

SYGNAŁY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE



Fot. W. Habratowski

Stoimy na palcach

W końcu ubiegłego roku ostry kryzys przeżywała komunikacja samochodowa. Z powodu awarii, w zajezdniach pozostawało nieraz ponad 100 autobusów. Jakże środki podjęto, aby uratować sytuację i jaki jest skutek ich zastosowania mówią: Szef Zakładu Komunikacji Samochodowej mgr inż. Bohdan Witwicki i kierownik Wydziału Produkcji i Remontowego mgr inż. Janusz Kucharski.

— Podjęliśmy przede wszystkim działania organizacyjne uruchomiliśmy, już w pierwszych dniach grudnia prowizoryczną „III Zajezdnię” na ul. Wawrzyńca, wprowadziliśmy wydłużony czas pracy we wszystkich zajezdniach. Obecnie uzupełniliśmy już kadre kierowniczą w bieżącej zajezdni, uzupełniamy w Czyżynach, 5 lutego, po zakończeniu ferii szkolnych, w każdej z trzech zajezdni podejmą pracę dwie brygady uczniowskie, co pozwoli zwiększyć liczbę pracujących przy naprawach, bo tam są braki kadrowe. Uruchomienie zajezdni na ul. Wawrzyńca spowodowało poważne ograniczenie działalności Wydziału Produkcji i Remontowego, w tej chwili nie jesteśmy w stanie zapewnić obsługi technicznych eksploatacyjnych przez nas taborów.

Zresztą kwestia stanu technicznego naszych pojazdów to osobne zagadnienie: nie dostajemy części zamiennych. Obecnie, nasza sytuacja to „stanie na palcach”, w każdej chwili wszystko może runąć. Od dzisiaj (18 stycznia) z powodu awarii stoi 51 autobusów, ale jeździ 304, to już odczuwalny wzrost w porównaniu ze 180, a taka ilość autobusów wyjeżdżała na trasy niekiedy w grudniu. Z pomocą przyszły nam w tej chwili krakowskie przedsiębiorstwa transportowe „Transbud” Nowa Huta, „Transbud” z ul. Na Dolach, „Polmozbyt”, a przede wszystkim PKS, który mając kłopoty bardzo podobne do naszych, mimo to remontuje nam autobusy, zadeklarowała nawet zatrzymanie swoich autobusów na naszych przystankach na trasach podmiejskich. „Polmozbyt” wraz z Zakł. Taksówek przejął remonty wozów Wydziału Transportu Sprzętu Specjalnego, który obecnie, w swoich warsztatach naprawia autobusy „Polmozbyt” oddając też 6 elektryków samochodowych do Czyżyn. Także Zakład Taksówek zgłosił możliwość wspomoczenia nas 20 kierowcami. Jednak to wszystko są półśrodki, których stosowa-

(dokończenie na str. 2)

WINA ŻYWIŁU CZY LUDZI?

Obie bazy autobusowe, toż w chmurach spalin. Pracownicy mówią o halach napraw i halach postojowych wymownie „krematorium”, „komory gazowe”. Przy takim zadymieniu nikt nie kwapi się z zamykaniem drzwi, które z reguły otwarte są na oścież. Temperatura wewnątrz, taka jak na polu. Za mało punktów grzewczych, czy po prostu należałoby zreperować poparte urządzenia, poprawiać wybite szuby, naprawić drzwi i pilnować ich zamykania, zastawiać się autor artykułu „Walka z mrozem i niegospodarnością (Sygnały nr 1).

Poszliśmy śladem artykułu, jako że warunki pracy w obu bazach daleko odbiegały od normy w początkach zimy. Chcieliśmy znaleźć winnych karygodnych zaniedbań i odpowiedzialnych za sytuację, jak też znaleźć odpowiedź na pytania dlaczego? dlaczego nie skorzystano z wentylatorów, dlaczego hale były nieogrzewane, dlaczego nie zamknięto bram w halach? I czy bardziej obciążalny jest zakup drogiego płynu przeciwzmrożowego „Borygo”, czy też „chodzenie na luzie” autobusowych silników non stop.

MONTER ODZWIERNY?

„Co się mogło złego dziać, to działo się w początkach tegorocznej zimy w Bieżyczach” — powie szef Zakładu Remontowo-Inwestycyjnego — Z. Klimek.

Przez trzy tygodnie pracownicy tego Zakładu zajmowali się usuwaniem coraz to nowych awarii w WEA Bieżyczach. Dyżurni monterów i współpracujących ich 14 pracowników Wydziału Budowlanego — całodobowe. Monterzy usuwali awarie instalacji c.o. i wodociągowej: były rozmrożone 24 grzejniki. Naprawy trwały półtora tygodnia po 24 godziny na dobie. Budowlani pomagali instalatorom w ich rozmrażaniu.

Być może nie doszłoby do takiej sytuacji, przy odrobinie dobrej ludzkiej woli, a w przypadku jej braku, egzekwowania obowiązku przez systematyczną kontrolę ze strony zwierzchników... a chociażby przecież o rzeczy prawie bagatelne... zamykanie okien, drzwi i bram wjazdowych aby zapewnić utrzymanie temperatury plusowej w halach.

13 grudnia szef ZRI wystosował do kolegów szefów poszczególnych Zakładów i kierowników Wydziałów Eksploatacyjnych pismo, w którym przypominał o obowiązku zamykania bram i okien w okresie zimowym. „Nie zamykanie bram i drzwi może spowodować rozmrożenie rurociągów wodnych, c.o. jak również grzejników”. Ostrzeżenia nikt nie potraktował serio, a szkoda bo wnet doszło do mini katastrofy i to nie żywiołem spowodowanej a zaniedbaniami. Warto więc chyba czasem czytać adresowane do nas pisma i oczywiście zalecenia traktować serio. Warto zamknąć drzwi, warto nawet do tego celu wykorzystać uczniów pracujących w warsztatach lub kierowców grających w czasie rezerwy w karty w świetlicach, a nawet w hali garażowej. Warto, gdyż w Bieżyczach na przeciąg kilkunastu dni zatrudniono wiele osób z innego Wydziału, by usuwać usterki wynikające z miejscowych zaniedbań organizacyjnych w eksploatacji obiektów.

DAŁO SIĘ IM „WE ZNAKI”...

...złośliwie (nazwijmy to delikatnie) działanie osób, których nie zidentyfikowano. Ktoś — złośliwie 4 grudnia ub. r. zamknął główny zawór grzejników w hali garażowej. 8 pracowników ZRI przez tydzień (24 godz. na dobie) pracowało przy likwidacji tego uszkodzenia. Ktoś —

złośliwie w dniu 2 stycznia pomiędzy kontrolami grzejników, bo i takie miały miejsce (prowadzone m. in. przez z-cę dyrektora d/s Inwestycji i Rozwoju B. Kozłowskiego i szefa ZRI — Zdz. Klimka (w odstępie półgodzinnym (ok. godz. 21.30) zakreślił jeden zawór przy grzejniku na hali postojowej. Na szczęście kontrolujący sprawę wykryli i do rozmrożenia instalacji nie doszło. W czasie wyłączenia energii przez Zakład Energetyczny — ktoś przewrócił beczkę i wylał płyn przeciwmrózny „Borygo”. Ktoś — otwierał „na chwilę” okna w akumulatorni — trzeba było rozmrażać tam grzejnik.

Ktoś inny rozmrażający autobus na linii OC parą, zapominał, że skończył pracę i zniknął; autobusu nie było, rozmrażającego też, a para uciekała w powietrze.

Do ciebie niezidentyfikowany pseudo bohaterze piszę, marnujesz moje pieniądze, marnujesz ludzką pracę, marnujesz cenne paliwo, niszczyć majątek tzw. trwały... marnujesz zdrowie kolegi pracującego w mroźnych halach. Komu robisz na złość — koleżko, sobie! Wydajesz złe świadectwo bieżącej załozdzie! Szukajcie więc winnych tego taniej rzeczy nie w innych Zakładach, nie w dyrekcji, zjednoczeniu, ale u siebie na własnym podwórku, likwidując własne zaniedbania. Ot chociażby kolejny przykład na poparcie tego stwierdzenia — mała sprawność ogrzewania w hali postojowej jest efektem także niewłaściwego sprawnych silników nagrzewnic, jak też nie przekazanie do naprawy zepsutych. Jak wynika z notatki służbowej z dnia 12. 01. br. sporządzonej przez Zygmunta Szczepanika, Edwarda Talowskiego a spisanej w obecności kierownika gosp. inż. W. Habratowskiego — na 8 nagrzewnic w hali postojowej tego uszkodzenia. Ktoś —

(dokończenie na str. 3)

● Socjologowie zatrudnieni w naszym przedsiębiorstwie, rozpoczęli badania warunków bytowych wieloletnich pracowników MPK.

● Pod znakiem zapytania stoi właściwe przygotowanie do rozgrywek rundy wiosennej piłkarzy ZKS Tramwaj. Mimo wcześniejszych obietnic, nie załatwiono im bowiem sali, w której mogliby odbywać treningi.

