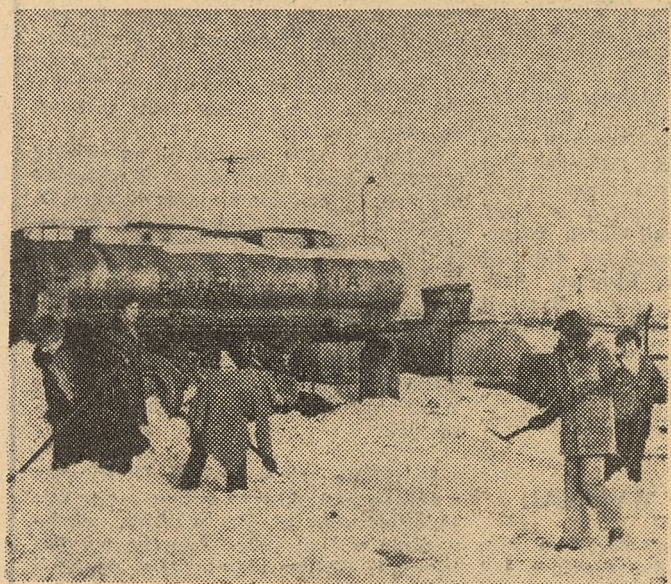


SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE



Śnieg zasypał też zajezdnie autobusową w Czyżynach. Brawo Panie! fot. inż. W. HABRATOWSKI

Wolna sobota w MPK

Większość pracowników MPK w wolną od pracy sobotę chwyciła za łopaty; włączyła się do akcji odsnieżania miasta. Być wszędzie nie mogliśmy. Oto kilka migawek z pracy przy odsnieżaniu.

Trzeba tylko było widzieć jak sprawnie szła praca. Nikt nie szczędził swych sił. Kierowca Multicara z Wydziału Torów (szkoda, że dostarczono tylko jeden z dwóch zamówionych), z trudnością nadążał z wywożeniem z jezdni i przystanków brył zlodowaciałego śniegu.

Część załogi Wydziału Sieci i Podstacji pracująca przy usuwaniu lodu na petli tramwajowej w Łagiewnikach zastalała przy gorącym i ponoć smacznym bigosie. O posiłek dla pracującej od godziny 7.00 załogi postarał się kierownik Wydziału inż. Jan Sokolowski.

Zebrań na petli chwalił ludzi z transportu za w porę i w wystarczającej ilości dostarczone ciężarówki.

W biurach Wydziału na IV Zajezdni przez moment stanęłam zdziwiona, zastałam najmłodszych uczestników akcji odsnieżania. Wiek od 7 miesięcy do kilku lat. Okazało się, że to „mini przedszkole” to dzieci pracownicy usuwających lód na zewnątrz. Przy pilnowaniu maluchów panie dyżurowały na zmianę.

Pracownicy IV Zajezdni pracowali na swoim terenie. Mielili do dyspozycji — spych na gasienicach i ładowarkę HON. Oczywiście były także wywrotki wywożące zwały śniegu. Ja zastałam pracujących od godziny 7.00. Wcześniej pracowali ci, którzy zostali na dwie godziny po pracy ze zmiany nocnej.

Ogółem z Wydziału Sieci i Podstacji pracowało 47 osób. Natomiast z Zajezdni 127 osób. Z łopatami przy pracy zastałam całe kierownictwo wraz z aktywnym polityczno-społecznym Wydziału. Zrobili kawał dobrej roboty dla miasta.

Zlodowaciała, nierówna, miejscami tworząca głębokie koleiny warstwa śniegu na dworcu autobusowym MPK przy ul. Prądnickiej zagrażała zarówno bezpieczeństwu pasażerów, oczekujących tu na przystankach jak i podjeżdżającym pojazdom.

Tak było do wolnej od pracy soboty — dnia 3 lutego br. W tym dniu bowiem około 50 osób (poprzedniego dnia zgłosiło się o wiele mniej), z pionu z-cy dyrektora d/s załogi — ofiarowało miasto kilka godzin czasu przeznaczonych na odpoczynek i przystąpiło tu do pracy — dokładnie oczyszczając teren całego dworca.

Dworzec Główny to miejsce końcowych przystanków kilku autobusowych linii MPK. Zlodowaciały, brudny śnieg, był przyczyną wielu potknięć, czy nawet groźnych upadków ludzi.

Do pracy w czynnie społecznym przy oczyszczaniu przystanków autobusowych, w wolną od pracy sobotę zgłosiło się właśnie w tym miejscu Krakowa około 20 osób z Wydziału Taryfowo-Biletowego, Zabezpieczenia Ruchu i Działu Plac. Brygadziści wykonywanych prac porządkowych została „jedynaczką” — jedyną kobietą wśród przybyłych do pracy panów — kierownik Wydziału Taryfowo-Biletowego Elżbieta Grochola.

Praca przebiegała wyjątkowo sprawnie. Zrabane bryły zlodowaciałego śniegu uprzążane były z miejsca przez kierowców wywrotki, który nie miał czasu na przestoje.

Wykonywana na rzecz miasta społeczna praca załogi MPK z uznaniem obserwowana była przez przechodniów.

Pracownicy Wydziału Torów mieli za zadanie oczyścić ze śniegu petle: w Bieńczykach (Dokończenie na str. 2)

♦ Gospodarność ♦ Wykorzystanie rezerw ♦ Lepsze zaopatrzenie w części zamienne

GWARANCJA WYKONANIA PLANU

Zawsze ilekroć dochodzi do zatwierdzenia projektu planu, wywołuje się burzliwa dyskusja. Tak się dzieje nawet podczas towarzyskich spotkań MPK-owców.

Nie było też inaczej na Konferencji Samorządu Robotniczego 1 lutego br. Przedstawiony przez zastępcę dyrektora d/s ekonomicznych — mgra Alojzego Kusinę — plan nie jest łatwy do wykonania. Niełatwy nawet w tych punktach, gdzie wskaźniki są mniejsze w stosunku do wykonania roku ubiegłego, jak to ma miejsce w trakcji autobusowej.

Trudności

Na trudności, które już można przewidzieć, wskazał w swoim wystąpieniu kierownik Wydziału Produkcyjno-Remontowego Zakładu Komunikacji Samochodowej — mgr inż. J. Kucharski. I nie jest to sprawa nawet nierytmicznych dostaw taboru autobusowego. Bo nawet dla tego, który jest — nie ma odpowiedniego zaplecza. Nie będę się tu rozpisywać na temat braku części zamiennych, bo to temat „bumerang”.

Wbrew pozorom wcale nie lepiej się dzieje w trakcji tramwajowej. „Zatłoczenie” zajezdni, często brak ludzi i sprzętu, nieprzystosowanie zaplecza do potrzeb nowego taboru — to codzienność pracowników zajezdni.

Potrzeba chwili stała się ciągle opóźniana budowa zajezdni przy ul. Gwardii Ludowej. Wiele w tej sytuacji — bez pomocy władz zwierzchnich — nie zrobimy, to fakt, tylko czy wszystko zależy od czynników z zewnątrz?

Rezerwy

Wydawałoby się, że rezerwy, te tkwiące w przedsiębiorstwie, są na wyczerpaniu. Czy rzeczywiście my nie jesteśmy w stanie już nic zrobić?

Przedstawiciel zajezdni w Czyżynach — mówiąc o trudnościach — powiedział, że czasami jeden wóz stoi na kanale przez tydzień, bo brakuje do jego uruchomienia resora. Tym sposobem kanał jest blokowany i „wyłączony” z prac przy innych autobusach. I w tym momencie mam mniejsze pretensje o to, że nie ma resorów, a większe, że autobus blokuje kanał. Przecież przed przystąpieniem do remontu wiadomo było, lub być powinno, że resorów nie ma. Po co więc autobus wprowadzono na kanał? Czy przypadkiem nie szwankuje tu organizacja pracy?

Możliwości

Istnieje niestety duża dysproporcja między możliwościami przedsiębiorstwa a potrzebami przewoźników mieszkańców Krakowa. Na ten temat mówił w swoim wystąpieniu zastępca dyrektora naczelnego Zjednoczenia — B. Musielewicz.

Co prawda proponowany przez Zjednoczenie wskaźnik zatrudnienia różni się od MPK-owskiego o 348 osób. Jeżeli jednak uda się naszemu przedsiębiorstwu osiągnąć pla-

nowany wskaźnik w zawodach deficytowych, nie będziemy mieć w tym względzie trudności i na to resort znajdzie rezerwy. Ścisłe ograniczenie zatrudnienia dotyczy natomiast administracji. Chodzi o to, by poprawić strukturę zatrudnienia. Między innymi właśnie w tym celu trzeba będzie przesunąć 5 proc. administracji gospodarczej do produkcji. Musi też wzrosnąć wydajność, gdyż tylko ona upoważnia do wzrostu płac. Przez cały ubiegły rok braki kadrowe nie wynikały wbrew pozorom z limitu zatrudnienia. Ludzi „odstraszają” nie najlepsze warunki pracy.

