napisany w oparciu o rozmowy z pasażerami, dla których komunikacja tramwajowa, była lepsza od autobusowej. Dziękujemy więc Złodzie Zakł. Kom. Szyn za zdanie trudnego egzaminu.

O WYDARZENIACH, KTÓRE DLA NAS SĄ JUŻ HISTORIA

Opowiada Piotr Wójcik

Piotr Wójcik od grudnia 1941 r. pracuje w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym. Zaczął więc pracę w czasie okupacji. W tym czasie w przedsiębiorstwie rozwijał się aktywnie ruch oporu. Mieli bowiem jego pracownicy nocne przepustki, z których często korzystali przy wykonywaniu konspiracyjnych zadań.

Po strasliwym dramacie rodzinnym, jaki przeżył pan Wójcik 9 lipca 1943 r., tracąc 5 członków najbliższej rodziny, sprawy walki z Niemcami stały się dla niego szczególnie ważne. Wstąpił więc do Batalionów Chłopskich. Rozwoził tramwajem; gazetki, ulotki, nie raz zdarzało się, że nie znał nawet zawartości skrzyń, które przewoził.

Aż wreszcie przyszedł pamiętny dla wszystkich krakowian dzień — 17 stycznia 1945 r. Dzień poprzedzający wyzwolenie miasta. Oddajmy głos Piotrowi Wójcikowi: — Miałem wówczas popołudniową zmianę na „jedynce” jeżdżąc z Placu Wolnica do Dworca Towarowego. Ranek tego dnia był bardzo mroźny. Około 14 poszedłem do pracy. W czasie, gdy jechałem ul. Stradom zarządzono alarm przeciulotniczy. Uciekłem do bramy pobliskiego domu i wówczas zobaczyłem pikujące samoloty radzieckie. W czasie tego nalotu urwany został fragment domu na rogu ul. Dietla i Stradom. Stał on w tym stanie jeszcze długo po wojnie. Po nalocie jeździłem już bez przeszkód do godziny 21, kiedy to skończyłem pracę. Przez cały czas słyszałem od strony Bronowic odgłosy walki, to zbliżały się wojska radzieckie. W mieście pło-

nęły niemieckie magazyny. Zjechałem do zajezdni i krótko potem wylądowano w mieście prąd. Nie wszystkim kolegom udało się dojechać do zajezdni i część wozów została w mieście. Potem, już po wyzwoleniu trzeba je było spychać ręcznie, bądź przy użyciu koni.

Nigdy nie zapomnę tej wspaniałej atmosfery pierwszych dni wolności. Uczę jakie nam towarzyszyły, gdy po raz pierwszy śpiewaliśmy nasz narodowy hymn. Pamiętam jak dziś zebranie w elektrowni, gdzie przemawiali Bolesław Bierut, Edward Osóbka-Morawski. Wówczas to po raz pierwszy po wojnie słyszałem odegraną przez orkiestrę Mazurek Dąbrowskiego. A orkiestra ta była nasza — MPK-owska. Pamiętam ten ogromny entuzjazm, zaangażowanie w pracę, które pozwoliło nam pracować bez oglądania się na zmęczenie, czy mroź. I pamiętam jeszcze szczegóły drobny może, ale wymowny. Gdy ścigaliśmy końmi tramwaje do zajezdni na Rzemieślniczej, ścigający Niemców żołnierze radzieccy chcieli nam te konie zrekwirować. Gdy jednak ułtymackim im jak bardzo są one nam potrzebne odstąpili od tego zamiaru. To chyba wymownie świadczy o stosunku Rosjan do nas Polaków w tych dniach.

Tyle pan Wójcik, któremu serdecznie dziękujemy za opowieść. Obecnie jest on już na zasłużonej emeryturze, ale pracuje nadal na pół etatu w Sekcji Abonentów, nie znosi bowiem bezczynności.