● Wydział Torów podjął z okazji 85 rocznicy PRL zobowiązanie wartości około 1,5 mln zł — wykonania rozjazdów torów, umożliwiających wyjazd z Zajezdni Tramwajowej w Podgórzu, w kierunku ulic: Kapelanka, Brożka i Skolickiego.

● „Nie lekceważ, zanim wypijesz napisz testament” — głosi etykieta na olbrzymiej butelce, plastycznie przedstawionej w gablocie przy ul. Wawrzyńca 15. Tematyka ga-

15 dni w MPK

zetki antyalkoholowej. Autorkami jej są pracownicy Działu BHP.

● W dniu 22 bm. Prezydium Rady Zakładowej na swym posiedzeniu oceniło udział załogi MPK we współzawodnictwie w roku 1978, w tym realizację podjętych czynów społecznych i zobowiązań produkcyjnych oraz omówiło formy i kierunki współzawodnictwa na rok 1979.

● Na Prezydium RZ powołany został zespół w składzie: Eugeniusz Zwierzch, mgr Magdalena Niedzielska i Józef Patko — do opracowania informacji o sposobie załatwiania skarg i zażaleń wpływających do RZ i Oddziałowych Rad Związkowych.

M. B.

Dotyczy: artykułu pt. „BERLIETY NA CENZUROWANIUM”.

Nawiązując do artykułu pt. „Berliety na cenzurowanym” opublikowanego w dwutygodniku MPK „Sygnały” z dnia 1—15 sierpnia 1978 r., wyjaśniamy, że w okresie poprzedzającym zakup licencji z firmy „Berliet” autobus licencyjny był poddany testowaniu przez przedsiębiorstwa komunikacyjne i w wyniku uzyskania pozytywnej oceny zaakceptowano proponowane w kontrakcie warunki techniczne tego pojazdu. Istotnym jest również fakt, że w całym okresie wdrażania produkcji autobusów licencyjnych odbywaliśmy szereg spotkań konsultacyjnych z przedstawicielami resortu MAIGTIOŚ i w oparciu o ich opinie zostali wprowadzone szereg zmian konstrukcyjnych i technologicznych, mających na celu zwiększenie funkcjonalności pojazdu i uzyskanie jego pełnej przydatności w warunkach eksploatacji przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Przykładem tego działania jest np. zastosowanie trojga praktycznego opanowania drzwi w modelu PR-110, obe-

cne zagospodarowanie wnętrza autobusu itp.

Na podkreślenie wymaga również fakt, że 20 sztuk serii próbnej autobusów PR-110 przed rozpoczęciem produkcji seryjnej zostało poddanych kontrolowanej eksploatacji w trzech Ośrodkach Komunikacji Miejskiej: MPK Wrocław, WPK Katowice i MZK Warszawa.

W okresie roku trwania w.w. badań eksploatacyjnych stwierdzono konieczność wprowadzenia pewnych zmian konstrukcyjnych polegających głównie na wzmocnieniu konstrukcji pojazdów. Jeden z zasadniczych wniosków sformułowanych po zakończeniu badań eksploatacyjnych dotyczył bezwzględnej potrzeby przestrzegania przez użytkowników zasad poprawnej obsługi pojazdu, zgodnej z instrukcją obsługi.

Sprawa właściwej obsługi pozostaje stale w sferze realizacji, ponieważ istnieje obecnie duże rozproszenie odbiorców autobusów PR-110, a pracownicy każdej nowej bazy potrzebują pewnego czasu do praktycznego opanowania metod obsługowych i zasad pra-

ktycznej eksploatacji tych pojazdów.

Istotne zmiany w konstrukcji autobusów wprowadzane są również na bieżąco w oparciu o informacje Służby Serwisowej i Użytkowników, dotyczące trwałości i jakości podzespołów. W ramach prac związanych z poprawą niezawod-

ności autobusu, został stworzony zespół roboczy, składający się z przedstawicieli przemysłu (Jelcz-JZS, WSK-Mielec, PIMOT oraz w miarę potrzeb innych zakładów kooperacyjnych), użytkownika (MZK Warszawa) oraz pasażerów (reprezentuje redaktor „Expressu Wieczorne-go”).

W wyniku działalności zespołu wprowadzone szereg zmian w autobusie w oparciu

o uwagi i życzenia eksploataatorów i pasażerów, a także wyeliminowano szereg usterek, których występowanie związane było z niewłaściwą obsługą, konserwacją i eksploatacją autobusów. Należy podkreślić, że zaniedbania obsługowe mają zasadniczy wpływ na obniżenie trwało-

ści elementów i niezawodności zespołów.

Powracając do poszczególnych zagadnień poruszonych w artykule „Berliety na cenzurowanym” wyjaśniamy:

1. Sprawa wyjaśnienia kierowców i personelu obsługowego. MPK Kraków zakupiło autobusy w II dekadzie stycznia 1978 roku, a już w III dekadzie stycznia Ośrodek Szkolenia JZS przeszkolił w pełnym zakresie zagadnień obsługowo-

naprawczych autobusów PR-110 pięciu pracowników MPK Kraków. Niezależnie od powyższego pracownicy MPK uczestniczyli również w kilku szkoleniach organizowanych przez Ośrodek Szkolenia MZK Warszawa dla potrzeb baz eksploatacyjnych resortu MAIGTIOŚ. Serwis JZS dokonuje również dodatkowych szkoleń serwisowych personelu obsługowego MPK w miarę zgłoszonych zapotrzebowań (np. w dniu 10 i 11 sierpnia 1978 r. w MPK Kraków odbyło się praktyczne szkolenie elektryków).

Pragniemy podkreślić, że wykonanie perspektywicznych planów szkoleń personelu stacji obsługi przedsiębiorstw mających w planach podjęcie eksploatacji autobusów PR-110 jest obecnie niemożliwe, ponieważ sprzedaż autobusów prowadzi POSICZ „Polmozbyt-Jelcz” wg rozdzielnika opracowanego w resorcie MAIGTIOŚ i Serwis JZS jest powiadomiony o miejscu eksploatacji pojazdu kopią „aktofaktury”, a więc już po fakcie przekazania pojazdu użytkownikowi.

2. Usterki utrudniające eks-

ploatację autobusu PR-110 w MPK Kraków.

— pęknięcie szyby czołowej — z artykułu wynika, że usterka miała charakter jednorazowy. JZS nie stwierdza dalszych tego typu przypadków.

— uszkodzenia przełącznika kierunkowskazu typ. 521.14.00 — zniknięcie przełącznika kierunkowskazu ulega przedwczesnemu zużyciu na skutek wylamywania się i wypalania styków. Nasza interwencja do jego producenta spowodowała, że od miesiąca listopada br. będą dostarczane przełączniki z wprowadzonymi zmianami eliminującymi występujące usterki.

— obsługa instalacji elektrycznej — instalacja elektryczna autobusów jest oparta na układach elektronicznych i jej obsługa wymaga większego niż dotychczas przygotowania teoretycznego pracowników. Fakt ten skłonił Serwis JZS do prowadzenia dodatkowych szkoleń personelu ASO (pkt. 1 niniejszego pisma).

— brak wkładów filtra powietrza paliwa — elementy te wchodzi w skład ukończonego (dokończenie na str. 2)

JELCZ WYJAŚNIA

„Zaliczyłem” DYŻUR

Kilka minut po godzinie 5.00 rano (ach ta komunikacja!) dojechałem wreszcie do Dworca Głównego i z kilkunastominutowym opóźnieniem rozpocząłem pełnienie funkcji regulatora, na petli autobusowej obok Dworca Wschodniego.

Wiedziałem, że mam mieć do dyspozycji 2 autobusy kursujące na linii 150 do Batowic i 5 113 do ul. Pilotów. Wiedziałem więc, że mam regulować praktycznie tylko linię „113”, bowiem dwa autobusy linii „150” mają takie rezerwy czasowe, że kierowcy doskonale sobie poradzą sami. Kierowcy „150”-tek nawet chyba nie zauważyli mnie na placu. Po prostu nie widziałem potrzeby zgłaszania im swojej obecności, ponieważ sami regularnie odjeżdżali, zgodnie z rozkładem jazdy. Nie było tu potrzeby interwencji, zaistniała natomiast potrzeba wyjaśnienia pasażerowi, dokąd jedzie autobus tej linii.

— panie ten autobus to do Batowic, czy nie? Bo ktoś mi mówił, że do Batowic, ale na tablicy napis „Dworzec Wschodni — Reduta — Agroma”, o Batowicach ani słowa.

Jedzie do Agromy w Batowicach, — wyjaśniłem. I tu uważył, czy aby nie należałoby nanieść na tablicę czolową wozu odnośnej poprawki.