Duże różnice istnieją między zaplanowanym przez przedsiębiorstwo, a przyznanym przez Zjednoczenie funduszem płac. Niestety, nasze postulaty w tym zakresie nie zostaną w pełni zaspokojone. Sporna różnica wynosi 25 mln zł. 2 mln zł dostaniemy z rezerw zjednoczenia, drugie 2 mln — z rezerw przydatnych. Będzie to jednak i tak o 21 mln zł za mało. Owszem, przewidywana jest w skali kraju podwyżka dla najmniej zarabiających i na ten cel istnieją rezerwy, będą one jednak uruchamiane decyzjami rządowymi w ciągu roku. Jeżeli natomiast wzrosną usługi, będzie możliwa korekta.

Lepiej ma się sprawa w dotacji przedmiotowej. Przedsiębiorstwu potrzeba 95 mln zł; mieszcza się w tym remonty i inwestycje, ale jeżeli MPK znajdzie wykonawcę, dyrektor Musielewicz stwierdził, że środki na ten cel otrzymamy ze Zjednoczenia.

Odpowiedzialni wszyscy

Jak już zaznaczałam, plan na ten rok nie jest łatwy, ale miliardowy majątek, jaki posiada przedsiębiorstwo i 5,5 tys. ludzi, to jest ten kapitał, którym można zrobić dużo, lub mało. A to już zależy od nas.

Na ostatniej KSR załozde został przedstawiony nowy dyrektor MPK — inż. Ignacy Wilk. Jednocześnie za dotychczasową pracę w przedsiębiorstwie dyrektor Zjednoczenia A. Jarema podziękował serdecznie pełniącemu dotychczas tę funkcję inż. E. Więckowi.

Zastanowił się należy nad tym, co powiedzieli przewodniczący KSR, I sekretarz KZ PZPR — tow. A. Jedrusik.

— Samo kierownictwo nic nie robi. Odpowiedzialność za plan i jego wykonanie spada na wszystkich. Zatwierdzony plan nie jest łatwy do wykonania, ale co jest łatwe dla pracownika MPK? Plan wykonujemy dla ludzi, mieszkańców Krakowa, a jego wykonanie zależy także od ludzi.

Na Konferencji po korektach dokonanych na wniosek zebranych na sali został zatwierdzony plan na rok 1979.

Ogółem na KSR padło 49 wniosków. Korekta planu nie zwalnia jednak od mobilizacji w jego wykonaniu. Każdy z nas jest kierownikiem na swoim stanowisku pracy i za nie odpowiada. Ze swej pracy rozliczać się trzeba wszystkim.

F. SERWIN

M. B.

• Prowizoryczna zajezdnia autobusowa przy ul. Wawrzyńca, została już zlikwidowana. Cały tabor przejęły z powrotem Wydziały Eksploatacyjne Autobusowe w Czyżynach i Bieńczykach.

• Zima jeszcze trwa! Przypomnijmy więc wszystkim (nie tylko kierownikowi obiektu przy ul. Rzemieślniczej), o posypywaniu dróg i chodników na terenie zakładu.

• W Wydziale Eksploatacyjnym Autobusowym w Bieńczykach nie boją się już zimy. Dowód? W dniach: 10 lutego weszły do ruchu z tej Zajezdni 182 jednostki, 12 lutego —

15 dni w MPK

180, a 13 lutego — 189. To co jeszcze do niedawna było niemożliwe, okazało się realne. Trzeba jeszcze dodać, że plan minimum zakłada dziennie 179 jednostek.

• Przychodnia Międzyzakładowa MPK, rozpoczęła działalność profilaktyczną. Lekarze Przychodni zapoznają się z pracą naszej załogi w poszczególnych wydziałach przedsiębiorstwa. W ostatnich dniach odwiedzili: WEA Bieńczyce, WEA Czyżyny, WET Nowa Huta, Zakład Taksówek, Wydział Torów i Wydział Produkcyjno-Remontowy.

• Wydział Eksploatacyjny Tramwajowy Podgórze, mimo dużych trudności kadrowych zarówno w grupie motorniczych jak i pracowników zaplecza, utrzymuje się w planowanych wskaźnikach zarówno w gotowości technicznej jak i wykorzystaniu taboru.

• Załoga WET Podgórze przystąpiła do zbiorowych ubezpieczeń rodzinnych w PZU. Jak dotąd ubezpieczeniem objęto 75 proc. pracowników wraz z rodzinami.

• 12 bm. odbyło się Plenum Rady Zakładowej, na którym oceniono sposób załatwiania skarg przez Radę Zakładową i Oddziałowe Rady Związkowe.

Rok bieżący ogłoszony został Międzynarodowym Rokiem Dziecka. To naprawdę wspaniała zastanowienie na najwyższe uznanie inicjatywa. Z tej okazji wszędzie, a więc i w naszym przedsiębiorstwie podejmowanych jest wiele działań, aby ten rok godnie uczcić.

Cóż więc my dorośli zrobimy dla dzieci w tym Roku Dziecka? Ano, zorganizujemy kilka imprez dla milusińskich, nawiazemy lub rozwiniemy patronat nad jakimś Domem Dziecka, zbieramy kilka tysięcy złotych na budowę Centrum Zdrowia Dziecka, być może ufundujemy jakiejś sierotce książeczkę mieszkaniową, a później ujmemy to wszystko w piękne sprawozdanie.

To wiele ale czy zatawimy problem? Czy będziemy mogli spokojnie powiedzieć, że zrobiliśmy dla dzieci wszystko na co nas było stać?

Obawiam się, że nie. Jest w naszym przedsiębiorstwie kilkanaście kobiet wychowujących samotnie swoje małe dzieci, najczęściej bez własnego kąta, bez własnych czterech ścian.

Chcę pomóc dzieciom, które przeganiane z jednogłosem mieszkają do drugie-

go, lub — co gorsza — oddzielone czasowo od swych matek, wyrastać będą w kompleksach, w nieufności do innych ludzi, w poczuciu mniejszej wartości i poczuciu winy. Czy możemy im pomóc?

Warto się zastanowić

Pomóżmy dzieciom

go, lub — co gorsza — oddzielone czasowo od swych matek, wyrastać będą w kompleksach, w nieufności do innych ludzi, w poczuciu mniejszej wartości i poczuciu winy. Czy możemy im pomóc?

Nie jestem fantastą, znamy mi są trudności mieszkaniowe w naszym mieście, dlatego nawet nie myślę by

studenckich, czy hotelach robotniczych, dlaczego by więc nie u nas? Tyle się mówi o humanizacji pracy, mamy wspaniały program, tylko gdzieś w tym wszystkim zagubiliśmy człowieka z jego w końcu „typowymi” problemami. Wiem, że opisanych przeze mnie przypadków jest u nas niewiele, to nie jakieś masowe

zjawisko ale w każdym z tych przypadków występuje człowiek, a zwłaszcza dziecko.

„Człowiek wartością najwyższą” — takie jest przewodnie hasło naszego programu humanizacji pracy, jest więc nim również ten mój obywatel.

Mamy wspaniałą okazję by godnie uczcić Międzynarodowy Rok Dziecka, pomóżmy dzieciom naszych pracowników — samotnych matek, dajmy im chociaż namiastkę własnego mieszkania, a na pewno zyskamy ich dożywotnią wdzięczność.

Apeluję więc do osób w naszym przedsiębiorstwie kompetentnych — pomóżcie!

A przepisy? Cóż, ustanawiają je ludzie dla ludzi ale życie ciągle pnie się i ciągle się zmienia dającą więc nie zmieścić przepisów?

SKARABEUSZ



Młodzi świetnie sobie radzą. Tylko kto pociągnie ten wózek?
fot. inż. W. HABRATOWSKI

Wolna sobota w MPK

(Dokończenie ze str. 1)

Gdy dojeżdżam autobusem do przystanku w os. Zielonym, już z daleka widzę pracujących przedstawicieli Zakładu. Czyszcza studzienki odpływowe, wyrabiają lód z dróg dojazdowych do siedziby Zakładu. Mają do dyspozycji kilka taksówek bagażowych, którymi wywożą śnieg. Spotkany na ulicy szef Zakładu — Franciszek Orszanski mówi, że jedynie zaopatrzenie w sprzęt sprawia nieco kłopotów. Brakuje zwłaszcza łopat, których jest jedynie 5. Od szefa Orszanskiego dowiaduję się, że oprócz porządkowania os. Zielonego, pracownicy Zakładu oczyszczają także bazę w os. Na Kozłównie i w os. Centrum A. Wybieram się do Centrum A, nie mam jednak szczęścia. Prawdopodobnie spóźniłem się, bowiem teren jest już posprzątany, a w pobliżu nie ma żywego ducha. Nie mogę więc zdać relacji z przebiegu czynu, mogę jedynie zapoznać się z jego rezultatami. A te jak najlepiej świadczą o pracujących tu ludziach. Dojazd do podziemnego garażu nie będzie już nastrojał żadnych problemów.

(K.G.)

