

SYGNAŁY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

O właściwą gospodarkę materiałową

ZAPOMNIANO?

Co trzy miesiące zbiera się komisja kwalifikująca istniejące zapasy materiałowe do wyprzedaży. Zawsze coś tam się znajdzie do upłynięcia.

Zastanawia mnie fakt istnienia tych zapasów. Przecież nasze zaopatrzenie powinno kupować tylko to co ujęte w rocznym planie zakupów? Jak to właściwie jest z tym planem zakupów?

Kierownik Działu Zaopatrzenia Materiałowego powiedział że, plan w zasadzie bardzo mało ich zobowiązuje — z konieczności oczywiście. Całą pracę wywracają bowiem zaopatrzenia doraźne, w których zazwyczaj termin realizacji jest bardzo pilny. No i ciekawostka — na przykład w planie rocznym zakupów Wydział Sieci i Podstacji posiada pozycję — 40 uchwytów sieciowych. To zapotrzebowanie już zostało zrealizowane.

Natomiast w chwili obecnej Wydziałowi potrzeba jeszcze 400 szt. Dopreżników nie planowali wcale, ale także potrzebują.

Wydział Torów na cały rok planował 4 tony farby zielonej, tymczasem tylko na wiosnę potrzebuje 20 ton. No i co z tym kwiatkiem zrobić? Jeżeli farba nie zostanie Wydziałowi dostarczona, może być wymówka: zrobilibyśmy, skoro jednak farby nie ma?

Niedawno postanowiono w przedsiębiorstwie, iż na zamówieniach doraźnych musi być podpis dyrektora resortowego. Początkowo ilość tych zamówień zmalała. Ostatnio jednak znowu zauważono ich nasilenie. Na niektórych istnieje adnotacja „zapomniano zgłosić do planu rocznego”. Owszem, coś tam czasem można zapomnieć, źle jeżeli zapomnianie staje się regułą. Bywa i tak,

że zakupionego materiału na zapotrzebowanie doraźne po prostu nie odbiera się z magazynu. Co stwarza oczywiście nadmierne zapasy.

Nie jedynie to kłopoty Działu Zaopatrzenia. Znamy są ogólnie braki części zamiennych, wielokrotnie trzeba szukać „układów”, by coś tam zakupić. Na wiele artykułów są ograniczenia w sprzedaży dla zakładów pracy. Na wiele z nich by móc zakupić trzeba mieć przydział zrobiony „gdzieś tam” w Warszawie. Dotyczy to m. in. kabla YAKY — 1 × 625. Dostaliśmy z centralnego rozdzielnika 3 kilometry, a potrzebujemy 12. Nie lepiej jest także z szynami, te z importu ze Związku Radzieckiego, które dotychczas otrzymywaliśmy przydzielono Katowicom. My potrzebujemy 1700 ton, a do-

(Dokończenie na str. 2)

DOTYCZY... KSR W ZJEDNOCZENIU

To nie instytucja odwoławcza

Celem zapewnienia przedstawieli Konferencji Samorządu Robotniczego z poszczególnych przedsiębiorstw możliwości wyrażania się w istotnych sprawach dla rozwoju branż i wspólnych przedsięwzięć społecznych oraz konsultacji ważnych decyzji społeczno-gospodarczych w zjednoczeniach organizowane są

począwszy od jesieni ubiegłego roku Konferencje Przedstawicieli Samorządu Robotniczego. Konferencje te stają się forum, na którym przedstawiciele załóg wyrażają opinie i zajmują stanowiska m. in. w sprawach planów społeczno-gospodarczych całego zjednoczenia oraz programów rozwoju poszczególnych branż. Konferencje ponadto ustosunkowują się do informacji kierownictw zjednoczeń o rea-

lizacji bieżących planów społeczno-gospodarczych, o wynikach wspólnych przedsięwzięć podejmowanych na rzecz zgrupowanych jednostek oraz sposobie załatwiania wniosków KSR.

Tak sformułowane cele i zadania miały zorganizowane w dniach 16 listopada ub. r. i 11 stycznia br. Konferencje Przedstawicieli Samorządu Robotniczego przy Zjednoczeniu Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Krakowie.