KRZYSZTOF GACEK

Zareagowali

W związku z ukazaniem się w nr 20 „Sygnałów MPK” artykułu „Spóźniona reakcja” wyjaśniam:

Wypadek porażenia prądem elektrycznym 600 V, pracownika zaplecza WET — Nowa Huta na skutek uszkodzonego wyłącznika WDT-456 nastąpił w dn. 16.08.78 r. W dn. 17.08.78 r. Dział Techniczny ZKSz. otrzymuje informację o zaistniałym wypadku i przystępuje do rozpracowania zabezpieczenia pulpitu motorniczego przed porażeniem, powiadamiając równocześnie producenta wagonów „Konstal” o wadze konstrukcyjnej i możliwości pojawienia się wysokiego napięcia na pulpicie motorniczego z prośbą o likwidację zagrożenia w produkowanych wagonach.

21.08.78 r. ukazuje się Zarządzenie Powypadkowe nr 10/78 z-cy dyrektora ds. ekonomicznych, zobowiązujące Zakład Komunikacji Szynowej do usunięcia zagrożenia.

Dział Techniczny ZKSz. opracowuje dokumentację skutecznego zabezpieczenia przeciwpożarowego pulpitu motorniczego, które poleceniem służbowym nr 778 Szefa Trakcji Szynowej z dnia 5.09.78 r. zostaje wprowadzone do natychmiastowego sukcesywnego wdrożenia we wszystkich wagonach typu 105N, do dn. 30.09.78 r. Niezależnie od tego Dział Techniczny informuje o zaistniałym wypadku i przesyła 6.09.78 r. opracowaną dokumentację przeciwporażeniową do 10 przedsiębiorstw komunikacyjnych eksploatujących wagony 105N w kraju, a 9.09.78 r. przesyła do z-cy dyrektora ds. ekonomicznych informację o katastrofalnym stanie wyłączników WDT-456, z prośbą o zakup w trybie awaryjnym 100 szt. wyłączników.

Wobec powyższych faktów tytuł artykułu Pana J.

Pokucińskiego budzi poważne zastrzeżenia, a sama treść jest co najmniej nieuzasadniona. Nie znane są nam wcześniejsze przypadki porażenia prądem 600 V na pulpicie motorniczego wag. 105N, znane są natomiast autorowi artykułu, który te wiadomości zaczerpnął z źródła niewiadomego pochodzenia. Pesymistycznie stwierdza, że teoretycznie motorniczości będą mogli załączać ogrzewanie bez obawy porażenia z końcem grudnia lub później, co doprowadzi do wytwarzania lodu na nogawkach spodni motorniczych oraz z tym związanym absencji chorobowych. Pan J. Pokuciński nie wie natomiast, że zabezpieczenie przed porażeniem zostało już wykonane, co świadczy o kompletnym braku rozeznania autora w sytuacji na swoim Wydziale.

Chcąc jednak, aby Pan Pokuciński „był” bardzo rad” wyjaśniam, że wniosek racjonalizatorski nr 183/78 złożony został przez pracowników WET — Nowa Huta dopiero w dniu 29.09.78 r. i nie mógł być wdrożony wcześniej np. w okresie wiosenno-letnim. Poza tym wniosek musi zostać przyjęty, posiadać odpowiednią dokumentację oraz zabezpieczenie Przedsiębiorstwa w trudne osiągalne styczniki SNF oraz łączniki typu Z, umożliwiające zastępowanie wniosku co warunkuje jego wdrożenie. Dlatego też na Działu Technicznym, a nie tymczasowo działającym „spóźniona reakcja” było konieczne.

Mimo, że Pan J. Pokuciński zastrzega na wstępie, że nie chciałby być złym prorokiem, należy stwierdzić, że został nim w pełnej rozciągłości... p.o. Kier. Dz. Technicznego.