Jestem dopiero kilka minut w Mistrzejowicach, a za plecami już słyszę sarkania: — Przyjdzie taki i kierownika odrywa od roboty. A tu jeszcze prawie cały drugi peron został do oczyszczenia. Nie przedłużam więc wizyty, nie chcę by dłużej pomawiano kierownika Wasa o „nieróbstwo”, tym bardziej, że czekamnie jeszcze wizyta w Zakładzie Taksówek.

Redakcja wszystkim pracującym w tym dniu dziękuje za obywatelską postawę.



Teraz już będzie można iść do kierownika WEA Bieńczyce bez obawy połamania nóg.
fot. inż. W. HABRATOWSKI

Kiedy wieczorem w dniu 28 stycznia br. inspektor ZDZISŁAW MAZUR jechał do pracy, padał śnieg. Padał również i wtedy, gdy obejmował w Głównej Dyspozytorni MPK służbę.

Opady śniegu nasilały się z godziny na godzinę. Około północy biały puch pokrywał już grubą warstwą chodniki i jezdnie miasta. Pod nim leżała warstwa lodu pozostała z poprzednich opadów śniegu. Miejskami było bardzo ślisko. Na nienajlepszy stan dróg skarżyli się regulatorzy ruchu i kierowcy.

W dyspozytorni MPK prawie bez przerwy słychać sygnał radiotelefonu. To bezustanna łączność z miastem. Wszystkie uwagi dotyczące stanu dróg inspektor Mazur przekazuje do Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania. Rejon Dróg Publicznych i Krakowskiego Zarządu Dróg — zależni z jakich rejonów wielkiego miasta lub spoza niego pochodzą.

Jadące do Skawiny dwa autobusy 201/1 i 201/3 spotkały się w Libertowie. Jest tak ślisko, że nie mogą wjechać na znajdujące się przed nimi wzniesienie. Na polecenie Głównej Dyspozytorni wyjeżdża Pogotowie Tech-

niczne. Około godz. 22.00 zgłasza się mechanik z Pogotowia.

— Nie da się nic zrobić. Proszę wstrzymać kolejny jadący w tym kierunku wóz, a wezwać piaskarkę z Myślenic.

Za późno. Autobus wyjechał z zajezdni. Jest już w drodze do Skawiny. Spotkanie wszystkich trzech następuje znów przed wzniesieniem w Libertowie.

Regulatorzy ruchu spod Poczty Głównej i z ul. Cekiery zgłaszają duże opady śniegu. Znowu sygnał radiotelefonu. Co ma zrobić kierowca jadący w kierunku Olszanczy-Zakamyczka. Jest bardzo ślisko. Boi się jechać. Inspektor łączy się z Krakowskim Zarządem Dróg (linia strefowa) i prosi o piaskarkę.

— Mam jedną prośbę, czy mógłby pan do mnie w tej chwili nie dzwonić, sprzęt jaki mam na bazie, wystawiam na trasę. Przyjeżdżają tu tylko po to, by skrzynie załadować i z powrotem wyjeżdżają.

Znowu meldunek z Libertowa...

— Przyjechała piaskarka z Myślenic i też utonęła.

Zgłasza się dyspozytornia na Salwatorze. — Śliska nawierzchnia. Kierowca nie chce jechać do Jeziorzan. Chcieliśmy więc skrócić trasę do Piekara. Pasażerowie się nie godzą. Kierowcę poprzedniego autobusu, który jechał w tamtym kierunku, za skrócenie trasy uderzono w głowę. Nic więc dziwnego, że ten boi się oblodzonej jezdni i... pasażerów.

Jeden telefon do KZD o natychmiastowe wysłanie na drogę do Jeziorzan piaskarki,

Kto to robi... lepiej? taniej?

Nie było to przypadkowe połączenie w Wydziale Produkcyjno-Remontowym zebrania VIII Oddziałowej Organizacji Partyjnej, z naradą poświęconą ruchowi racjonalizatorskiemu (lata 1974—1978). Racjonalizatorzy są bowiem, jak powiedział sekr. VIII OOP Wacław Kot, otoczeni szczególną opieką egzekutywy KZ ZPZR, która widzi w wynalazczości bardzo często jedyną drogę do rozwiązania szeregu zagadnień związanych z eksploatacją różnych typów autobusów.

TROCHĘ HISTORII

Lata 1974 — 1978, cechuje dynamiczny rozwój ruchu racjonalizatorskiego w Wydziale Produkcyjno-Remontowym Zakładu Komunikacji Samochodowej. Jest to okres narastających trudności z częściami zamiennymi do posiadanego taboru i równoczesnego poszukiwania ich rozwiązania we własnym zakresie — na własnym podwórku — przez wynalazczość i usprawnienia, w drodze wykorzystania myśli technicznej członków załogi. W ten sposób powstają dziesiątki projektów racjonalizatorskich. Każdy rok przynosi ich coraz więcej.

W roku 1974 zgłoszonych zostaje 57 projektów racjonalizatorskich. W roku 1975 już 65, a w kolejnych 1976 — 66, 1977 — 100, 1978 — 105.

Wreszcie Wydział zdobywa (prócz II półroczu 1977 r.) i miejsce w dziedzinie wynalazczości w całym przedsiębiorstwie i... trudno jest mu go już odebrać. Powstaje wiele cennych projektów: m.in. 23 do autobusu PR 110 U, następnie dotyczących modernizacji kuźni — nowych stanowisk pracy i pomieszczenia socjalnego, pogotowia technicznego autobusowego z podnośnikiem do opon, ambulansu lekarskiego, wygospodarowania w szatni dodatkowych 42 miejsc, konstrukcji obiektu hartowni i montowni resorów oraz magazynu i wiaty.

Doradcą technicznym w zakresie eksploatacji samochodów jest kierownik Wydziału Produkcyjno-Remontowego mgr inż. Janusz Kucharski, a w za-

kresie spraw ekonomicznych mgr Zofia Tomza, również z tego Wydziału. Ludzie z wykształceniem technicznym, doświadczeniem w wykonywaniu zawodzie, a równocześnie oddani sprawie postępu i racjonalizacji, służą wiedzą fachową każdemu, kto tylko zwróci się do nich o pomoc.

WYRÓŻNIENI

Jest ich dużo. To dowód, że ludzie w Wydziale Produkcyjno-Remontowym, przy wykonywaniu swojej codziennej pracy — po prostu myślą. Otrzymują za to pieniądze (ze sprzedaży swoich pomysłów na giełdach), odznaczenia i dyplomy. I tym razem cały szereg osób otrzymało zaszczytne wyróżnienia. Odznaki Racjonalizatora Produkcji: st. mistrz Marek Adamski, bryg. Andrzej Romek. Dyplomy za wkład pracy w zakresie rozwoju racjonalizacji: kierownik Wydziału mgr inż. Janusz Kucharski, z-ca kierownika Wydz. inż. Bolesław Kolasa, kierownik Oddz. Przygotowania Produkcji i Gospodarki Materiałowej Adam Kłysz, doradca ds. ekonomicznych mgr Zofia Tomza, st. mistrzowie Józef Bujak, Andrzej Adamski, Marek Adamski, Wacław Kot, brygadziści Edward Talowski, Józef Tracz, Tadeusz Szarański, Adam Balon, oraz Ryszard Gólda. Świadectwa racjonalizatorskie otrzymało aż 60 osób. Były jeszcze serdeczne gratulacje i życzenia dalszej owocnej pracy od kierownictwa polityczno-społecznego i gospodarczego przedsiębiorstwa.

PRZODUJĄCY WYDZIAŁ

Cóż więc można powiedzieć o Wydziale, w którym co 3 pracownik jest racjonalizatorem? Z którego pochodzi połowa zgłoszonych w całym przedsiębiorstwie wniosków racjonalizatorskich? Chyba tylko to, że jest przodującym w tym zakresie spraw. Załoga tego Wydziału rozumie, że pomaga sobie samej — poprawia warunki pracy, zdrowia i co chyba nie jest dla nikogo obojętne — zwiększa własne dochody.

GŁOSY W DYSKUSJI

Co jeszcze przeszkadza racjonalizatorom? Pytanie to, staje się hasłem wywoławczym do szerokiej dyskusji. Brygadziści Piotr Snakowski, poddaje myśl aby racjonalizatorzy nie ograniczali się tylko do własnego podwórka — warsztatu pracy jak to przeważnie dotąd bywało, ale informowani o potrzebach, mogli pomóc tam gdzie istnieje taka konieczność.

Kierownik Działu Postępu Technicznego i Racjonalizacji Jerzy Cetwiński porusza m. in. sprawę ruchu racjonalizatorskiego wśród najmłodszych pracowników. Stwierdza, że racjonalizatorzy są najlepszymi nauczycielami tych, którzy dopiero co przyszli do przedsiębiorstwa. Uczą ich przy wykonywaniu pracy — myśleć. Pada pierwsza oferta. Znany i ceniony racjonalizator, brygadziści Edward Talowski, zobowiązuje się na naradzie przekazywać swą wiedzę i doświadczenie każdemu młodemu koleźce, który się tylko w tej sprawie do niego zwróci.