Tymczasem na łamach gazety zakładowej MPK „Sygnały” w nr 2 z r. b. ukazał się artykuł pt. „Nadzieje i rzeczywistość” krytykujący funkcjonowanie tej nowej instytucji zarzucając m. in. kierownictwu Zjednoczenia, iż nie stworzono warunków uczestni-

kom Konferencji umożliwiających ustosunkowanie się zarówno do wielkości określonych środków jakimi dysponuje Zjednoczenie do realizacji planu społeczno-gospodarczego na rok 1979, jak i prezentowania postulatów przedsiębiorstw dotychczas nie załatwionych.

Nie negując braków organizacyjnych jakie mogły się zdarzyć przy prowadzeniu pierwszych Konferencji tego typu i konieczności wytworzenia pewnego stylu pracy aparatu obsługującego tak liczne grono uczestników (ponad 100 osób). Autor artykułu, moim zdaniem, popełnił błąd merytoryczny, gdyż wypacza rolę Konferencji. Uważa bowiem, iż winna ona być instancją odwoławczą do której można

(Dokończenie na str. 2)

● Jak długo jeszcze na budynku przy ul. Gazowej 17 wisieć będzie tabliczka oznajmująca, że tu właśnie mieści się przychodnia przyzakładowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego? Jeśli nas pamięć nie myli w grudniu ub. r. przychodnię przeniesiono dość daleko od ulicy Gazowej.

● Przed miesiącem pisaliśmy o kłopotach z wynajęciem hali na treningi dla naszych piłkarzy. Miło więc nam donieść, że dzięki przychylnemu stanowisku kierownictwa WKS Wawel, piłkarze już trenują w hali. Czekamy więc wiosną na dobre wyniki, a Wawelowi dziękujemy za udostępnienie sali.

● 17 lutego w klubie przy ul. Serkowskiego odbył się

15 dni w MPK

Bal Seniora dla członków Koła Rencistów i Emerytów. Wzięło w nim udział 60 osób.

● 28 lutego zorganizowano ogólnozakładową akademię z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet. W części artystycznej wystąpiły zespoły Lutnia i Pantograf. Koncert prowadził Wiesław Krawczyński.

● Fatalna jest jakość farby, jaką wymalowano numery autobusów. Część wozów już od dłuższego czasu jeździ po mieście anonimowo, bowiem numery są zupełnie nieczytelne.

● 23 lutego odbyło się szkolenie Oddziałowych Społecznych Inspektorów Pracy, na którym oceniono pracę w roku 1978. Rada Zakładowa zatwierdziła także plan pracy Komisji Ochrony Pracy na 1979 rok.

● 20 lutego powołano w naszym przedsiębiorstwie Zespół Obchodów Międzynarodowego Roku Dziecka. Przewodniczącym Zespołu został z-ca dyr. ds. załogi mgr W. Maik, zastępcami przew. RZ Józef Grabacki i sekretarz KZ PZPR Adam Piszczyk, sekretarzem kierowniczą Dz. Kultury Sportu i Wychowania Alina Weislo, a członkami Honorata Bachorska, Janina Dziuro, Janina Kasprzyk i Krzysztof Stuczynski. (K. G.)



WSZYSTKIM PANIOM ZATRUDNIONYM W NASZYM PRZEDSIĘBIORSTWIE, WIELE UŚMIECHU, JAK NAJWIĘCEJ SŁONECZNYCH I BEZTROS KICH DNI, SUKCESÓW W PRACY ZAWODOWEJ I ŻYCIU OSOBISTYM ŻYCZA:

KOMITET ZAKŁADOWY PZPR, DYREKCJA RADA ZAKŁADOWA, ZARZĄD ZAKŁADOWY ZSMP oraz REDAKCJA

Dla Krakowa

Kolektyw Wydziału Transportu i Sprzętu Specjalnego uprzejmie informuje, że w dniu 15 lutego 1979 roku została zorganizowana wśród załogi Wydziału zbiórka pieniędzy na fundusz rewaloryzacji zabytków Krakowa. W wyniku akcji została zebrana kwota 7.016 złotych którą przekazano na fundusz odbudowy.

T. DOMINIAK

Problem części zamiennych, do znudzenia wciąż aktualny. W poszukiwaniu ich — na korespondencję zużyto kilogramy papieru, a na telefony i delegacje wydano sporo państwowego grosza. Efekt? Nie najlepszy. Jest ich stale brak. Czasem po wielu trudach znajduje się jakieś wyjście. Trudno bowiem dla jednego małego detalu wycofać z ruchu np. część taboru tramwajowego.

Aktualnie Wydział Eksploatacyjny Tramwajowe posiadają jeszcze w eksploatacji 362 wagony tramwajowe starego typu.