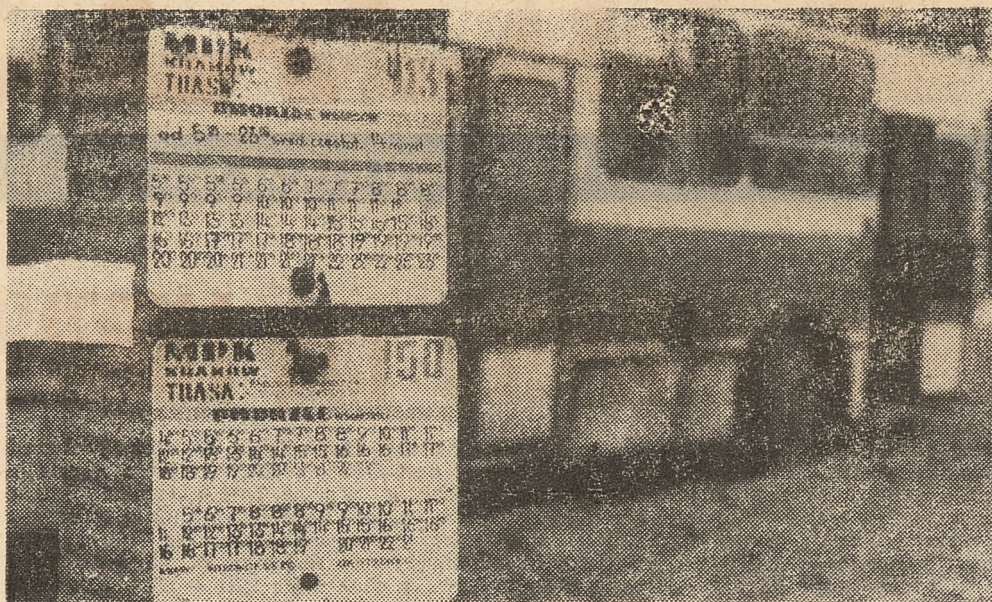
Zaś na linii „113”, początkowo wszystko było jak najlepiej, mimo że ze zdziwieniem stwierdziłem, że jako trzeci autobus tej linii, przyjechał ten, który widziałem jako pierwszy. A więc zamiast pięciu, na linii były tylko dwie „113”. Kierowcy jednak świetnie radzili sobie sami. Jeździli zamiast tak jak mówi rozkład co 14 minut, co 18. Różnica była więc niemal niezauważalna. Chwile niepokoju przeżyłem kilka minut po godzinie

szóstej. Jeden z kierowców po przyjeździe na końcówkę, podniósł pokrywę silnika. Zaczęła się zastanawiać co może zrobić, jeżeli autobus okaże się niesprawny. Wniosek nie był optymistyczny. Na linii zostałby wówczas tylko jeden autobus, a w takiej sytuacji regulowanie byłoby dość iluzoryczne. Na szczęście, po kilku

niedługo przetrzymać drugi samochód, ale prowadzący go wyjaśnia, że wówczas będzie miał stratę kursu, zresztą sam dochodząc do wniosku, że pasażerów starczy na dwa autobusy, po co więc jeden ma stać bezproduktywnie, skoro ludzie czekają. Puszczam więc ten wóz na trasę w kilka minut po poprzednim.

Je dzisiaj nie było najgorzej, gdyby tylko nie te uszkodzone drzwi. Ale wczoraj, gdy jeździł na „208”, trudności były większe. Ja ze swej strony dziękuję jemu i kolegom jeżdżącym wraz z nim 19 stycznia na liniach „113” i „150” za solidne podejście do swych obowiązków.

Dyżur dobiega końca. Z coraz mniejszym zainteresowaniem śledzę regularnie przyjeżdżające i odjeżdżające autobusy. I coraz natęczywszy staje się pytanie — do czego ja tu byłem potrzebny? Przecież przy dwóch, czy trzech



minutach wóz podjechał na przystanek dla wsiadających. Odechnąłem z ulgą. Pierwszą przerwę miałem po godz. 6.37, kolejny samochód przyjechał o 7.07.

Pytam co się stało? — Tłok taki, że drzwi mi chcieli urwać, o proszę jakie powykrzywiane. Nie mogłem ruszyć z przystanku.

W tej samej chwili na plac wjeżdża kolejny autobus. Kierowca tłumaczy, że przed chwilą dopiero wyjechał z zajezdni „Nowy” wóz natychmiast włącza się do ruchu, próbuje

Za moment kolejna trudność. Autobus przyjeżdża wprawdzie zgodnie z rozkładem jazdy, ale kontrolerzy zatrzymali w nim kilku „gapowiczów”... zwykła w takich wypadkach kłótnia, a niestety w pobliżu nie ma żadnego pomieszczenia MPK, odbywa się więc ona w wozie. Efekt — 10 minut spóźnienia. Jest już po wpół do ósmej. Powoli kończy się szczyt. Na przystanek przyjeżdża wóz 2096. Jego kierowca Tadeusz Padys ma przerwę śniadaniową. Zaprasza mnie do środka. Rozmawiamy chwilę. Pan Padys — twierdzi,

autobusach na linii możliwość regulowania nimi sprowadza się praktycznie do zera. Nie neguję generalnie potrzeby istnienia społecznych regulatorów, chodzi mi jednak o to, aby dyżurowali oni rzeczywiście tam, gdzie mogą przyczynić się do poprawy komunikacji, a nie jedynie dla wypełnienia planu dyżurów, który, jak wolno mi podejrzewać, w tym przypadku wypadku zaczyna być wartością samą dla siebie. A przecież nie o to nam wszystkim chodzi.

KRZYSZTOF GACEK

DLA KRAKOWA

Jako pierwsi odpowiedzieli na nasz apel o przekazywanie wpłat pieniężnych na fundusz rewaloryzacji Krakowa — kierowcy z WEA Bieńczyce. Oto meldunek jaki od nich otrzymaliśmy:

„Kierowcy Wydziału Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, podejmując apel zbiórki pieniężnej na rewaloryzację zabytków Krakowa zebrali kwotę 3461 zł, którą przekazali do Rady Zakładowej”.

Dziękujemy i czekamy na następne zgłoszenia.

Stoimy na palcach

(Dokończenie ze str. 1)

nie nie zmieni nienajlepszej sytuacji. Z obawą więc oczekujemy przyszłości, tym bardziej, że stoi nam już obecnie kilka samochodów z poważnie uszkodzonymi silnikami. W tej chwili nie jesteśmy w stanie ich naprawić; po prostu nie mamy części.

I wreszcie sprawa ludzi. Najważniejsza, decydująca o wszystkim. Chciałbym zapewnić pracowników — mówi szef Witwicki — że doceniamy ich naprawdę ciężką pracę. To, że w ogóle możemy jeździć, to efekt naprawy ofiarnej postawy ogromnej większości załogi. Zresztą staramy się oddać sprawiedliwość tym którzy na nią zasługują. W obu zajęzdnach zamieszciliśmy duże zdjęcia najlepszych w akcji „Zima”. Specjalnie to podkreślam, bo nie zawsze doceniana jest forma oddziaływania psychologicznego na ludzi, dziękowania za dobrą pracę, w sposób publiczny. Wraz z z-cą dyr. d/s zabezpieczenia komunikacji mgr inż. Tadeuszem Trzmielcem jeździmy do zajezdni na spotkania z pracownikami nadzoru, wręczamy także zasługującym na to pracownikom listy gratulacyjne.

— Czy możemy więc w przyszłość patrzeć optymistycznie? — Trudno odpowiedzieć jednoznacznie; chcielibyśmy zlikwidować bardzo uciążliwą dla okolicznych mieszkańców zajezdni przy ul. Wawrzyńca. To jednak zależy od uzupełnienia obsady kadrowej oraz rytmicznych dostaw części zamiennych. Wówczas też będą mogli podjąć swoją normalną działalność: Wydział Produkcji i Remontów i warsztaty naprawcze Wydziału Transportu i Sprzętu Specjalnego. A teraz gdyby chociaż wystarczyło nam płynię „Borygo”, stojące na ul. Wawrzyńca autobusy, nie musiałyby wciąż hałasować i zatruchiwać powietrze swymi spaliniakami. Ale dziś to tylko marzenia. Może jutro już się coś zmieni...

KRZYSZTOF GACEK

MELDUNEK

Z REALIZACJI ZADAŃ PLANOWYCH
ZA ROK 1978

Wyszczególnienie	Rok 78		wskaź. %
	plan	wyk.	
1	2	3	4
ZAKŁAD KOM. SZYNOWEJ			
— wskaźnik			
wykorzystania taboru	86,0	86,0	100,0
— wozokilometry (w tys. km)	43 000	42 998,3	99,9
— wartość produkcji i usług (w tys. zł)	201 100	201 112,4	100,0
ZAKŁAD KOM. SAMOCHODOWEJ			
— wskaźnik			
wykorzystania taboru	77,0	72,7	94,4
— wozokilometry (w tys. km)	38 500	32 618,3	84,7
— wartość produkcji i usług (w tys. zł)	168 600	178 847,1	94,8
ZAKŁAD TAKSÓWEK			
— wskaźnik			
wykorzystania taboru	81,24	81,06	99,8
— wozokilometry (w tys. km)	10 800	11 160,4	102,4
— wartość produkcji i usług (w tys. zł)	68 300	68 612,1	100,4

Wrześniowa KSR za swój główny punkt obrala rozliczenie z realizacją wniosków podjętych na poprzedniej sesji 27 sierpnia 1978 r.