Zabierają głos zaproszeni na naradę przedstawiciele Wydziałów Eksploatacyjnych. Szkoda, że tylko z Czyżyn. Z Bieńczyce nie ma nikogo. Z ich wypowiedzi wynika, że czekają na dalsze rozwiązania racjonalizatorskie przeróżnych problemów jakie napotykają podczas eksploatacji taboru.

Padła informacja, że najbliższe giełdy pomysłów racjonalizatorskich, organizowane będą kolejno w obu Zajezdniach Wydziałów Eksploatacyjnych Autobusowych.

Polaczone zebranie VIII OOP wraz z naradą produkcyjną odbyły się w sali świetlicy przy ul. Bocheńskiej, odpowiednio w tym celu wizualnie przygotowanej. Wykresy, fotografie, napisy i wystawa eksponatów — naradzi i o przyrządzaniu do wykonywania obsługi napraw autobusów Jelcz PR 110 U — wzbudzały zainteresowanie wszystkich przybyłych. Było to zasługą również jednego z racjonalizatorów — z-cy kierownika Wydziału inż. Bolesława Kolasy.

MARIA BUBACZEWSKA

Obeszerny był program pierwszego tegorocznego Plenum ZZ ZSMP. Zebranie zapoznane z głównymi zadaniami organizacji na bieżący rok. Zadań tych jest wiele, co dowodzi, że rok ten w działalności Związku nie będzie ulgowy. Już drugi rok realizowane będą uchwały I Śród-

skład Plenum wprowadzono w życie. Wiceprzewodniczącemu d/s szkoły — Ryszarda Kumale oraz przewodniczącemu VII Komisji — Władysława Michalskiego.

Dużo uwagi poświęcili zebrani Turniejowi Młodych Mistrzów Techniki, jego popularyzacji, zwłaszcza wśród ucz-

darowania posiadanymi środkami i czasem pracy.

Postanowiono także włączyć się aktywnie do akcji rewolucyjnej zabytków. Krakowa, wypracować środki i podejmując zobowiązania odnowienia budynku w Ryńku Głównym 25, który ma być ośrodkiem ruchu młodzieżowego.

Dla uczczenia 35 rocznicy powstania Polski Ludowej rozwijać się będzie współzawodnictwo międzywydziałowe, podejmowane będą także liczne czyny społeczne.

Nie zapomniano także o wypoczynku członków organizacji. W planie pracy ujęto wiele imprez sportowo-turystycznych.

KOMUNIKAT

Dział Usług Bytowych zawiadamia, że dysponuje skierowaniami na wczasy wypoczynkowe 14-dniowe na m-c marzec br., a to:

Krynica od 23.III—5.IV. dla 3-ch osób.
Wisła od 22.III—4.IV dla 2-ch osób
Zwardoń od 22.III—4.IV. dla 2-ch osób
Ustron od 22.III—4.IV. 2 X dla 2 osób
Głuchołazy od 22.III—4.IV dla 2-ch osób
Lanckorona od 21.III—3.IV. dla 2-ch osób
Zawoja od 9.III—22.III. 2 X 2-osobowe
Zawoja od 25.III—7.IV. 2 X 2-osobowe

Zgłoszenia na w/w wczasy wydaje i przyjmuje Dział Usług Bytowych przy ul. Wawrzynia 13.Ip.

Plenum ZZ ZSMP

Zamierzenia na rok bieżący

miejskiej Konferencji. I należy dołożyć wszelkich starań, aby w nadchodzącej kampanii sprawozdawczo-wyborczej móc stwierdzić, że uchwały te w pełni zostały zrealizowane.

Referat wprowadzający wygłosił przewodniczący ZZ ZSMP Krzysztof Stuczyński, który omówił najważniejsze problemy organizacyjne. W

niów szkoły przykładowej. Ta cenna inicjatywa powinna być dobrą szkołą postępu technicznego wśród młodych pracowników. Mówiono także o Turnieju Młodych Mistrzów Gospodarności, który powinien w jeszcze większym niż dotychczas stopniu mobilizować członków organizacji do oszczędności i racjonalnego gospo-

drugiego do KW MO — informujący o sytuacji na Salwatorze — pasażerowie kontra kierowca. Odpowiedź pracownika KZD trudno nazwać miłą czy podyktowaną zrozumieniem...

— Kierowcy będą tami rządzić? Ja bym na pana miejscu kazał jechać albo... zmienić kierowcę. Piaskarkę wysłać, ale jak nie będzie potrzebna, to do Jednosteczności takie pismo wyśle, że szkoda mówić.

druga brygada wyrusza w kierunku głównej arterii Nowej Huty.

Znowu sygnał radiotelefonu. Tym razem mistrz Adam Świeczka — również z Wydziału Torów informuje, że zwrotnice zostały posypane solą.

Pracownicy Głównej Dyspozytorni MPK nie mają tej nocy chwili spokoju.

— Co jest, że znów wozów wystawnych do

Kraków...

W efekcie do Jeziorzan jada trzy pojazdy — autobus MPK (pierwszy?), piaskarka KZD i radiowóz MO.

Z powodu planowych robót sieciowych, wykonywanych w al. Lenina, przez parę nocnych godzin nie jeździły tam tramwaje. Torowisko pokrywa więc gruba warstwa śniegu. Główna Dyspozytornia wydaje polecenie...

— Oczyszczyć tor z śniegu w al. Lenina... Brygadziści Wydziału Torów Władysław I-ryczk przystępuje ze swoimi ludźmi do pracy. Na torach 30 cm śniegu. Zasypane zwrotnice.

— Chcecie drugą brygadę? Trudno w takiej sytuacji „nie chcieć” i...

Skawiny jeszcze dotąd nie ma? — pyta dyspozytor z Czyżyn

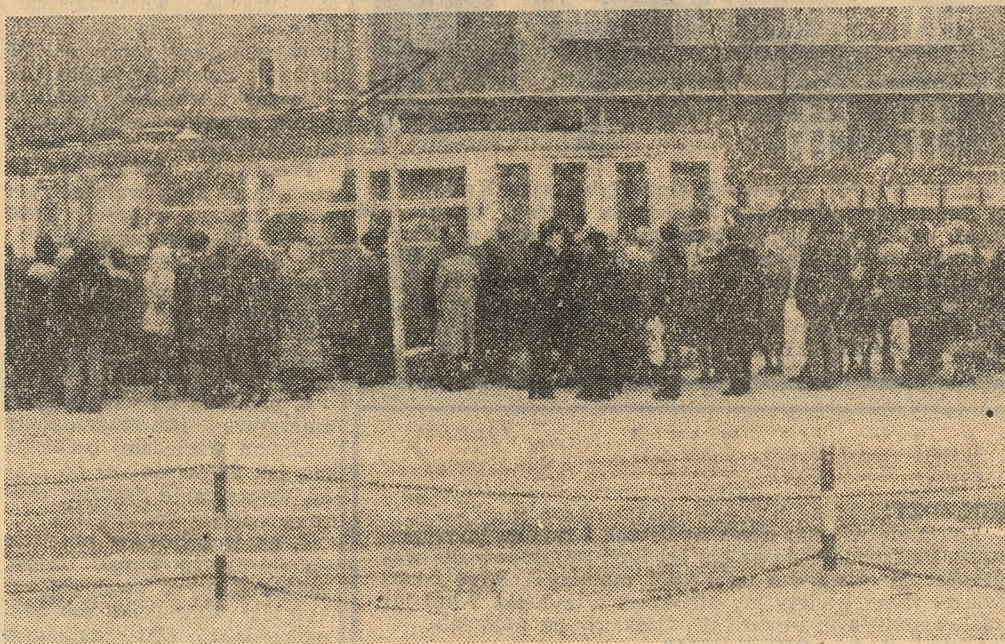
— Zakopaliśmy się wszystkie (3) wraz z Pogotowiem i piaskarką w Libertowie.

Dochodzi godz. 3.00 nad ranem. Sytuacja tragiczna. Miasto tonie w śniegu. Pracownicy Głównej Dyspozytorni podejmują decyzję... — budzą dyrektora d/s zabezpieczenia ruchu — mgra inż. Tadeusza Trzmiela i kierownika Wydziału Torów — Zdzisława Wasa.

Niedługo rozpoczyna ranne wyjazdy wozy z Wydziałów Eksploatacyjnych Tramwajowych. Trzeba pomyśleć o zwrotnicach. Telefon do MPO.

— Wszystkie skrzyżowania gdzie są zwrotnice, polać chlorem.

Zdolność przewozu wzrośnie



fot. P. SOLARZ

1 lutego Konferencja Samorządu Robotniczego zakończyła etap rozważań i dyskusji nad tym jakie należy przyjąć zadania, aby plan społeczno-gospodarczy naszego przedsiębiorstwa został jak najlepiej dostosowany do aktualnych możliwości przedsiębiorstwa i potrzeb społeczeństwa Krakowa w zakresie komunikacji miejskiej.