WIESŁAW FRACZEK

Gdybym był kierownikiem

na kierowców. Jan Kowalik powiedział, że kilka dni wcześniej (rozmawialiśmy 16 grudnia), gdy panowały ostre mrozy, w autobusach masowo psuły się opony. Kierowcy oddawali samochód i spokojnie czekali siedząc, bądź grając z karty. A przecież widzieli, że nie ma kto pracować, korona by im chyba z głowy nie spadła, gdyby pomogli. Gdyby był kierownikiem, to przede wszystkim starałby się uregulować te sprawy.

Wiele zastrzeżeń mają moi rozmówcy do ludzi młodych, od niedawna pracujących w MPK. To oni najczęściej psują opinię Wydziału. Ich nadmierna niekiedy pewność siebie, nieumiejętność dostosowania się do wymogów nietatwej pracy, powoduje konflikty. Ale rozmawiałem i z kierowcą zatrudnionym w Bienięzycach zaledwie od kilku miesięcy. Tadeusz Wybraniec skarżył się na niedociągnięcia organizacyjne, które jako człowiek „nowy” w zajezdni widzi szczególnie ostro. Mówił też, że jego zdaniem za wcześnie przywrócono komunikację na linii „A”. Wprawdzie jest to linia potrzebna, ale w tej chwili, jej przywrócenie pogorszy i tak niełatwą sytuację na innych trasach.

Słuszność tych słów mogłem sprawdzić już następnego dnia, gdy niemal 30 minut oczekiwałem właśnie na „A” pospieszny, a autobus po dojechaniu do przystanku, na którym miałem wsiadać, po prostu się zepsuł.

Starałem się dowiedzieć, co sądzą moi rozmówcy o przypadkach pijaństwa, zdarzających się w Bienięzycach. Twierdzili, że zdarza się to chyba wszędzie. Zresztą, a tutaj słowa można poprzeć dokumentami, problem pijaństwa w pracy, to w Bienięzycach problem ludzi młodych, tych niezorganizowanych, nie mających jak zapamiętać czasu.

Jakie więc są te Bienięzy? Czy naprawdę takie złe, jak się o tym mówi i pisze? A może jest trochę racji w stwierdzeniu jednego z tamtejszych działaczy: Jesteśmy najgorsi, ale to także nas, działaczy wina, bo nie potrafimy przewidywać pracowników, mówimy o nich wszystkim, a potem statystyka jest przeciwko nam. Ale tego postępowania nie zmienimy, nawet gdybyśmy mieli być najgorsi, jeszcze długo.

KRZYSZTOF GACEK

Co nowego w sekcji tenisa stołowego

Nie udało się poprzedni sezon tenisistom stołowemu ZKS Tramwaj. II-ligowy przeciwnicy postawili zbyt wysokie wymagania naszej drużynie, która po porażce w decydującym spotkaniu o pozostanie w tej klasie rozgrywek spadła do II ligi międzywojewódzkiej. Zespół nie załamał się jednak i aktualnie zdecydowanie prowadzi w tabeli, będąc bez straty punktu. Dotychczas zawodnicy ZKS Tramwaj: Wiesław Chajdecki, Adam Rak, Leszek Kolarski, Tadeusz Zawodny, Krzysztof Gwóźdź i Tadeusz Ławrowski uzyskali następujące wyniki: z AZS Kraków i Wandą II Kraków po 17:1, z Łącznością Kraków 14:4, i w wyjazdowych meczach z Karpatami II Krosno 10:8 oraz z LZS Szebnie 13:5. Najbliższe mecze, na które zapraszamy wszystkich chcących bliżej poznać wyczynową for-

mę popularnego ping-ponga, drużyna rozegra w sali Technikum Gastronomicznego przy ul. Bohaterów Stalingradu 48. 3 lutego o godz. 18.00 ze Skalnikiem Mała Wiśniówka i 4 lutego o godz. 11 ze Startem Jordanów. Będą to już ostatnie spotkania pierwszej rundy, po których nastąpi podział drużyn uczestniczących w rozgrywkach na dwie grupy. Pierwszych siedem zespołów walczyć będzie o awans do drugiej ligi, pozostała siódemka o utrzymanie się w lidze międzywojewódzkiej. Nasza drużyna ma już zapewniony udział w rozgrywkach o awans. Zyczymy powodzenia!