Szereg wniosków zatwierdzonych na KSR-ach wymaga realizacji poza przedsiębiorstwem i z ich realizacją są prawie zawsze trudności. Tak ma się sprawa np. z wnioskiem dotyczącym „szerszego uwzględnienia potrzeb załogi w zakresie przydziału mieszkań których lokalizację należy ustalić na obszarze miasta Krakowa”. Z takim wnioskiem wystąpiono zarówno do władz miasta jak też do Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Zresztą było to wystąpienie nie pierwsze i chyba nie ostatnie, tyle, że skutki są niewielkie. No cóż znamy sytuację mieszkaniową w Krakowie i właściwie nie

można mieć pretensji co do sposobu zatrudnienia tego wniosku. Mam natomiast wątpliwości, czy słusznym było zatwierdzenie go skoro z góry prawie przewidzieć można było efekt?

Mam także zastrzeżenia do innego wniosku także

OD WNIOSKU DO REALIZACJI

DALEKA DROGA

podjętego na tej Konferencji. Brzmiał on: wykorzystanie w możliwie szybkim terminie wyniki z zakresu propozycji zmian rozpoczęcia czasu pracy przez przedsiębiorstwa, instytucje i szkoły dla uzyskania poprawy sytuacji w godzinach szczytu”. Owszem pomiary ruchu w Krakowie

przeprowadzono, opracowano propozycje zmian w rozpoczynaniu czasu pracy. Wyniki zostały uzgodnione z większymi zakładami pracy i urzędami dzielnicowymi. Projekt zarządzenia został przedłożony Prezydentowi. No i cóż?, ano nic.

Do tej pory nie ma odpowiedzi. A przecież na naszej Konferencji otrzymaliśmy przyrzeczenie Prezydenta, że tę sprawę załatwi.

Mam także odczucie, że większość wniosków podejmowanych na KSR to problemy które winny być załatwiane drogą poleceń służbowych KSR nie ma bo-

wiem wyłączać administracji, ma ją nadzorować i wspomagać. Być może teraz po zmianie regulaminu gdzie „małymi KSR-ami” są narady robocze ta sprawa będzie rozwiązana ale to pokaże dopiero przyszłość. MPK-owskie Konferencje Samorządu Robotniczego są moim zdaniem bardzo dobre: sprawnie prowadzone bez niepotrzebnych dłużeń; nie są to nudne i mało znaczące nasiedówki. Członkowie mówią o wszystkich problemach i sprawach do załatwienia. Rzecz w tym jednak, by podejmowano tylko Uchwały realne, chodzi o to byśmy mogli się rozliczać z nich nie na zasadzie myśmy uchwalili a ktoś inny nie zrealizował. Musimy uchwalic to co sami wykonamy i wykonamy dobrze.

F. SERWIN

(Dokończenie ze str. 1)

wania silnika dostarczanego do JZS w ramach kooperacji (WSK Mielec). Zabezpieczenie w części zapięcie należy do obowiązku ich producenta i POSiCZ „Polmozyt” w Jelczu. Ponadto wkład filtra powietrza jest elementem importowanym ze strefy drugiej. Na zakup elementów importowanych resort MAIGTIOŚ otrzymał środki (MZK). Celem poprawy sytuacji w tym zakresie w produkowanych autobusach od 1 stycznia 1979 roku będą zastosowane filtry mokre.

— pęknięcie sprężyn regulatorów obrotowych — stwierdzone w eksploatacji przypadki pęknięć sprężyn regulatorów spowodowały interwencję JZS u kooperanta (WSK Mielec) w sprawie natychmiastowej poprawy parametrów obróbki cieplnej sprężyn. Efekty są widoczne obecnie produkowanych autobusach.

— brak narzędzi specjalnych — producent posiada opracowaną dokumentację konstrukcyjną na narzędzia i przyrządy. Wartość zestawu określa się na około 300.000 zł. Do czasu usilne starania w znalezieniu w kraju wyko-

nawcy nie dały rezultatów. O pomoc w znalezieniu wykonawcy zwracaliśmy się do niektórych odbiorców (MZK Warszawa, WPK Katowice). Należy podkreślić, że zestaw narzędzi specjalnych jest konieczny w zasadzie dopiero w fazie wykonywania remontów głównych zespołów pojazdu (po przebiegu około 350 tys. km), a zatem istnieje obecnie szansa bezkonfliktowego załatwienia powyższego problemu.

— brak części zamiennych — dystrybutorem części zamiennych do autobusów PR-110 został wyznaczony POSiCZ „Polmozyt” Jelcz. JZS i ich kooperanci realizują potrzeby „Polmozytu” w zakresie części zamiennych zgodnie z harmonogramem dostaw.

— niedopracowane nadwozie, obrywanie się głośników, listw lamp — usterki zostały spowodowane występującymi niedokładnościami montażyowymi. Sygnałów takich otrzymujemy stosunkowo niewiele i powodują one natychmiastowe interwencje Działu Kontroli Jakości Produkcji. Nie można wykluczyć powiązania między wystąpieniem tych usterek i wyjątkowo niekorzy-

stnym stanem nawierzchni w Waszym rejonie eksploatacji autobusów.

— brak instrukcji naprawy — niezgodne jest z prawdą, że JZS nie dostarczyły instrukcji naprawy. Zgodnie z dowodem „WZ” nr HSW/768/77 z dnia 20. 07. 1978 r., przesłaliśmy na adres MPK:

- planse smarowania i obsługi — 3 sztuki,
- instr. naprawy mech. kierown. — 3 sztuki,
- zawiżone zużycie paliwa — normę zużycia paliwa dla PR-110 określa Monitor Polski nr 18 z dnia 27. 07. 1977 r. Norma ta wynosi 40 l/100 km. Wyższe zużycie paliwa wskazuje na nieprawidłowe regulowanie aparatury paliwo-wo-wtryskowej,
- uszkodzenie napędu tachografu — wprowadzono zmianę w miesiącu sierpniu ub. r., eliminując z napędu przekładnię korekcyjną,
- przyspieszone zużycie elementów układu hamulcowego — przedwczesne zużycie okładzin bębnowych oraz opóźnione jest od techniki prowadzenia pojazdu. Celem wyeli-

JELCZ WYJAŚNIA

- instr. obsługi PR-110 — 3 sztuki,
- instr. naprawy PR-110 — 3 sztuki,
- katalog-wykaz części zamiennych — 3 sztuki,
- katalog części zamiennych — 3 sztuki,
- zmiany nr 1 do katalogu — 3 sztuki,
- planse skrzyni biegów — 3 sztuki,
- planse mech. kierowniczego — 3 sztuki,

minowania występującego problemu JZS prowadzą rozmowy o zakup licencji zwalniającej montowanego na wale napędowym. Zastosowanie w.w. urządzenia w układzie napędowym spowoduje znaczne zwiększenie trwałości elementów układu hamulcowego niezależnie od techniki jazdy kierowców,

— gwarancja na gumy i uszczelki — JZS nie otrzymują gwarancji na gumy i uszczelki od ich producentów. W związku z tym JZS również nie udzielają gwarancji, ponieważ wzorem innych firm samochodowych zużycie uszczelki traktowane jest jako zużycie normalne,

— złe usytuowanie drzwi kierowcy — autobus PR-110 dla komunikacji miejskiej został zatwierdzony przez głównych użytkowników i resort MAIGTIOŚ. Usytuowanie drzwi zostało ocenione jako optymalne i wybrane z kilku możliwych wariantów,

— obrywanie siedzeń pasażerów — usterka występuje w ośrodkach eksploatacji w wyniku eksploataowania auto-

busów na drogach o złej nawierzchni,

— przebieg autobusów do naprawy głównej — przebieg autobusów PR-110 do naprawy głównej określono kontraktem licencyjnym na 350 tys. km.

Podsumowując naszą wypowiedź, pragniemy podkreślić, że różnorodność przyczyn powodujących ewentualne wystąpienie usterki pojazdu powoduje, że jednoznaczne określenie winnego jej powstania może być nietrafne i krzywdzące. W tej sytuacji uważamy, że oceny autobusu winnymi dokonywać w oparciu o szeroką konstruktywną współpracę w zakresie zagadnień eksploatacji między naszymi zakładami, co pozwoli nam, wzajemnie na uniknięcie lub wyeliminowanie istniejących problemów.

Wina żywiolu czy ludzi

(Dokończenie ze str. 1)

wej 4 były sprawne, w hali OC — wszystkie sprawne, w hali OT — wszystkie, w hali napraw — 1 tylko niesprawna. Niesprawne silniki dopiero 16 stycznia przywieziono do ZRI do naprawy. A więc nie włączono sprawnych, a o naprawie niesprawnych zapomniano. Z tym, że warunek, nagrzewnice pracować powinny tylko przy zamkniętych bramach.

Reasumując — byłoby ciepło gdyby wykorzystano siedzących bezczynnie w rezerwie kierowców do zamykania bram i nie rozmrażały by się grzejniki i mogłyby, gdyby ktoś pomyślał o uruchomieniu pracować nagrzewnice. Winię jest monter, że nie chciał być odzwierciane?

NORMY PRZEKROCZONE?