Powzięcie tej decyzji było niezmiernie trudne w obecnych warunkach komunikacyjnych, gdyż z jednej strony występuje wysokie zapotrzebowanie na usługi przewozowe, z drugiej zaś strony podaż usług komunikacyjnych wyrażona potencjałem przewozowym naszego przedsiębiorstwa, jest wyraźnie ograniczona nie wystarczającym w stosunku do potrzeb stanem technicznym taboru, zaopatrzenia w części zamienne, kadr w podstawowych grupach pracowników, zaplecza technicznego i wreszcie niekorzystnym dla przewozów masowych układem komunikacyjnym miasta.

Realizacja zadań przewozowych w 1978 r. oraz w styczniu br. nie stworzyła korzystnej pozycji wyjściowej do wykonania planu w roku bieżącym. Wprawdzie w ubiegłym roku, zarówno w stosunku do planu jak i roku 1977 osiągnięliśmy z wyjątkiem komunikacji autobusowej, pozytywne wyniki — to jednak warunki komunikacyjne nie uległy odczuwalnej poprawie. W dalszym ciągu przewozy pasażerskie naszymi środkami charakteryzują się: zatłoczeniem taboru, niedostateczną częstotliwością jego kursowania, nieregularnością ruchu i częstymi zjazdami wozów z linii, niedostateczną informacją dla pasażerów i niedostateczną czystością i estetyką pojazdów.

Ta niekorzystna sytuacja została jeszcze pogłębiona w grudniu ub. r. i styczniu br., kiedy to w wyniku trudnych warunków zimowych, zostały obnażone wszystkie braki w komunikacji miejskiej.

Mimo niekorzystnego startu do realizacji planu w roku 1979 stworzone zostały przesłanki do uzyskania poprawy w komunikacji miejskiej, których należy przede wszystkim upatrywać w większej liczbie taboru tramwajowego i autobusowego, będącego w dyspozycji przedsiębiorstwa już na początku roku. Nie są to jeszcze ilości, które zabezpieczyłyby w pełni stale rosnące potrzeby miasta niemniej pozwolą one na realizację zadań zapewniających uzyskanie poprawy w obsłudze pasażerów

w dojazdach do pracy i z pracy.

W komunikacji tramwajowej w planie zakładamy wzrost średniej ilości wozów w inwentarzu o 16 jednostek, przy czym do ruchu oddawane będą 3 wozy więcej niż w ubiegłym roku. Wynika to z nieco niższego ustawienia wskaźników technicznych. Przyjmując na rok 1979 wskaźnik wykorzystania taboru w wysokości 84 proc. oparto się na analizie struktury posiadanego taboru oraz możliwościach wykorzystania poszczególnych typów wagonów.

Założenie niższych wskaźników technicznych nie oznacza pogorszenia komunikacji tramwajowej, gdyż w planie na rok bieżący założono dalszą poprawę usług tej trasy, która wyraża się wzrostem zadań rzeczowych o pół miliona wozokilometrów.

W roku 1979 planujemy w szczytce przewozowym wprowadzić do ruchu 235 pociągów przy 230 pociągach kursujących na liniach w roku ubiegłym.

W komunikacji autobusowej średnia ilość taboru w inwentarzu wzrośnie w porównaniu z rokiem ubiegłym o 27 jednostek, przy czym wskaźnik wykorzystania zaplanowany w wysokości 77 proc., to jest o 4,3 punktu wyżej od wykonania w roku 1978.

Plan rzeczowy Zakładu Komunikacji Samochodowej zawiera 32 mln wozokilometrów, a więc poniżej wykonania roku ubiegłego. Mimo to przyniesie on poprawę komunikacji, która wyraża się wzrostem wozów do ruchu o 39 jednostek w szczytce maksymalnym, przy czym przez cały rok 45 proc. taboru obsługiwać będzie wyłącznie szczyty przewozowe. Znajduje to wyraz w założonym wzroście wozokilometrów szczytowych o 27

proc. oraz skróconym dobowym czasie kursowania, co jest niezmiernie ważne, gdyż pozwoli rozwiązać sprawę należytej obsługi i konserwacji taboru w szczytowych pomieszczeniach zaplecza technicznego oraz częściowo złagodzi trudności kadrowe w grupie kierowców. Ogółem w podstawowej komunikacji masowej zdolność przewozowa mierzona ilością miejsc wzrośnie średnio dziennie o 7 tysięcy i zostanie ona wykorzystana nie na rozszerzenie sieci komunikacyjnej, a jedynie na reaktywowanie linii dotychczas zawieszonych oraz zwiększenie ilości taboru na eksploatowanych aktualnie liniach.

W oparciu o tak ustalone zadania rzeczowe planujemy przewidzenie o ponad 2,5 mln pasażerów więcej niż w ubiegłym roku oraz uzyskanie wpływów przy zmiennej strukturze zadań w wysokości 449 mln zł oraz usług dla ludności w wysokości 384,2 mln zł.

Plan na rok 1979 nawet przy pokonaniu trudności zewnętrznych, na które napotykamy przy jego realizacji, pozostanie planem wymagającym pełnej mobilizacji całej załogi, dalszego wzrostu wydajności pracy i szukania rezerw, przy jak najszybszym podjęciu działań techniczno-organizacyjnych usprawniających naszą pracę. Temu celowi ma służyć przedłożony Konferencji Samorządu Robotniczego program przedsięwzięć organizacyjnych usprawniających pracę przy konkretnym realizowaniu go w ciągu roku winien być ważnym instrumentem w usprawnianiu funkcjonowania komunikacji miejskiej oraz usprawnianiu naszej działalności w różnych płaszczyznach.

Opracowany program składa się z części dotyczącej usprawnień organizacyjnych i technicznych.

Łącznie program zawiera 46 zadań, których realizacja winna przyczynić się między innymi do:

— usprawnienia stanowisk do obsługi i naprawy autobusów PR-110 Berliet,

— usprawnienia technologii mycia autobusów,

— poprawy technologii napraw taboru autobusowego i tramwajowego,

— poprawy zasilania energetycznego i płynności komunikacji tramwajowej,

— poprawienia technologii pracy w zakresie wykonywania remontów kapitalnych torowisk,

— poprawienia stanu technicznego torowisk tramwajowych,

— usprawnienia pracy stacji paliw,

— poprawienia warunków pracy przez usprawnienie wentylacji w halach zajezdni,

— poprawienia łączności przewodowej,

i wreszcie wdrożenia pracowniczych projektów wynalazczych, które winny przynieść efekty finansowe w wysokości ponad 2 mln zł.

Niezmiernie ważnym zadaniem z tego programu będą przedsięwzięcia zmierzające do prawidłowego rozmieszczenia taboru w czasie i na liniach, poszerzenia i usprawnienia informacji dla pasażerów, usprawnienia sygnalizacji przejazdowej ulicznej i peronowej, usprawnienia wyjazdów autobusowych na linie, obniżka wskaźnika późnych wyjazdów i wiele innych zadań, które zostały zatwierdzone przez Konferencję Samorządu Robotniczego i stanowi część planu społeczno-gospodarczego na rok 1979.

mgr Alojzy Kusina
Z-CA DYREKTORA D/S
EKONOMICZNYCH

Gdy czytamy codzienną prasę krakowską, wciąż mamy przed oczami same narzekania na komunikację miejską. Czytamy o ludziach dobrej roboty z różnych przedsiębiorstw, tylko nie z MPK. A to czego dokonują ludzie z MPK, przekracza nieraz granice możliwości. Niestety o tym w prasie ani słowa. Wiem, że jesteśmy przedsiębiorstwem usługowym, a w takim najtrudniej pracować, a jeszcze do tego właściwie ciągły brak taboru, części zamiennych, zajeżdżani, ludzi do pracy itd... Dlaczego tak się dzieje? Bo pracujemy w bardzo ciężkich warunkach, na mrozie, w deszczu, dnem i nocą, a kierowcy i motorowi często wstają o trzeciej w nocy, by dostać się do pracy. Dyrekcja stara się nam zapewnić dobre warunki socjalne, nie może jednak zmienić warunków pracy. Duży ruch na trasach starorzeczskich wymaga dużo wysiłku, a jeszcze trzeba mieć zdrowe nerwy, by wystuchiwać przekleństw i wyzwisk pasażerów. Zdarzają się nawet pobicia. Rezultat — płynność kadr, bo każdy woli pracować spokojnie mając wolne niedziele i święta, ludzie, także młodzi odchodzą na rentę z powodu chorób serca, nerwów, kregostupa itp. Tak jak ja, nieprzerwanie od 19 lat pracuje niewielu kierowców, chcemy dotrzeć już do emerytury. Czy nam się to uda?

Rozpisałem się tak, a właściwie chciałem napisać podziękowanie.