Skrótniejsze cele stawiają sobie natomiast tenisistki stołowe Tramwaju. W tym roku wywalczyły one awans do ligi międzywojewódzkiej i na razie chcą się jedynie w niej utrzymać. Po początkowych po-

rażkach (z AZS Kraków 3:7 i Cracovią 2:8) nasze panie spisują się lepiej zdobywając w kolejnych spotkaniach 7 punktów, dzięki zwycięstwom ze Startem Nowy Sącz 6:4, LZS Szebnie 7:3, Startem Jarosław 6:4 oraz remisowi z Izolatorem Boguchwała 5:5. Aktualnie coraz realniejsza jest szansa zakwalifikowania się do pierwszej siódemki na półmetku rozgrywek, co już zapewniło by przedłużenie pobytu w tej klasie na następny sezon. Aktualnie w drużynie pań występują: Krystyna Kowal, Grażyna Ochel i Zofia Drożdż.

Zawodnicy sekcji odnoszą także sukcesy indywidualne. Ostatnio jeden z wojewódzkich turniejów klasyfikacyjnych wygrał Leszek Kolarski. Największą bolączką jest aktualnie, jak powiedział jedynie obok Andrzeja Deptucha

działacz sekcji, będący jednocześnie także trenerem i zawodnikiem — Wiesław Chajdecki, jest brak zainteresowania młodzieży, zwłaszcza dziewcząt. Z chłopcami jest nieco lepiej, działa od zeszłego roku szkoła, której reprezentanci grają w rezerwowej drużynie występującej w lidze okręgowej.

Kończąc tę informację o sekcji tenisa stołowego, w imieniu trenera Chajdeckiego, znanego zawodnika, który przed kilku laty grając w krakowskim Hutniku zdobył tytuł drużynowego wicemistrza Polski, zapraszamy wszystkich młodych ludzi interesujących się tą dyscypliną sportu na zajęcia w poniedziałki, środy, czwartki i piątki o godz. 18, do sali Technikum Gastronomicznego przy ul. Bohaterów Stalingradu 48. (K. G.)

Z dużym rozmachem przygotowała Dział Kultury, Sportu i Wychowania eliminacje zakładowe XXIV Turnieju Recytatorskiego i Poezji Spiewanej. Odświętnie udekorowano salę, zaproszono jedną z najlepszych naszych aktorek — Annę Lutosławską, rozesłano imienne zaproszenia do niektórych pracowników.

A jednak impreza nie spełniła oczekiwań. Zawiedli uczestnicy, zawiodła publiczność. W konkursie recytatorskim startowało jedynie dwójka uczestników z przyzakładowej szkoły: Jolanta Soczek i Marek Leichardt. Spiewał poezję, dodajmy od razu, że na dobrym poziomie, zespół „Pantograf”. Niestety na sali, łącznie z uczestnikami, zaproszonymi gośćmi i organizatorami było 25 osób.

Za to więc, że turniej w ogóle mógł się odbyć podziękować należy jedynie przyzakładowej szkole, a zwłaszcza jej polonistkom, Barbarze Post i Marii Gurbiel, które włożyły dużo pracy w przygotowanie dwójki swoich uczniów.

Chyba popełniono jakiś błąd w propagowaniu tej imprezy. Wydaje się, że nazwisko Anny Lutosławskiej mogło ściągnąć znacznie więcej pracowników. Ale musieli oni wcześniej wiedzieć o imprezie. A chyba nie wiedzieli. Nie wysłano przecież 6 tys. zaproszeń. Wydaje się, że sensownie byłoby rozpropagować imprezę po Wydziałach poprzez plakaty, efektowną informację wizualną i słowną. A tak niestety znów coś „nie wyszło” i czyżby trud poszedł na marne. (K. G.)