Technologia pracy w hali napraw przewidziana przez projektanta dopuszczała na wjadzy i wyjadzy półminutowe uruchamianie silników oraz czterokrotnie w ciągu godziny 5-minutowe włączanie silników dla prób sprawności w czasie napraw. Z zaznaczeniem, że silniki te powinny posiadać odprowadzenie przez istniejące kanały wentylacyjne spalin za pomocą węży gumowych zakładanych na rurę wydechową. Były w bieżącej jeździe takie węże, ale zniknęły. Od kilku lat już ich nie ma i nikt, z tego co mi wiadomo, o ich zainstalowaniu się nie starał. Stała zaś praca silników podczas postoju w hali napraw (nie jest to bynajmniej uzasadnione potrzebami eksploatacyjnymi) wynika prawdopodobnie z braku dostatecznej ilości plynu „Borygo” do chłodnicy. Czyżby w lecie nie spóźniono się zimy i nie zamówiono wystarczającej ilości plynu — że wystarczyło go tylko



dla Czyżyn? Czy też zużywano się silników pracujących „na luzie” i paliwa — jest bardziej opłacalne? A gdy dodamy, że od ich szumu boli głowa, że zatrzymywanie otoczenia, że w tych warunkach ilość spalin przekracza dopuszczalne normy — czy jeszcze będzie nam się opłacało ciągle utrzymywanie pojazdów w halach i zajezdniach na biegu „jałowym”. No chyba, że są trudności w załatwieniu plynu „objektywnie”. Tu prosimy o wyjaśnienie Dział Zaopatrzenia.

WENTYLACJI BRAK?

Ilość spalin przy stałe pracujących silnikach (dlaczego stałe?) przekracza normy. Co z wentylacją? Wentylacji nie ma? Nie, nie to, żeby jej nie było w ogóle, żeby urządzenia były niesprawne... Ale... Potrzeba kontroli sprawności urządzeń wentylacyjnych (mimo braku zaleceń ze strony służb bhp) stała się oczywista już w grudniu. Przedstawiciele ZRI z udziałem specjalisty MPEC, w obecności kierownika gospodarczego WEA Bieńczyce w dniu 19 grudnia 1978 r. dokonali przeglądu instalacji i urządzeń wentylacyjnych w hali napraw i stwierdzili m. in., że większość wentylatorów była sprawna ale nie włączona, do wielu wentylatorów brak było dostępu, studzienki zanieczyszczone, brak węży

do rur spalinowych. W ślad za stwierdzeniami poszły zalecenia, na ile wykonane nie sprawdzałam ale wiem, że dla przyspieszenia realizacji stwierdzonych zaniechań pracownicy ZRI (nie mający tego obowiązku) wyczyszcili 6 studzienek w posadzce hali napraw, w które wmontowane są kratki wentylacyjne wyciągowe. W czasie robót okazało się, że w studzienkach były puszki od konserw, przewody elektryczne i kable, grzebienie, uszczelki, nawet wycieraczki od samochodów — sprzątajacy mają jak widać mało kłopotów z wyrzucaniem śmieci. Co na to nadzór? Przy takim zanieczyszczeniu trudno się dziwić, że wentylacja była mało sprawna. Widać tu brak zainteresowania ze strony kierownictwa zajezdni tymi sprawami, widać brak dbałości o sprzęt ze strony elektryków zajezdni konserwujących silniki i napędy urządzeń wentylacyjnych.

Przypominamy że należy włączać i wylaczać wentylatory, składać w odpowiednim czasie zamówienia na naprawy uszkodzeń, pilnować obrzędnych by ze studzienek nie robiły wysypiska śmieci. Czy aby nie przekroczono tu norm zaniechań?

Ponoć, uległy już poprawie warunki pracy, tak więc nie się. I dobrze. Rzecz jednak w

tym, ośmielam się twierdzić, że gdyby nie było ze strony kierownictwa WEA Bieńczyce takich zaniechań a gospodarskie podejście do pracy i przy odrobinie dobrej woli tu pracujących uniknęlibyśmy w co najmniej 80 procentach uszkodzeń i awarii, a i w halach pracowałoby się w znosnych warunkach. Niestety tym razem nie obyło się bez strat, ktoś inny musiał zrezygnować z wykonania własnej zaplanowanej roboty, by ktoś inny mógł pracować w miarę godziwych warunkach.

I mała refleksja... nagle, nagle w tym roku wynikł problem spalin w halach. Rok dwa lata temu nie słyszało się tych narzekań. Nagle, warunki pracy przy mniej więcej tej samej ilości taboru, stały się nie do zniesienia. Przecież Zakładowa Inspekcja Pracy nie zgłaszała uwag i wniosków odnośnie złych warunków pracy i na niefunkcjonowanie urządzeń na zapleczach autobusowych zajezdni.

I dodatkowa informacja; do autorskiego biura projektów wystąpiono o opracowanie ekspertyzy, która określiłaby jakie jeszcze uzupełnienia można wprowadzić w instalacji wentylacyjnej dla poprawy jej skuteczności przy obsługiwaniu większej ilości autobusów niż to przewidywał projekt. Ekspertyza w trakcie realizacji.

JANINA DZIURO

W odpowiedzi na apel Zarządu Dzielnicy Ligi Kobiet w Nowej Hucie o przekazywanie dowolnych kwot na budowę Centrum Onkologii im. Marii Skłodowskiej-Curie kobiety Wydziału Eksploatacji Autobusów „Bieńczyce” zebrały 700 zł, które przekazały do ZD LK w Nowej Hucie.

Nadzieje i rzeczywistość

„...powołanie KSR w zjednoczeniach, powołanie Komisji ds Samorządu Robotniczego przy Komitetach Wojewódzkich Partii, powołanie Komisji Odwoławczych przy KRZZ ds sporów między KSR a Dyrektorem czy Zjednoczeniem danej jednostki gospodarczej... to elementy podnoszące rangę KSR, jeżeli zostaną przez nią wykorzystane”.

„Ja sobie wyobrażałem, że przynajmniej 50 proc. spraw, których nie da się załatwić MPK-owskimi siłami, załatwimy na KSR w naszym Zjednoczeniu. Tam bowiem powinni być zapraszeni, a więc i obecni, ludzie z Urzędu Miasta, z Urzędu Planowania Przestrzennego. Na nowych osiedlach, my kierowcy mamy wiele problemów, wynikających z wątpliwych rozwiązań ciągów komunikacyjnych. I wciąż powtarzają się te same błędy na osiedlach powstających. To tylko jeden z przykładów”.

Faktycznie, dużo obiecywano sobie po tych KSR-ach w Zjednoczeniu. Właściwie robotnikom nie chodziło o podniesienie rangi Konferencji Zakładowych, o niej bowiem byli przekonani. Prawie wszyscy członkowie KSR wiedzieli, że ich udział we współgospodarzeniu, to przede wszystkim sesje KSR.

„Proszę pani, o czym tu mówię? Nie wierzyłem własnym uszom, gdy z trybuny padły słowa, że... nie ważne jak nam się pracuje, ważne są efekty... Efektów przecież my nie negujemy, bo chcemy i powinniśmy je mieć, ale przecież warunki pracy są z tym nierozdzielnie związane. Tymczasem przekonuje nas się o czymś zgoła innym. Coś tu chyba nie tak? No i co my przez te KSR-y w Zjednoczeniu załatwiamy? Przecież oprócz przedstawicieli innych przedsiębiorstw, podejmujemy uchwały prawie w takim samym składzie Prezydium. I jeszcze jedna sprawa. Tak ważne sprawy, jak podział środków i zatwierdzanie planów, odbywają się przy nieznanym temacie przez zebranych. Ale jak może być inaczej, skoro materiały na KSR, zostały do przedsiębiorstwa przysłane tylko w jednym egzemplarzu? Owszem był referat zastępcy dyrektora Zjednoczenia, tylko że do dyskusji, jaka wywiązała się po nim, trzeba było być przygotowanym. Na gorąco można mówić o swojej pracy, ewentualnie o pracy wydziału, a nie podzielić funduszy Zjednoczenia. Iuż w końcu z nas jest ekonomistami, chwytającymi w lot złożone zależności cyfrowe?”

Członkowie „zjednoczeniowych” KSR-ów są trochę rozczarowani.

Jakie zatem powinny być KSR-y nadzór MPK-owski? Członkowie KSR chcą by ich uwagi były znaczące, by ich nie torpedowano, jeżeli mówią o trudnościach nie tych „objektywnych”, ale tych do rozwiązania od zaraz, jeżeli będzie pomoc jednostki nadzórnej. Bo słów padających czasem także z sali takich jak: „będziemy się starać, zmobilizujemy się, wzmoczymy wysiłki” itp., nie znajdujących pokrycia w działaniu mają dość na co dzień. Czy do ich wygłaszania potrzeba aż KSR-ów w zjednoczeniu?

FILOMENA SERWIN

Stopień zasilania

Właściwie do końca grudnia mało kto z nas interesował się komunikatami Państwowej Dyspozycji Mocy o przewidywanym stopniu zasilania. O co chodzi, wiedzieli tylko specjaliści. My czytaliśmy natomiast o konieczności oszczędzania, też zbytnio nie przejmując się tymi komunikatami. Ot, nas bezpośrednio to nie dotyczyło, a i energii nie brakowało. Przynajmniej dla odbiorców indywidualnych.