Jak wszyscy wiedzą zarówno zajezdnia czyżyńska, jak i bieżczycka borykają się z wieloma trudnościami, staramy się jak najlepiej przygotowywać tabor, zarówno nowe „Berliety”, jak i stare „Jelcze” mimo wielkiego wysiłku, w warunkach bieżącej, bardzo ostrej zimy, nie mogliśmy jednak podjąć zadaniom. Dlatego podjęto decyzję; stworzyć tymczasową trzecią zajezdnię na ul. Wawrzyńca! Była ona trudna, bo lokalizowała zajezdnię w siedzibie Wydziału Produkcyjno-Remontowego Zakładu Komunikacji Samochodowej, który prowadzi generalne remonty, przeważnie rozbi-tych autobusów, również borykając się z brakiem części zamiennych. W ciężkiej sytuacji Wydział ten przerwał pracę. Ulicę Wawrzyńca zamknięto dla ruchu i postawiono nasze „Berliety” pod okna tamtejszych domów. Werbowano ochotniczo kierowców z obu zajezdni do pracy w „nowej” zajezdni.

LISTY DO REDAKCJI

Przejeżdżając ok. 30 nowych Berlietów i od 9 grudnia powstała „III Zajezdnia”, której współorganizatorem był st. insp. Włodzimierz Nazimek z Wydz. Zabez. Ruchu, a pełniący w tym czasie obowiązki naszego kierownika. Ponieważ 5 lutego zajezdnia tymczasowa „Wawrzyńca” została rozwiązana i wracamy ze swoimi samochodami do macierzystych zajezdni, chcąc jak najserdeczniej podziękować w imieniu własnym oraz kolegom z byłej III Zajezdni.

Dziękujemy pracownikom Wydz. Prod.-Remont. Z.K.Sam. przy ul. Wawrzyńca 12. Dziękujemy inż. J. Kucharskiemu za prawdziwie ojcowskie przyjęcie jakie nam zgotował i pomoc udzielaną nam przez załogę Wydziału, którym kieruje. Załoga Wydz. Prod.-Remont. pracując po 12 godzin na dobę poważnie nie raz uszkodzenia naprawiała w ciągu jednej doby. Dziękujemy za utrzymanie naszych autobusów w ciągłej gotowości, pielęgnowanie ich. Odchodzimy z prawdziwym smutkiem, bo wiemy, że taka troska o wozy w naszych macierzystych zajezdniach nie jest możliwa, choćby ze względu na ilość samochodów, którym zajmują się tam mechanicy. Dziękujemy wszystkim mistrzom zmianowym za uciechę pracę. Za koleżeńskie, choć niesienia pomocy nam kierowcom, za wykonywanie wszystkich prac zgłaszanych w karcie napraw. Dziękujemy p.o. kierownika Włodzimierzowi Nazimkowi za szczere i koleżeńskie podejście do nas. Dziękujemy trzem sympatycznym paniom, pełniącym na początku funkcje dyspozytorek.

Odcinamy z wozami w pełnej gotowości dzięki pracy wszystkich wymienionych wyżej. Tyle naszych podziękowań, resztę powinna dokonać prasa, pisząc o dobrej pracy linii 163, później 173 i 128, na których kursowały autobusy z zajezdni tymczasowej Wawrzyńca.

Mieczysław Ornat
kierowca WEA Czyżyny nr służbowy 3072

CO CZYTAĆ?

Janusz Chudzik, Bogusław Lorens: Mechanik samochodowy. Rys. Zbigniew Pisuła. W-wa IW CRZZ 1978 cena 6 zł.

Wiadomości na temat: wprowadzania samochodu na stanowisko, zabezpieczenia samochodu na stanowisku, czynności obsługowo-naprawczych, smarowanie i wymiany oleju, uruchamiania silnika po naprawie, montażu kół i paliw płynnych. Podkreślono zasady bezpiecznej pracy mechaników zatrudnionych w warsztatach samochodowych.

Tomaz Chłudzinski: Organizacja i działalność społecznej inspekcji pracy. W-wa IW CRZZ 1978 cena 14 zł.

Omówiono organizację i działalność społecznej inspekcji na podstawie aktów prawnych oraz praktyki zakładów pracy. Podano sposoby organizowania tej działalności. Opisano metody pracy, sposoby przeprowadzania kontroli, współpracę z inspektorem pracy, udział w ustalaniu okoliczności i przyczyn wypadków itd.

— Nastawiliśmy się na plugowanie i nic innego nie robimy. Obwodnicę możemy wam zrobić.

Zgłasza się Wydział Torów.

— Nie ma już soli. Pusta paka. Trzeba ją przywieźć z Huty, ale czym?

Łączy się miasto.

— Przed Filharmonią plug MPO zasypuje zwrotnice.

zasypało

— Jak zareagować na bezmyślną pracę ludzi z tego przedsiębiorstwa?

— Czy na waszych plugach i piaskarkach nie ma zamontowanych radiotelefonów?

— Są, ale włączane zostają jak im potrzebne, a tak to wyłączają — pada odpowiedź dyspozytora MPO.

W Zajezdniach Wydziałów Eksploatacyjnych Tramwajowych powinny rozpocząć się już ranne wyjazdy na miasto, ale dziś nie tak łatwo wyjechać. Trzeba najpierw usunąć z torów grubą warstwę śniegu. Idą więc w ruch miotły i łopaty. Motorniczowie i pracownicy

zaplecza „biorą się” za oczyszczanie torowisk. Wreszcie wyjeżdżają na miasto. Setki pasażerów szturmują wejścia do wagonów na poszczególnych przystankach. Chcą dojechać do pracy. Niektórzy rezygnują. Idą pieszo. Częściej korzystają z pobocznej jezdni niż nieodmiecionej przez dozorców chodników. Pracowników MPO na mieście nie widać. Zwrotnice przy głównych arteriach komunikacyj-

nych obstawione przez pracowników Wydziału Torów. Dwoją się i troją. Odrzucony przez nich poza szyny śnieg tworzy półmetrowe wale. Fatalna sytuacja na torowiskach wydzielonych. Tu warstwa śniegu sięga miejscami pół metra. Sprzyja temu wolna przestrzeń i podmuchy wiatru. Trudno się więc dziwić, że jadący ulicami Skolickiego, Brożka, Kapelanki tramwaj ulega awarii silnika i blokuje za sobą aż 10 kolejnych wozów. Mimo że Wydział Torów uruchomił wszystkie plugi odśnieżne, wozy tramwajowe uwalniać trzeba spychaczami. Operatorzy tego sprzętu pozostają w pracy po 16 godzin na dobę. Podobna sytuacja jak na Kapelance jest również na innych peryferyjnych liniach — Mistrze-

jowicach, Widoku... Nie pozostaje nic innego, jak skrócić te linie...

W obu zajezdniach dołączają do walki z żywiołem pracownicy z poszczególnych biur, którzy przyszli już do pracy. „Kto żyw” ratuje komunikację. Odczepiają podwójne przyczepy, zdejmują ochronne, przymocowane pod wagonami deski...

Rozpoczynają się awaryjne zjazdy z linii. Wykoleją się wozy, palą silniki, przetwornice i aparatura elektryczna. Wzmocnione zostaje pogotowie sieciowe i dodatkowo obsadzone podstacje, co sprawia, że nie ma zaślóżeń w dostawie energii elektrycznej do sieci trakcyjnej.

— Pracujemy po 16 godzin. Zabezpieczamy korki, przeglądamy najbardziej czułe elementy, a wszystko po to, aby zwiększone zużycie prądu nie spowodowało awarii — mówi monter jednej z podstacji, Władysław Kardas.

Nie da się jednak uniknąć poważniejszych zakłóceń komunikacji w mieście. Relacjonują motorniczowie. — Zdzisław Syrek z WET Podgórze:

— Wyjechałem z zajezdni o godz. 4.20 „1”. Zamiast do Mistrzejowic, skierowany zostałem do Bieżanowa, a później na Salwator. Utknąłem „po drodze” na kilka godzin w olbrzymim korku między ulicami Cekiery i Die-tila.

Mieczysław Dychus z WET Nowa Huta: — Zrobiłem w tym dniu tylko jeden kurs. Wyjechałem „9” o godz. 12.50, wróciłem do za-

jezdni na godz. 17.00. Powód tak długiej jazdy — zaśniewione torowiska, zwrotnice i korki na jezdniach. Trzeba dodać, że normalnie taki kurs trwa 106 minut.

Jeden i drugi skarżą się na brak pomocy dla MPK ze strony innych przedsiębiorstw i negatywny stosunek pasażerów do pracowników ruchu.

Pomoc ze strony innych przedsiębiorstw — owszem, była, ale nie taka jakiej można było się spodziewać. Na apel Koordynatora Akcji Zimowej zgłosiło się kilka przedsiębiorstw — jedno dając ludzi do pracy przy odśnieżaniu, inne sprzęt. Sporo osób pracowało np. z Instytutu Odlewnictwa przy oczyszczaniu ul. Zakopiańskiej. Krakowskie Przedsiębiorstwo Maszyn Budowlanych i Geofizyka udostępniły spychacze wraz z obsługą.

Noc i następujący po niej dzień nabrzmiały pracą — walka z żywiołem zakończyły się zwycięstwem załogi przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Krakowie. Późnym wieczorem 29 stycznia, ostatnia z peryferyjnych skróconych linii tramwajowych do Mistrzejowic, obsługiwała pasażerów na całej swej długości — W przeciwieństwie do innych miast w kraju, utrzymane zostało połączenie między odległymi dzielnicami miasta i podmiejskimi osiedlami.