Dwa razy o poezji

...i organizatora

19 grudnia 1978 w Klubie Zakładowym pl. Serkowskiiego 7 odbył się turniej poezji, który był próbą udziału naszego przedsiębiorstwa w XXIV Ogólnopolskim Konkursie Recytatorskim. Kontynuowane od lat w niektórych zakładach pracy, szkołach i placówkach kulturalnych konkursy recytatorskie, mocno wrosły w świadomość Polaków, weszły poniekąd w krwiobieg naszej narodowej kultury. Mówiono mi, iluż to chętnych było kiedyś w naszym przedsiębiorstwie do sztuki recytacji.

Wspomniane Zakładowe Eliminacje Turnieju Poezji budzą poważny niepokój, potwierdzają bowiem kontrasty, potrzeby i nieprawidłowości, jakie narosły na tym odcinku wśród naszej załogi.

Z uzasadnionym spokojem mogę rozgrzeszyć siebie, jako organizatora i swoje refleksje przeniesie ze strony technicznej, organizatorskiej na przebieg tych eliminacji w kontekście funkcjonowania biblioteki zakładowej i tutaj szukać przyczyn ograniczających powodzenie tej akcji. W indywidualnych rozmowach z naszymi pracownikami, uderza przykry brak czasu na lekturę oraz zanik ambicji czytelnicy. Często książka sama przychodzi na Wydziały, jest okazynie sprzedawana, może i okazynie czytana, prawdopodobnie to nie wystarczy, aby ją autentycznie pokochać i dobrowolnie coś zaprezentować z własnej lektury. Z pewnością dużo należy przeczytać, żeby w książce znaleźć rozwiązanie nurtujących problemów i tak silne potwierdzenie własnych przemyśleń, które zmusza, aby je ujawnić, publicznie się nimi podzielić. Wśród prezentowanej literatury zabrakło utworów tematycznie związanych z charakterem przedsiębiorstwa, oddających trud pracy kierowcy i tramwajarza, może nawet interesującej publicystyki z na-

szesz zakładowej gazety? Wydaje mi się, że właśnie biblioteka, czytelnia winna być azylem, miejscem spotkań, rozmów i refleksji po ciężkim dniu pracy.

Niepokoń fakt, że udział członków organizacji młodzieżowej w tym konkursie, był tylko „elementem towarzyszącym”, przecież koledzy tak wcześnie otrzymali regulamin, a obecny rok był rokiem wielkich rocznic narodowych, dla czego nikt nie sięgnął po literaturę faktu, przywołującą te ważne wydarzenia historyczne?

Wspominałam o kontrastach, a może powinien być zadowolony z tego co było...? „Pantograf” zaprezentował utwory wysokiej klasy i własnie udział tego zespołu pozwala określić konkurs, jako imprezę kulturotwórczą. Zespół wykonał dwa utwory; melorecytację „Serwisu Madonny” do słów Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego, z muzyką instruktora zespołu Jerzego Seweryna oraz „Anioły stoja na rodzinnych polach...” również z muzyką pana Seweryna. Zespół został zakwalifikowany do eliminacji wojewódzkich.

Słowa uznania należą się również Szkole Przyzakładowej MPK. Pracujące pod kierunkiem pani Gurbiel kółko recytatorskie wystawiło do eliminacji zakładowych dwóch uczestników. Jolanta Skoczek recytowała „Gromnice” Kazimierza Iłakowiczówny oraz wiersz „Lenino” z „Antologii pamięci 1939—1945”, natomiast Marek Leichardt „List Dembowskiego do ojca”. Wisława Szymborskiej i fragment opowiadania „Staw” Tadeusza Nowaka. Ambitny, wykraczający poza lekturę szkolną repertuar, liczny udział uczniów jako odbiorców imprezy świadczy o konkretnej pracy naświetlonej na kształtowanie upodobań literackich i kultury żywego słowa.