W ostatnim dniu grudnia minionego roku w Krakowie zgasło światło. Nie było go około dwóch godzin. Jeszcze gorzej było w Nowy Rok, a nie lepiej w dni następne. Ba, skrócono nawet programy i dzienne telewizji. W zakładach pracy funkcjonowały tylko niektóre energochłonne stanowiska pracy. Część z nich nie pracowała wcale. Miasto spowity egipskie ciemności.

W tej sytuacji nasza pętla tramwajowa, przy Kopcu Wandy wyglądała co najmniej dziwnie. Jak nazwał to jeden z członków zespołu ds oszczędności energii elektrycznej w dniu 10 stycznia jak „Gwiazda betlejemską”. Jak się okazało przez całą noc świecą się tam „tylko” 23 żarówki. Kwestia wylaczenia przynajmniej połowy, budziła kontrowersje, bo ponoć w tym miejscu pojawia się zbyt często wielu pijaków, no i ze względu na bezpieczeństwo... Nie wiem, czy akurat MPK powołane jest do otaczania szczególną troską pijaków. Może by tak zainteresować problemem odpowiedni posterunek dzielnicowy MO? Pewnie skutek, a i korzyści byłyby większe. Potem okazało się, że jest i inny problem. Ponoć dotąd nie zredukowano oświetlenia przy Kopcu Wandy, bo „zalecenie kierowane było rzekomo do nieodpowiedniej osoby, należało go skierować do kierownika Działu Koordynacji Eksploatacyjnej a nie Szefa Trakcji Szynowej”. Nic dodać, nic ująć.

W przedsiębiorstwie w ubiegłym roku na skutek poprawy gospodarki energią elektryczną, paliwami płynnymi i ciekłymi, zaoszczędziliśmy 3 mln 200 tys. zł. Wcale nie znaczy to jednak, że jest bardzo dobrze i lepiej być nie może.

W poszczególnych obiektach MPK przeprowadzane są kontrole oszczędzania energii elektrycznej. Po każdej takiej kontroli wydawane są zalecenia. I właśnie nie bardzo wiadomo, czy są one właściwie realizowane. Tak było na przykład z propozycją przesunięcia „...ze zmiany pierwszej na zmianę trzecią eksploatacji energochłonnego pieca hartowniczego, przy pełnym zaopatrzeniu w sadem w Wydziale Produkcji i Remontowym”. Propozycję tę wysunął 13 marca 1973. Odpowiedź otrzymano 30 grudnia ub. r., po uprzednim przypomnieniu o konieczności jej nadesłania. W piśmie nie powiedziano jednak, kiedy dokonano przesunięcia pracy pieca. Oczywiście rzecz tu nie w pisemnej odpowiedzi, bo oszczędzać powinniśmy nie tylko ze względu na zalecenia. Ostatnie tygodnie udowodniły, że oszczędzanie energii elektrycznej to konieczność.

FILOMENA SERWIN

Słowo „oszczędność” odmiennie w różnych przypadkach stało się ostatnio modne. Zrobiło karierę. Pada z ekranów telewizorów i głośników radiowych, rzuca się w oczy ze szpalt dzienników i tygodników. Zaskakuje popularnością jak tegoroczna zima niskimi temperaturami i od lat nienotowanymi opadami śniegu. Oszczędzanie energii elektrycznej, ciepła,

dzie jak i przy wyjeździe były zamykane. Tak jednak nie jest.

Kiedy w godzinach wieczornych odwiedzamy WET w Nowej Hucie, okazuje się, że dwóch bram prowadzących do hali przeglądów nie można zamknąć. Powód? Skrzydło bramy przy wyjeździe na 3 kanał miało uszkodzone gniazdo czopa, natomiast brama przy wyjeździe z 1 kanału nie posia-

raz SGO wydała są tak różnicowane w fasonach, że każdy coś dla siebie odpowiedniego znalazł.

Hala przeglądowa, to przede wszystkim praca w kanałach, a ta nie należy do najłatwiejszych. Ludzie znajdują się tu — bezpośrednio pod kapiącą wodą, a w zimie topniejącym śniegiem. Stoją w kałużach i błocie. Gdziekolwiek wi-

obserwowaliśmy, że jeden z pracowników Pogotowia Dźwigowego nie nosi kożucha. Dlaczego? Właściwie nie konkretnego nie uniał na zadane mu na ten temat pytanie odpowiedzieć. W każdym razie to źle pojęta oszczędność i... sprawa nie tylko tego pracownika. Wykonując pracę, na wolnym powietrzu, narażony jest na dotkliwie nieraz zimno, opady śniegu i deszczu. Ci,

Modne słowo i... co więcej

na które zapotrzebowanie wzrosło ponad normę, stało się obecnie życiową koniecznością. Gasimy więc zbędne oświetlenia, wyłączamy niepotrzebne grzejniki, zamykamy drzwi prowadzące do ogrzewanych pomieszczeń i dopilnowujemy aby inni to czynili. Czy wszędzie i każdy stosuje się do wymagań chwili?

Przy temperaturze —6° hala napraw Zajezdni WET w Nowej Hucie posiada temperaturę +6°. Inne pomieszczenia jak warsztaty, szatnie i jadalnia +18° — +20°. Różnica temperatur więc olbrzymia. Jest to jednak prawidłowe, zważywszy, że do hali wjeżdżają zjeżdżające z trasy składy tramwajowe i po przeglądzie wyjeżdżają. I tu mogłoby być parę stopni cieplej gdyby... bramy prowadzące na poszczególne kanały przeglądowe, każdorazowo zarówno przy wjeź-

dała prawego skrzydła. Zostało ono po prostu urwane. Awaria tej drugiej bramy spowodowana została podczas manewrowania podciąganiem. Obie bramy znajdują się w takim stanie podobno już od tygodnia. Jedną z nich częściowo naprawił (murarka) ZRI i... na tym koniec. Cała reszta należy do gospodarza. Ludzie przyzwyczajali się widocznie już do niższych temperatur podczas tej zimy więc nie narzekają.

Żaden z pytanых pracowników, nie wysuwa pretensji pod adresem odzieży robotniczej. Z tej, którą otrzymali są zadowoleni. Jedną z obrzędnych zachwał filcowe buty dołem oblewane gumą, w które zaopatrzyła się zreszta sama. Takie właśnie buty zostały już zamówione przez SGO dla naszych pracowników na rok 1979. Są ciepłe i nie przemakają. Te, które te-

dać wprowadzić drewniane podeszwy ale mało kto z nich korzysta. Szkoda, że na poszczególnych zmianach nie pomyślano o tym aby wykorzystać obrzędne mające sporo nieraz (od zjazdów do zjazdów) czasu i polecić im zmianie (bez śmieci) wody z posadzki do studzienek odpływowych. Byłoby to z pożytkiem dla obu stron. Pracownicy dokonujący w kanałach przeglądów nie staliby w wodzie, a obrzędne nie siedziały w wolnych od pracy chwilach na rozgrzanych kaloryferach. To również oszczędność... zdrowia — jednych i drugich. Przy okazji trzeba tu dodać, że wykonanie w kanałach takiego spadku aby woda schodziła samoczynnie, jest niemożliwe z uwagi na fakt, że kanały w chwili obecnej i tak są już za płytkie.

Przy okazji wizyty w WET w Nowej Hucie za-

którzy przewidywali na takim stanowisku kożuch, czymś się przecież kierowali. Oszczędność? Czego — zdrowia? — Na pewno nie! Społecznych pieniędzy w przypadku zwolnienia lekarskiego... również nie! Więc? Czyżby kożucha?

I tak to bywa. Pracownik otrzymuje od przedsiębiorstwa to, co mu się należy — zależnie od zajmowanego stanowiska. Nieraz chce otrzymać nawet więcej, a później z tego nie korzysta, narażając się na utratę zdrowia.

Dochodzimy więc do tego, że „oszczędność”, „oszczędzanie” — to słowa niesłychanie modne ale... nie zawsze w praktyce wygodne dla tych, którym się po prostu nie chce dostrzegać z ich zastosowania płynących korzyści.

MARIA BURCZEWSKA

Jeszcze się taki nie urodził...

W każdą drugą środę miesiąca i następujących po niej — czwartek i piątek, w parterowych pomieszczeniach Klubu Zakładowego MPK przy placu Serkowskiego 7, w godz. 14—18, emeryci i renciści opłacają swoje składki na: Związek Zawodowy, fundusz pośmiertny i kasę zapomogowo-pożyczkową.

W pierwszym dniu załatwiane są osoby, których nazwiska rozpoczynają się na literę A—J, w drugim K—R, a w trzecim S—Z. W każdym z tych dni wydawane są od godz. 11-tej numerki, wg których w kolejności od godz. 14-tej można dokonywać wpłat. Składki przyjmują: Czesław Zurek i Jan Chrzaszcz.

W drugą środę stycznia br., kilkudziesięciu emerytów i rencistów, chętnych opłacenia w tym dniu składek, oczekiwało (wg wcześniej pobranych numerków) swojej kolejki. Załatwianie poszczególnych osób przebiegało sprawnie. Nikt z oczekujących nie palił papierosów, ani nie znajdował się w stanie, który świadczyłby o nadużyciu alkoholu. Zaden z interesantów nie wniósł pretensji, a wręcz odwrotnie, kiedy zapytałam niektóre z oczekujących osób czy termin, miejsce i godziny uiszczania składek im odpowiada, otrzymałam twierdzące odpowiedzi.