To jeszcze jeden sukces załogi MPK.

MARIA BUBACZEWSKA

Koło SKZPT przy MPK jednym z lepszych

W niedzielę 28 stycznia w sali drewnianej Pałacu Pod Baranami odbył się IV Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy krakowskiego oddziału Społecznego Komitetu Zwalczania Palenia Tytoniu. W czasie obrad pozytywnie oceniono działalność koła SKZPT przy MPK, a wyrazem tej oceny było m. in. wręczenie członkini koła — Danucie Kaczor dyplomu dla całej rodziny za aktywność działalność antynikotynową. Także w nowych władzach oddziału krakowskiego znaleźli się członkowie naszego koła: Janina Kasprzyk, Helena Makula, Adam Jedrusik i Kazimierz Sułkowski, prezesem zaś wybrano ponownie byłego wieloletniego pracownika MPK Czesława Dylowicza.

W trakcie obrad wysunięto wiele postulatów mających na celu jak najskuteczniejszą walkę z tytoniowym nałogiem. Zgłoszono ponad 20 wniosków w tym zakresie. Choć wiele z nich jeszcze dzisiaj wydaje się być nie do zrealizowania, to jednak mówcy przypomnieli, że jeszcze przed kilkunastu laty podobnie sądzono o zakazie palenia papierosów w tramwajach, i autobusach... Bezkompromisowość członków komitetu pozwala mieć pewność, że walkę swą będą prowadzić aż do zwycięskiego końca. (K. G.)



Na IV Zjeździe Sprawozdawczo-Wyborczym Krakowskiego Społecznego Komitetu Zwalczania Palenia Tytoniu. Od lewej: zasłużony działacz Komitetu — Władysław Dzierwa, skarbnik Helena Makula z MPK, sekretarz Komisji Rewizyjnej Janina Kasprzyk także z MPK w tle dr Krystyna Litwińska i kierownik Poradni Antynikotynowej w Krakowie wiceprezes Komitetu — dr Franciszek Tkaczyk. fot. A. RUPNIEWSKI

Pozytywna ocena szkolenia BHP

Nieczęsto goszczą w naszym przedsiębiorstwie redaktorzy do maksymalnego zaktywizowania. Zarówno więc sposób prowadzenia wykładów jak wyświetlane przeźrocza mobilizują słuchaczy do dyskusji. Każdy z nich ma możliwość do wypowiedzenia swojego zdania. Osobną, godną podkreślenia sprawą jest pisanie protokołów. Korzyst z nich jest utrwalenie nowo przyswojonego materiału. Dla zakładu pracy — spostrzeżenie zawarte w protokołach, wykorzystywane są przez kierownictwo poszczególnych wydziałów do działalności profilaktycznej w zakresie BHP.

To dobrze, że redakcja „Przyjaciela przy pracy”, dużą wagę przywiązuje do tak ważnej sprawy jaką jest szkolenie z zakresu BHP pracowników przedsiębiorstw komunikacyjnych. Liczymy, że wizyta red. Marii Wojciechowskiej nie będzie pierwszą i równocześnie ostatnią w naszym przedsiębiorstwie. Oczekujemy dalszej, milej współpracy.

MARIA BUBACZEWSKA

Wizyta w MPK jest jedną z wielu w przedsiębiorstwach komunikacyjnych w kraju. Celem jej było uczestniczenie w szkoleniu, a następnie egzaminie nowo przyjmowanych do pracy — z zakresu BHP.

Zapytana jak ocenia system szkolenia BHP w naszym przedsiębiorstwie red. Maria Wojciechowska odpowiedziała:

— W przeciwieństwie do szkolenia tego typu w innych przedsiębiorstwach, w których brałam udział, wykorzystuje

Znowu przypadek porażenia prądem

MEA CULPA

P.o. kierownik Działu Technicznego ZK Szymowej pan WIEŚLAW FRĄCZEK, błyskawicznie zareagował na mój artykuł pt. „Spóźniona reakcja”, który ukazał się w nr 20 „Sygnałów MPK”. Dziwi mnie tylko agresywność w drugiej części listu, którego jestem adresatem. Albo pan Frączek nie zrozumiał dobrze celu mego artykułu albo jest człowiekiem złośliwym, który ponad wszystko przekłada chęć odegrania się, co jednak w tym przypadku okazało się chybione.

Przyznaję, iż faktycznie, w moim artykule podałem kilka nieścisłości informacyjnych, które jednak wynikały głównie z niedoinformowania mnie przez fachowców, z którymi konsultowałem część techniczną mego artykułu.

Kierownik imputuje mi, iż wiadomości, zaczerpnąłem ze źródła niewiadomego pochodzenia czyli przekładając to na język bardziej dla wszystkich zrozumiały „wyssałem je z palca”.

Moimi konsultantami byli fachowcy naprawdę wysokiej klasy z kilkunastoletnim lub większym stażem pracy, którzy jednak zastrzegali sobie anonimowość i muszę to uzasadnić. Człowiek jest jednak tylko człowiekiem i może się omylić, czy coś przepiąć, wszak nawet komputery płażą czasem figle, choć winny być niezawodne.

Główny mój błąd polega na powiązaniu porażenia jakie miało miejsce w WET Nowa Huta w okresie letnim ub. roku, a któremu uległ pracownik zaplecza (była to oczywiście wina pracownika), z porażeniem jakie nastąpiło w dniu 16. VIII. 78 r., stąd napisałem, iż porażenia występowały już wcześniej na Wydziale.

W tym kontekście zgadzam się z panem Frączkiem, iż była to wada konstrukcyjna i bez doświadczenia „na własnej skórze”, niemożliwa do wykrycia, a co za tym idzie do za-

bezpieczenia. Chciałbym jednak zwrócić uwagę na znamieny fakt, który nastąpił grubo po zapewnieniu pana Frączka, iż zabezpieczenie przeciwporażeniowe pulpitu motorniczego zostało zakończone w dniu 30. IX. 78 r. Czyżby była to „następna wada konstrukcyjna” niemożliwa do wykrycia?

W dniu 10. XII. 78 r., motorniczy zasilający JÓZEF DĄBROWSKI, nr służb. 1499, prowadził pociąg linii 502 w składzie 295 + 291. Jadąc z Dworca Wschodniego w kierunku Wzgórza Krzesławickich o godz. 13.45 zatrzymał się na przystanku przy al. Planu 6-letniego. Po wyjściu i wejściu do wozu pasażerów nacisnął dzwonek zewnętrzny informujący o zamykaniu drzwi i ruszeniu z przystanku. W tym momencie nastąpiło przebiecie prądu wysokiego napięcia 600 V na pulpit motorniczego, w wyniku czego prowadzący pociąg doznał poparzenia palcami prawej ręki i w związku z tym przebywał na zwolnieniu lekarskim „tylko 25 dni”.

Jak z tego wynika zabezpieczenie pulpitu uziemieniem prawdopodobnie nie zdało egzaminu. Piszę prawdopodobnie, gdyż pomimo najszczęśliwszych chęci nie dowiedziałem się o przyczynie porażenia i przebiegu.

JERZY POKUCIŃSKI (motorniczy)

Od redakcji:

Niejako na marginesie wytknąć należy (pytanie komu?) niedoinformowanie załogi po tak ciężkim wypadku jaki zaistniał, o środkach zaradczych jakie w związku z tym podjęto. Przecież instrukcje wpływające do kierownictwa Wydziału, nie są całkowitym rozwiązaniem sprawy, gdyż nie kierownictwo, a motorniczo- wie eksploatują wagony i przede wszystkim im należy się informacja, choćby w celu samoopokojenia.

Apel Zarządu Zakładowego ZSMP

KOLEDZY!

Zbliża się wiosna; okres wycieczek i rajdów turystycznych. Potrzebne będą na ten cel fundusze. Mamy dla was propozycję: pieniądze na FASM możemy zbierać odnawiając słupy i wiaty przystankowe w mieście. 7 kół już zaakceptowało tę propozycję. Czekamy na pozostałe. ZARZĄD ZAKŁADOWY ZSMP.

Śladem naszych interwencji

Nawiązując do krytycznych uwag dotyczących braku plynu borygo dla Zajezdni Autobusowej w Bieńczykach a zawartych w artykule „Wina żywiołu czy ludzi” z drugiego numeru „Sygnałów” wyjaśniam:

— w 1978 r. roczny plan potrzeb plynu borygo wynosił: Zakład Taksówek — 1000 l. Zakład Kom. Sam. — 1400 l. Zapotrzebowaniem doraźnym z dnia 15. IV. 78 r. ZK Sam. powiększył swoje potrzeby o 1000 l. Następnie zapotrzebowanie z dnia 4. X. 78 r. powiększa potrzeby tego Zakładu o dalsze 5000 l. z terminem realizacji po połowie w IV kw. 78 r. i I kw. 79 r.