ALINA WCISŁO

Dla kogo „M-ki”

Dość dawno nie pisaliśmy o kierowcach mikrobusów. Sądziłyśmy, że ciągła krytyka nie ma sensu, że zainteresowani wyciągnęli właściwe wnioski z wcześniejszych artykułów, zamieszczanych nie tylko w naszej gazecie. Okazało się jednak, że tak nie jest. Znowu otrzymaliśmy bowiem sygnały, że „M-ki”, mimo że mają dziewięć miejsc, zabierają tylko ośmiu pasażerów. Na dwudziątym miejscu bowiem rozpiera się wygodnie ktoś ze znajomych kierowców. Takie wypadki zdarzają się coraz częściej. Uprzedzamy, że następnym razem podamy je wraz z numerami wozów, tak aby kierownictwo Zakładu Taksówek mogło wyciągnąć odpowiednie wnioski w stosunku do kierowców traktujących mikrobusy jak samochody prywatne.

A przy okazji jeszcze jedna sprawa, tym razem nie dotycząca bezpośrednio kierowców. Około godziny 20 każdego dnia tłum pa-

sażerów oczekujący w Ryńku Głównym na mikrobusy w kierunku Nowej Huty, patrzy z rosnącym niecierpliwością, jak kolejne podjeżdżające do przystanku dla wysiadających pojazdy, odjeżdżają bez zabierania pasażerów. Najczęściej nikomu nie przychodzi do głowy poinformować marznących pasażerów, że samochody jadą zatankować paliwo. Może więc udałoby się zróżnicować pory tankowania, tak aby nie wszystkie kolejno przyjeżdżające na Rynek „M-ki” udawały się po paliwo. Wypadałoby też poinformować pasażerów o konieczności dokonywania takich zjazdów, poprzez umieszczenie odpowiedniego komunikatu na słupie przystankowym. Mniej byłoby wówczas zapewne narzekania na mikrobusy i ich kierowców, a ci którym, akurat w tym czasie spieszy się do Nowej Huty nie oczekiwaliby bezskutecznie na mikrobus.

(K. G.)

Gdzie rozsądek?

„Tatusiu, proszę cię byś jechał ostrożnie!” — plansza z takim napisem i uśmiechniętym dzieckiem, żegna kierowców opuszczających bramę zajezdni w Bieżyczach. Ku przestrodze tym nie chcącym zauważyć planszy, nie zdającym sobie sprawy, że po kieliszku — często nie jednym — ostróżnym za kierowcą być nie można, zorganizowano — także w Bieżyczach — pokazową rozprawę sądową.

Okazuje się jednak, że dla lekkomyślnych żadne to przestrogi. Nie zmniejszyła się ilość kierowców — naszych pracowników — prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwym.

Systematycznie dostarczane są do naszej redakcji „Notatki Służbowe” sporządzane przez Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy. Prawie wszystkie „mówią” o spowodowanych pod wpływem alkoholu wypadkach. Dotyczy to zarówno kierowców z prawem jazdy DM o kilkumiesięcznym stażu pracy, jak i tych długoletnich od których przynajmniej rozsądek, należałoby wymagać. A tymczasem:

17 grudnia 1978 r. Główna Dyspozytornia została powiadomiona przez dyspozytora z Czyżyn, że z trasy nie powrócił autobus linii 112.

Na wspomnianą trasę udał się kierowca dyżurny Dz. Dochodz.-Wypadk. Jerzy Jaśkowski. W Tyńcu na ul. Bogucianka spotkał poszukiwany autobus, tyle, że stał on sobie w poprzek jezdni, z jawnym tylnym narożnikiem zaczepio-

nym o siatkę ogrodzenia posesji nr 78. Kierowca usiłował co prawda ruszyć, znajdował się jednak w stanie nietrzeźwym, gdy to stwierdzono, usiłował zbiec. Co prawda wżwaha grupa wypadkowa z Wydziału Ruchu Drogowego WRD KW MO odnalazła „uciekinię” w pobliskiej stodole. Pijanym kierowcą był Zbigniew Gawlik z WEA Czyżyn. Zatrzymano go do dyspozycji prokuratury.