Jan Duda — rencista:
— Związki Zawodowe, kasę zapomogowo-pożyczkową i fundusz pośmiertny opłacam kwartalnie. Mam teraz dużo czasu i z przyjemnością tu przychodzę.

Franciszek Babula — emeryt:
— Już 5 rok jako emeryt opłacam te składki. Przycho-

dę tu co dwa miesiące. Nie mam żadnych pretensji. Czekałam w kolejce. Kto pierwszy przyszedł, pierwszy zostaje załatwiony. Zawsze jest tu spokojnie. Tak jak dzisiaj. Rencistki — Anna Sek i Balbina Rak siedzą obok siebie i rozmawiają. Kiedy zorientowały się że jestem z „Sygnałów” (obie są czytelniczkami naszej gazety), chętnie podjęły rozmowę. Pani Anna Sek przychodzi tu co 2, 3 miesiące. Stanowczo zaprzecza temu co w liście do redakcji napisali „emeryci”, a pani Balbina Rak dodaje, że jeszcze się taki nie urodził, co by każdemu dogodził.

Na temat listu zamieszczonego w „Sygnałach” nr 23 z ub. roku, rozmawiałam również z panem Janem Chrzaszczem. Przyznał, że zdarzyło się (chyba rok temu) iż zmuszony został wyprosić z tych pomieszczeń nietrzeźwego interesanta, ale... zdarzyło się to tylko jeden raz.

A więc... coś takiego jednak miało miejsce. Na podstawie jednego przypadku, nie można sprawy uogólniać i pisać listu do redakcji, że w takich to, a takich warunkach ludzie starzy i schorowani zmuszeni są przebywać po kilka godzin, aby załatwić swoje sprawy związane z opłacaniem miesięcznych składek.

Na marginesie tej całej sprawy, proponowałabym Zarządowi Koła Emerytów i Rencistów, przedłużyć o 1 dzień (z 3 na 4) przyjmowania składek. Rzesza emerytów i rencistów w naszym przedsiębiorstwie jest przecież nie mała i ma stałą tendencję wzrostową.

MARIA BUBACZEWSKA

Zazwyczaj w miesiącu grudniu, przed nowym rokiem kalendarzowym, większość z nas stara się pozatwierać wszystkie, zaległe nieraz od wielu miesięcy sprawy. Jest to zrozumiałe, bo po coś z niepotrzebnym balastem spraw niezakończonych wchodzić w nowy okres, pełen zamierzeń i planów do zrealizowania. Większość, to nie znaczy jednak że wszyscy. Trudno zaliczyć bowiem do takich osoby, od których dotąd nie otrzymaliśmy żadnej odpowiedzi na nasze krytyczne, pełne problemów artykuły zamieszczane w „Sygnałach” w roku ubiegłym. Może niektóre z nich są nawet już załatwione ale my o tym nie wiemy. Przy okazji warto przypomnieć o obowiązku odpowiadania na krytykę prasową.

Właściwie to różnie bywało z tymi odpowiedziami. Jedni odpowiadali nam rzeczowo i ich wypowiedzi zamieszczaliśmy na łamach gazety. Inni milczeli. Byli jeszcze i tacy, którzy wprawdzie na krytykę odpowiedzieli ale w takiej formie (napastliwie i obraźliwie), że trudno było to odpowiedź wydrukować w gazecie.

Nie tylko, że nie odpowiadaliśmy nam na dwa artykuły krytyczne zamieszczone w nr 5 „Sygnałów”, ale nie ma też zmian na lepsze w opisanych przez nas sytuacjach. Jeden z artykułów pt. „By czas nie był tym straconym” dotyczył propagandy wizualnej w poszczególnych jednostkach organizacyjnych przedsiębiorstwa.

ŚLADEM NASZYCH INTERWENCJI

Zapomnieli o obowiązku

cyjnych przedsiębiorstwa, drugi pt. „Ograbione, zdewastowane” — mieszkań w nowych blokach, przydzielanych na pomieszczenia socjalne dla pracowników MPK, na niektórych końcówkach komunikacyjnych w naszym mieście.

Na artykuł „Nieobecni — usprawiedliwieni?” z nr 6 „Sygnałów” również brak odpowiedzi ze strony Dyrekcji naszego przedsiębiorstwa.

Kolejnym artykułem krytycznym, na który redakcja nie otrzymała odpowiedzi był w nr 7 pt. „Nieodpowiedzialni”, w którym autorka skrytykowała pracę niektórych kierowców z WEA Czyżyny.

Następny nr 8, przyniósł artykuł pt. „Materiał zastępczy”, a okazał się nim papier kredowy, wydawany przez Ekonomat jako papier maszynowy. I ten artykuł pozostał bez odpowiedzi.

Nie doczekały się również jakiegokolwiek odpowiedzi artykuły krytyczne z nr 9 „Sygnałów”, którym tytuły miały: „same za siebie — z nie wyrażonymi” i „Wydawanie na stado”.

Na „Ludzkie gadanie” (nr 10), dotąd brak odpowiedzi ze strony Dyrekcji w sprawie wypłacenia pracownikom zaległych świadczeń pieniężnych w przypadku anulowania pracowników kary, od której wcześniej odwołał się do Rady Zakładowej.

Nr 11 „Sygnałów” zawiera sporo materiałów krytycznych: m. innymi „Wstyd nam i miastu” — autor porusza sprawę odnawiania słupów przystankowych, tablic itp., „Co w tym czasie robili regulatorzy ruchu” — skrytykowane zostało w nim gromadzenie się autobusów jednej linii na końcowym przystanku dla wysiadających przed Dworcem Głównym. Odpowiedzi na ten drugi mimo że nadeszła nie zamieszczyliśmy. Odpowiadająca na krytykę, nie zrozumiała dobrze treści artykułu.

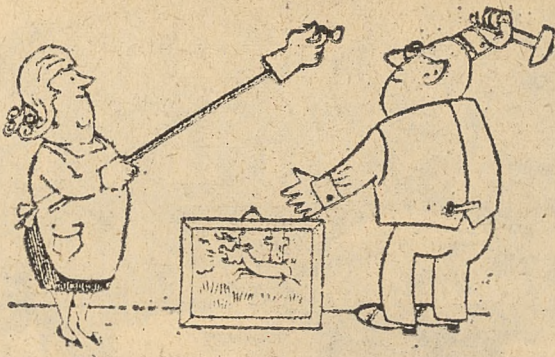
Artykuł „Kto komu kibicował” — (nr 12) — krytycznie oceniający komunikację w naszym mieście podczas rozgrywek mundialowych, również pozostał bez odpowiedzi.

W migawkach z trasy (nr 13) „To samo a jednak inaczej” autor rozprawia się z przeróżnymi formami napisów zamieszczanych w środkach miejskiej komunikacji. Niestety, uszedł on uwadze osób odpowiedzialnych za opisane w nich sprawy.

Brak również odpowiedzi na artykuł pt. „Wybieramy się na linie 104” — nr 16 „Sygnałów”.

M. BUBACZEWSKA

HUMOR



Plon kontroli

- ◆ WCZEŚNIEJSZE ZJAZDY
- ◆ ZABLOKOWANIE DRZWI

Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy naszego przedsiębiorstwa, przyszedł ostatnio z pomocą nadzorowi ruchu przeprowadzając kontrole regularności kursowania pojazdów komunikacji miejskiej, zwłaszcza w godzinach późnowieczornych. Wnioski z tych kontroli, nie są optymistyczne. Ujawniono wiele zbyt wczesnych zjazdów z linii, niemal nagminne opuszczanie przez kierowców ostatnich kursów. Dokładny wykaz winnych, jest bardzo długi. Jako ciekawostkę można natomiast potraktować fakt, stwierdzony po godzinie 22 9 stycznia, kiedy to tramwaj 202, jeździł przed pociągami 201. Jak to się stało? Doprawdy trudno wyjaśnić i było to zbyt trudne dla regulatora, który po prostu nie przyjął zjawiska do wiadomości, wpisując do swojego arkusza kontrolnego godziny odjazdów zgodne z rozkładem jazdy, a nie stanem faktycznym. Można i tak...

Inna sprawa zaobserwowana przez inspektorów Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego, to nie zapalenie przez kierowców świateł mijania w czasie rągly. W ciągu 45 minut na 25 skontrolowanych autobusów, aż 10 jechało ze zgaszonymi światłami; dokładny wykaz tych samochodów w Dziale Dochodzeniowo-Wypadkowym. Zdarza się także blokowanie przez kierowców Berlietów przednich drzwi. Pół biedy, gdy zablokowana jest tylko półka, niektórzy jednak blokują całe wyjście. Gdy wszystko odbywa się normalnie, autobus jeździ bez przeszkód, ta sytuacja powoduje „tylko” zdenerwowanie pasażerów. Strach jednak pomyśleć, co by było, gdyby zaszła konieczność awaryjnego, szybkiego opuszczenia pojazdu. Zastanówcie się nad tym panowie kierowcy, zanim zablokujecie całkowicie drzwi w swoim wozie.

(K. G.)

Z różnych miast

WARSZAWA

Pełna gotowość...