Tak więc ogólny plan potrzeb 1978 r. wynosił 5900 l. borygo. W terminie do końca marca VIII/78 r. dostarczono 3240 l. a do 13. XII. 78 dalsze 8810 l. plynu. Łącznie więc w 1978 r. dostarczono 12050 l. borygo.

— plan potrzeb na 1979 r. przedstawia się następująco: Zakład Taksówek — 1200 l. Zakład Kom. Sam. — 5000 l. co w połączeniu z połową ilości zapotrzebowania doraźnego z dnia 4. X. 1978 r. daje potrzeby roczne w ilości 8700 l. W terminie do 29. I. 1979 r. dostarczono 4820 l. borygo oraz 7190 l. zastępczego plynu friton o podobnych właściwościach stosowania — łącznie 12010 l. plynu.

Tyle suche liczby, które zresztą mówią same za siebie. Dodać jednak należy iż w dniu 7. IX. 78 r. przedstawiciel Działu Przygotowania Produkcji Zakł. Kom. Sam. zimowe potrzeby plynu borygo określił jedynie na 1400 l. Nie

POZIOMO: 1) Tradycyjny strój japoński. 4) Część godziny. 9) Motor. 10) Nowy Testament. 12) Pożycza pieniądze na wysoki procent. 13) Układa się na nim tory. 14) „Biały” sport. 16) Konkurent. 18) Największe miasto Chin. 19) Część nogi. 23) Dostarczanie ładunku dokonywane z samolotu. 25) Danie mięsne. 27) Stolica jednego z państw socjalistycznych. 28) Podła restauracja. 29) Przysłowiowy bywa u wagi. 30) Pod nim śpiewano serenady.

PIONOWO: 1) Zestaw, całość. 2) W „Panu Tadeuszu” przebywał tam niedźwiedź. 3)

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

Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzyńska 15, p. 73.

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. I-9

Prawnik radzi

1 sierpnia 1978 r. weszła w życie uchwała Nr 100 Rady Ministrów z dnia 21 lipca 78 w sprawie wcześniejszego przechodzenia na emeryturę w okresie do 30 czerwca 1979 (Monitor Polski Nr 26 poz. 91)

Zasady i warunki skorzystania z cytowanej uchwały są następujące:

Pracownik, który do 30 czerwca na swój wniosek rozwiąże umowę o pracę, może przejść na emeryturę, jeżeli:

1. do dnia zgłoszenia wniosku osiągnął wiek: 60 lat mężczyzna, 55 lat kobieta.

2. ma okres zatrudnienia: mężczyzna 25 lat, kobieta 20 lat.

3. przejście na wcześniejszą emeryturę jest uzasadnione ważnymi względami osobistymi, jak daleki dojazd do pracy, wyczerpanie fizyczne, choroba członka rodziny itp.

4. na wcześniejsze przejście na emeryturę wyrazi zgodę zakład pracy i wniosek zatwierdzi kierownik jednostki nadrzędnej nad zakładem pracy.

Do wcześniejszego przejścia na emeryturę ma także prawo pracownik, który osiągnie wiek (60 lat mężczyzna, 55 lat kobieta) do dnia 30 września 79 r. oraz wniosek o przyznanie emerytury zgłosi do 30 czerwca 79. Prawo do emerytury w tym przypadku powstanie z dniem osiągnięcia obniżonego wieku.

Wysokości emerytury ustala się następująco:

Emerytura liczona w procentach podstawy wymiaru wynosi: od podstawy wymiaru do 2000 zł — 90 proc. plus od nadwyżki ponad 2000 zł w 1979 r. — 50 proc., a od 1 stycznia 1980 — 55 proc.

Do emerytury przysługują:

— wzrost za staż pracy w wysokości 1 proc. podstawy wymiaru za każdy pełny rok pracy ponad 20 lat w Polsce Ludowej,

— dodatki z tytułów: odznaczenia orderem, zaliczenia do I grupy inwalidów, lub osiągnięcia 80 lat życia, pobierania dodatków rodzinnych dla żony i dzieci emeryta.

Pracownikowi przechodzącemu na wcześniejszą emeryturę, który do 31 grudnia 1979 uzyskałby uprawnienia do dodatku za wysługę lat — niezależnie czy po raz pierwszy, czy w wyższym wymiarze od pobieranego w ostatnim miesiącu pracy — uwzględnia się taki dodatek w podstawie wymiaru emerytury w wysokości przysługującej w dniu 31 grudnia 1979.

Pracownikowi przechodzącemu na wcześniejszą emeryturę może być przyznana nagroda jubileuszowa w dniu rozwiązania (na jego wniosek) stosunku pracy, jeżeli okres pracy wymagany do przyznania tej nagrody upłynie nie później niż 31 grudnia 1979 r.

Pracownik, który na podstawie cytowanej na wstępie uchwały przejdzie na emeryturę, nie może podjąć zatrudnienia do czasu osiągnięcia normalnego wieku emerytalnego tj. 65 lat przez mężczyznę i 60 lat przez kobietę. Ograniczenie to nie dotyczy wynagrodzenia z tytułu prac zleconych, umowy nakładczej, umowy agencyjnej lub umowy o dzieło. W takich przypadkach osiągnięte przez emeryta wynagrodzenie nie powoduje zawieszenia prawa do emerytury, ani jej zmniejszenia, jeżeli łączna kwota za te prace nie przekroczy w stosunku rocznym 24000 zł, a dla wykonujących określone prace — 36000 zł zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 2 kwietnia 1977 w sprawie zawieszania prawa do emerytury lub renty (Dz. U. Nr 11, poz. 46)

mgr Wanda Sender
KIEROWNIK DZIAŁU
PRAWNEGO

Do artykułu
pt. „Oczarowane
maluchy”
zamieszczonego
w nr 2 „Sygnałów”
z br.

Oddziałowa Rada Związkowa w Bieńczykach serdecznie dziękuje z-cy dyrektora d/s osobowych mgr Winstonowi Maikowi, za bardzo życzliwe podejście do imprezy noworocznej organizowanej dla naszych milusińskich przez Dział Kultury Sportu i Wychowania oraz za dofinansowanie jej. Gdyby nie dobra wola z-cy dyrektora mgr W. Maika, impreza ta nie mogłaby dojść do skutku. Serdecznie dziękuję w imieniu naszych dzieci i całej Oddziałowej Rady Związkowej w Bieńczykach.

Przewodniczącą
L. SIODŁAK

Warto wiedzieć

Pierwszy tramwaj elektryczny w Europie wyjechał na trasę, łączącą ówczesne przedmieścia Berlina — Liechtenfelde z Charlottenberg w 1881 roku.

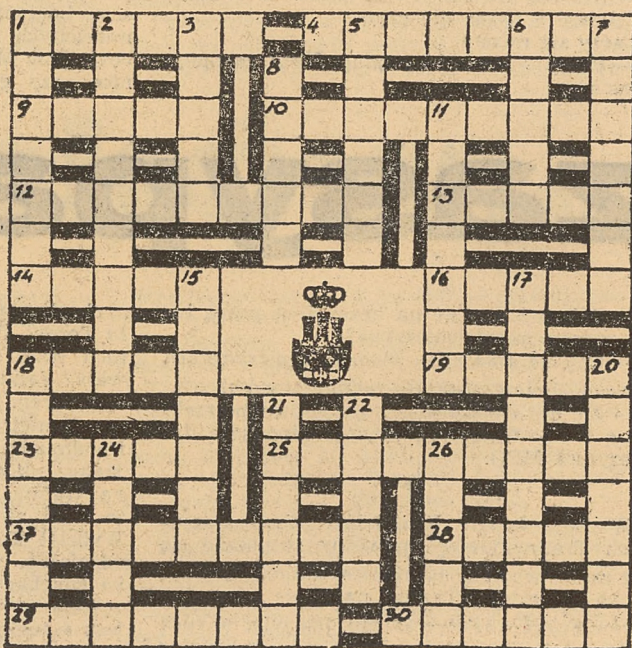
Na ziemiach polskich natomiast pierwszą elektryczną linię tramwajową uruchomiono w Gdańsku w 1894 roku, a następną w dwa lata później, tj. w r. 1896 w Bydgoszczy.

Pierwszy autobus zaczął kursować na regularnej linii komunikacji miejskiej w 1904 roku w Berlinie, a w Polsce — w Warszawie w roku 1921.

W 1902 roku w Londynie uruchomiono pierwszy mikrobus elektryczny, który przewoził 12 osób, a w latach 1897—1899 kursowały w stolicy Wielkiej Brytanii również taksówki z silnikiem elektrycznym.

ANDRZEJ GIELECKI

KRZYŻÓWKA NR 73



ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 71

Poziomo: 1. liliput, 2. telewizja, 3. Itaka, 5. brudas, 6. twist, 7. laminat, 8. salto, 11. impreza, 15. skrzela, 17. inwentarz, 18. Warmiak, 20. reklama, 21. zwitek, 22. opera, 24. gusła, 26. erdal.

Nagrody książkowe za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 71 otrzymują: Maria Kończewska i Władysława Sałkowska z SGO.