„Oslupiał” kierowca autobusu linii 209, na przystanku początkowym na Salwatorze, gdy zobaczył, po wyjściu z tamtejszego punktu regulacyjnego, że „jego autobus” oddala się w kierunku Śródmieścia. O fakcie powiadomił natychmiast Główną Dyspozytornię, a ta MO. Po zatrzymaniu autobusu stwierdzono, że za kierownicą znajduje się także nasz pracownik, kierowca DM z Bieżycz, Stanisław Matys. Oczywiście znajdował się on w stanie nietrzeźwym. Został zatrzymany do dyspozycji prokuratury.

Opisane tu wypadki nie są jednostkowe. Wybrałam tylko niektóre. Jest ich znacznie więcej. Wszystkie ukazują niestety głupotę i bezzmysłność. Wódka staje się przyczyną ogromnych strat materialnych, a częściej także tragedii i tych pijanych i ich rodzin. Okazuje się, że nigdy dość ostrzeżeń, bo nierozsądnych i tak więcej.

Z notatek Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego wybrała

FILOMENA SERWIN

Komunikat

Dyrekcja Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie uprzejmie zawiadamia wszystkich pracowników MPK oraz emerytów i rencistów, że wymiana biletów wolnej jazdy ważnych na rok 1979 odbywać się będzie w godzinach od 7.00 do 14.00 w soboty od 7.00 do 12.00 w:

- 1) Zarząd Przedsiębiorstwa, Wydział Zabezpieczenie Ruchu, Wydział Taryfowo-Biletowy, Zakład Remontowo-Inwestycyjny, Wydział Produkcyjno-Remontowy — wymieniają bilety wolnej jazdy w Dziale Osobowym ul. Wawrzyńca 13 w dniach od 2. I. 1979 r. do dnia 13. I. 1979 r. na listy zbiorowe
- 2) WEA Bieżyczce od dnia 16. I. 1979 r. do dnia 22. I. 1979 r.
- 3) WEA Czyżyny od dnia 27. I. 1979 r. do dnia 30. I. 1979 r.
- 4) WET Nowa Huta od dnia 1. II. 1979 r. do dnia 6. II. 1979 r.
- 5) Zakład Taksówek wymienia bilety wolnej jazdy w WET Nowa Huta od dnia 7. II. 1979 r. do dnia 9. II. 1979 r. na listy zbiorowe
- 6) WET Podgórze od dnia 12. II. 1979 r. do dnia 24. II. 1979 r.
- 7) Emeryci i renciści MPK wymieniają bilety wolnej jazdy w Dziale Osobowym ul. Wawrzyńca 13 od dnia 2. I. 1979 r. do dnia 13. II. 1979 r. oraz w innych terminach na poszczególnych obiektach.

Do wymiany należy przedłożyć:

- legitymacje pracownicze,
- dowody osobiste pracowników i członków rodzin,
- legitymacje szkolne dzieci powyżej lat 16,
- bilety pracownicze i rodzinne (razem)

Pracownicy, których dzieci ukończyły szkołę zobowiązani są zwrócić bilety.

W przypadku nie zastosowania się do powyższego, wymiana nie będzie dokonana.

Upraszam się wszystkich pracowników o dostosowanie się do terminów i wskazówek dotyczących wymiany biletów wolnej jazdy, gdyż od dnia 1. III. 1979 r. nie wymienione bilety na rok 1979 jako nie ważne, będą zatrzymywane przez organy kontrolne.