Do pełnej gotowości na dzień 8 stycznia, przegotowano tabor MZK przez sobotę i niedzielę. Wyjechał on na szosy w pełnym komplecie tj. ok. 1300 autobusów i 800 tramwajów.

„Głos Pracy” nr 7/79

...i tempo remontów taboru

Na dwa dni zmniejszonego ruchu zmobilizowano całą załogę — mówi Andrzej Kaczyński, z-ca kierownika Zakładu Naprawy Tramwajów MZK przy ul. Młyńskiej, aby jak najszybciej uruchomić ponad 50 wozów. Większość awarii wynika z zamarznięcia i oblodzenia silników elektrycznych. Każdy wóz trzeba wprowadzić na specjalny podnośnik, wymontować podwozie, odłączyć silnik, i wmontować nowe podwozie. Cała operacja trwa ponad 4 godziny. W ciągu 16 godzin zmian można wyremontować nawet 10 tramwajów. Wymaga to du-

żego wysiłku wszystkich brygad.

„Życie Warszawy” nr 5/79

ŁÓDŹ

Sprawniej już działa komunikacja miejska, choć na większości tras tramwajowych jeżdżą tylko wagony silnikowe bez doczep. Na poprawę komunikacji wpłynęła decyzja o uruchomieniu jednego z oddziałów „Elty”, który rozpoczął naprawę silników tramwajowych.

„Express Wieczorny” nr 5/79

GDĄSK

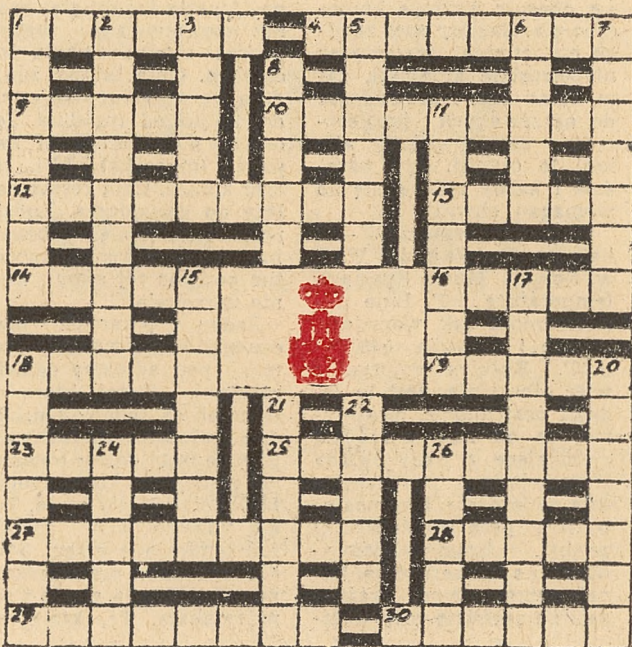
Trwają prace przy naprawach 80 zamarzniętych autobusów komunikacji miejskiej. Czynne są już wszystkie linie tramwajowe w Trójmieście.

Wiele zakładowych autobusów oddano do dyspozycji MPK w celu poprawy komunikacji miejskiej.

„Głos Pracy” nr 3/79

Wybrał AG

KRZYŻÓWKA NR 72



POZIOMO:

1) Rzymski bóg miłości, Amor, 4) Instrument muzyczny 4-strunowy, 9) Tłuszcz zwierzęcy, 10) Gaz powstający przy spalaniu, 12) Powidło, 13) Tytuł arystokraty hiszpańskiego, 14) Centrum miasta, 16) Przechodzi przez ucho igły, 18) Portowiec, 19) Stosuje się go przy bólu gardła, 23) Sprzęt sanitarny, 25) Przysmak z dziurką, 27) Jego specjalnością jest intryga, 28) Przedmiot, 29) Miejscowość, w której stacjonuje wojsko, 30) Wrożenie z kart.

PIONOWO:

1) Kraj w północnych Indiach, lub lekka tkanina, 2) Prezent, 3) Nie tania, 5) Koń wyścigowy, 6) Znak umieszczony na wyrobach jubilerskich, 7) Jednostka lotnictwa, 8) Część, frak-

NA SZCZĘŚCIE

Rzecz ma się w sądzie w Ostródzie:

— Jesteście człowiekiem zupełnie zepsutym. Musieliście się chyba obracać w złym towarzystwie?

Oskarżony: Przypnijcie, panie sędzio. Od osiemnastego roku życia ciągle mam do czynienia z sędziami.

U ADWOKATA

— Jeśli chcecie pan posłuchać mojej uczciwej rady... — zaczyna adwokat.

— Nie! — energicznie przezywa klient. — Ja u pana mecenasa szukam pomocy prawnej, a nie wsparcia moralnego!

Pan Malinowski wrócił z wczasów z Ustki i opowiada w towarzystwie:

— To było straszne. Kiedy topiełem się w morzu, przypomniały mi się wszystkie ważniejsze wydarzenia w moim życiu.

— Wobec tego musiało ci się przypomnieć, że pożyczyleś ode mnie tysiąc złotych!

— Byłbym sobie może i przypomniał, ale na szczęście podpięła łódź ratownicza i wyciągnęła mnie z wody.

GDYBY

Każdy mąż byłby zadowolony, gdyby mógł robić to, o co podejrzewa go żona.

Dzieci — dzieciom

Obchody Międzynarodowego Roku Dziecka — Dział Kultury, Sportu i Wychowania zainaugurował imprezę dla dzieci pracowników Wydziału Torów dojeżdżających z Myślenickiego. Impreza odbyła się 14 stycznia w Ośrodku Wypoczynkowym w Osieczanach, a o jej udanym wyniku mogą świadczyć prośby dzieci o jeszcze jedną taką samą.

Ośrodek przybrany wewnątrz kolorowymi afiszami, plakatami, rozbrzmiewał wesołą muzyką w wykonaniu zespołu „Wagonik”. Przywołane dwoma autobusami dzieci witał nastrój karnawałowej zabawy. Dzień był mroźny i wietrzny, toteż bardzo przydała się gorąca herbata. A w programie był teatrzyk „Zaczek-Szkołaczek”, wystawiany przez dzieci z Osiedlowego Domu Kultury w Rybitwach, słodki podwieczorek i zabawa taneczna. Pięcioaktowy spektakl podobał się bardzo, jak również pełna wdzięku gra kilkunastu aktorów, z których

najstarszy miał 15 lat, a najmłodszy 5. Podobają się także pomysłowo zaprojektowane i wykonane przez dzieci stroje bajkowych postaci. Brak kurtyny zastępowało zamykanie oczu przy każdej zmianie dekoracji — dzieci czyniły to z prawdziwym zaangażowaniem. Zeby wilk był syty i owca cała, niektóre z nich zasłaniały tylko jedno oko, by nie uszło ich uwagi. Poza tym wszystko było jak w „prawdziwym teatrze”.

Później była wspaniała zabawa przeplatana dwoma doskonałymi posilkami. W sumie impreza bardzo udana i wszystkie dzieci niezmiernie zadowolone. Serdeczne podziękowanie kierujemy do osób, które przyczyniły się do tego — kierowniczki i personelu Ośrodka w Osieczanach, pracowników Wydziału Torów — Czesława Szydłaka i Władysława Stojka oraz kierowców autobusów z WEA Czyżyny.

ANNA RYLKO

5 stycznia 1979 r. w Krakowskim Domu Kultury odbyła się impreza noworoczna dla dzieci pracowników WEA Bieńczyce. W sali kina „Kultura” zebrały się nasze dzieciaki. Przy wejściu obdarowano je kolorowymi czapczkami. Miłe panie ubrane w gustowne regionalne stroje,

marmurowej również pod fałdową opieką.

Na zakończenie zabawy pojawił się św. Mikołaj ze swoim pomocnikiem i rozdawali paczki ze słodyczkami.

Oddziałowa Rada Związkowa i IV koło ZSMP z Bieńczyce opiekują się Państwowym Domem Dziecka nr 8

Oczarowane maluchy

przez cały czas trwania imprezy troskliwie opiekowały się maluchami, podczas gdy rodzice w innej sali oglądali film pt. „Pojedynk na szosie”.

A tymczasem naszych milusińskich powitał aktor krakowski — Tadeusz Szyboński, który opowiadał wesołe historyjki, recytował wraz z dziećmi wierszyki. W trakcie zabawy, aktora zmienił iluzjonista. Prezentował takie cuda, że dzieciaki oczarowane śledziły każdy jego ruch.

Oglądali też maluchy filmy z „Bolkim i Lolkiem”, i w pięknie przystrojonej sali, luźnej, bawili się wesoło. Nieco starsi bawili się w sali

w Nowej Hucie. Zaproszono więc 20 dzieci z tego Domu, dla których własnym sumptem przygotowano paczki ze słodyczkami.

Roześmiane buzie dzieciaków były dla nas najlepszą nagrodą.

Chciałbym serdecznie podziękować prezesowi Rady Zakładowej tow. Józefowi Grabackiemu, bez którego pomocy nie udałooby się zorganizować tak wspaniałej imprezy. Dziękuję również, w imieniu organizatorów, kierownikowi Ośrodka Szkolenia za pomoc przy transporcie paczek. (LS)