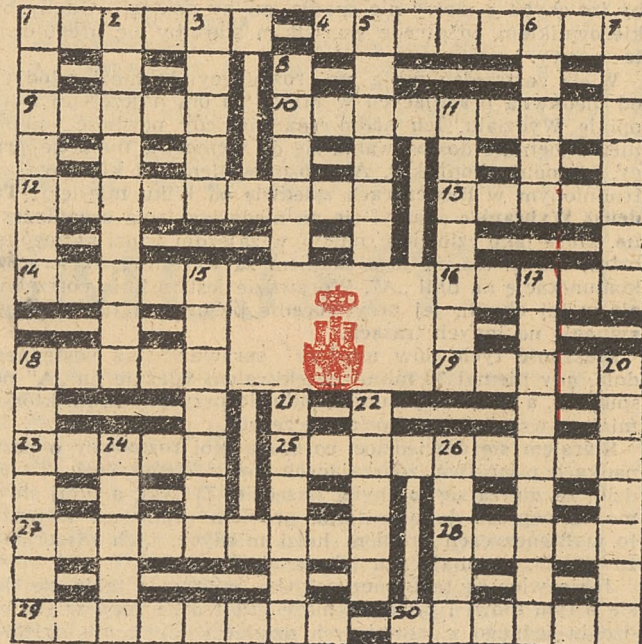
DYREKTOR MPK

Uwaga prenumeratorzy

Wszystkich zainteresowanych prenumeratą „Sygnałów MPK” na rok 1979 zawiadamiamy, że wpłaty przyjmuje Kasa Główna naszego przedsiębiorstwa do dnia 20 stycznia 1979 r. Odpłatność za roczną prenumeratę wynosi 12 zł (24 numery pisma). Należy sprowadzić imienną listę prenumeratorów, po czym kopię dowodu wpłaty i listę przekazać do Działu Prasowo-Radiowego, ul. Wawrzyńca 15, I p., pokój 73.

REDAKCJA

KRZYŻÓWKA NR 71



POZIOMO: 1) Wczasowicz, opowieść. 13) Wąż. 14) Sakiewka. 16) Kraj nad Nilem. 18) Ruch powietrza. 19) Imię prezydenta Egiptu. 23) Partia gór

charakteryzująca się szczególnym rodzajem roślinności. 25) Tu powstaje wapno. 27) Kontroler. 28) Prawy dopływ Dunaju. 29) Lekcja nie bardzo lubiana przez uczniów. 30) Znak po ranie.

PIONOWO: 1) Miniatury. 2) Przekazywanie obrazu na odległość. 3) Wyspa na Morzu Śródziemnym, znana z Odysei. 5) Nie przepada za czyściością. 6) Taniec. 7) Materiał z gąbki. 8) Cyrkowy skok. 11) Występ, przedstawienie. 15) Placa ryby. 17) Wykaz ruchomości. 18) Mieszkaniec Warszawy. 20) Dzwignia handlu. 21) Kawalek papieru. 22) Śpiewający teatr. 24) Zabobony. 26) Marka (z żabą) pasty do butów i podłóg.

ROZWIĄZANIE
KRZYŻÓWKI NR 70

POZIOMO: 1. Karoseria, 2. Riwiera, 9. Lazur, 10. Enzym, 11. Tarka, 12. Estrada, 13. Tranzyt, 14. Matka, 16. Kafar, 19. Monolit, 22. Kapelan, 23. Cd-

męt, 24. Ramol, 25. Nitro, 26. Kotlina, 27. nastawnia.

Pionowo: 1. Koloseum, 2. Rezultat, 3. Serenada, 4. Reszka, 5. Aromat, 6. Swatka, 7. Praktyka, 15. Akordeon, 16. Kopalnia, 17. Felieton, 18. Rengłoda, 20. Lotnik, 21. Tartan, 22. Kompas.

Nağrody książkowe za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 70 wylosowali: Bogusława Frytek z SGO i Andrzej Wójcik z Księgowości Kosztów.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin. Zdjęcia Piotr Solarz.

Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzyńca 15, p. 73. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. I-8