Stosowany przy drzwiach tych wozów wyłącznik krańcowy KW 2111 regulujący otwieranie ich i zamykanie posiada niewielką o średnicy mniej więcej 1 1/2 cm. sprężynkę. Żywy jest niedługo — od 2 dni

do 2 tygodni, czasem 1 miesiąca. Uzależniony bywa w dużej mierze od materiału z jakiego dana seria została wykonana.

Sprężynki produkowała nam dotąd Spółdzielnia In-

walidów „Inprodus” w Jaworzu koło Legnicy ale od pewnego czasu przestała. — Skoro tak są niezbędne, to dlaczego Wydział Remontowo-Produkcyjny nie może takiego drobiazgu wykonać?

Z powodu braku dokumentacji. Przedsiębiorstwo zwróciło się o nią do wymienionej Spółdzielni ale ta odmówiła. Produkcji również nie wznowiła, twierdząc że sprężynki produk-

wane były z nienajlepszego materiału i nie zdawały egzaminu. Przy okazji podaliśmy nam adres innej spółdzielni, która podobno miała takie sprężynki również wykonywać. Dzwoniliśmy

pod wskazany adres do Rudy Śląskiej — prawie przez tydzień — bez skutku. Wyślany pracownik stwierdził na miejscu, że informacja była błędna. Zwrócił się więc ponownie do Spółdzielni „Inprodus” w Jaworzu k. Legnicy o dokumentację. Po raz drugi odmówiono. Powiedzieli „nie możemy dać dokumentacji na sprężynki z uwagi na dużą ilość reklamacji jakie na nie otrzymaliśmy.” Ka-

zali dalej czekać na wznowienie nowej produkcji. Tymczasem obiecali przesłać pewną ilość jeszcze ze starej. Może więc przysła. — informuje mnie o kłopotach ze sprężynkami szef

Zakładu Komunikacji Szynowej mgr inż. Zygmunt Korajda.

— Jak więc radzicie sobie teraz z remontami drzwi? — Żeby ratować sytuację bierzemy z Krakowskiej Hurlowni całe wyłączniki KW 2111 i z nich wyciągamy potrzebne nam tylko sprężynki — odpowiada na moje pytanie kierownik Sekcji Gospodarki Materiałowej Zakładu Komunikacji

Szynowej Andrzej Mozgala.

— Ile kosztuje cały taki wyłącznik, a ile sama sprężynka?

— Wyłącznik krańcowy KW 2111 kosztuje 234 zł.

Sama sprężynka tylko 2,20 zł.

Każdy wagon ma dwoje drzwi. Do każdego, potrzebne są dwa wyłączniki krańcowe KW 2111 ze sprężynkami. W sumie więc cztery. Tę cyfrę pomnożymy przez ilość starego taboru — 362 jednostki — otrzymamy sumę 1.448. Jest to ilość stale pękających sprężynek, które niestety trzeba wymieniać. Nieobojętne będzie więc czy przedsię-

biorstwo płacić będzie za nie po 2,20 (cena samej sprężynki) czy po 234 zł. (cena całego wyłącznika krańcowego KW 2111).

Po wyjęciu sprężynki niekompletny wyłącznik krańcowy KW 2111 jest bezużyteczny. Nie wiadomo co z nim robić. Marnotrawstwo — powiecie? W Wydziale Remontowo-Produkcyjnym odpowiedzą, że uzasadnione, bo i skąd mają wziąć same sprężynki?

Na razie trzeba dalej czekać i liczyć na wznowienie produkcji (może na podstawie innej dokumentacji lub z lepszego, trwałszego materiału), przez Spółdzielnię „Inprodus” w Jaworzu k. Legnicy albo na... zarządzenie, że wolno będzie jeździć motorniczym z otwartymi drzwiami. Na to drugie można się nie doczekać.

M. BUBACZEWSKA

W poszukiwaniu detalu

Marnotrawstwo uzasadnione?!

się odnieść o załatwienie wniosków zgłaszanych przez KSR, a nie zrealizowanych przez aparat administracyjny.

Tymczasem istota tych spotkań na szczeblu Zjednoczenia ma być stworzenie form organizacyjnych dla włączenia przedstawicieli załóg robotniczych do współdecyzji w zarządzaniu, a nie mają one stanowić instancji nadzorującej aparat administracyjny i samorządowy Zjednoczenia i zrębowanych Przedsiębiorstw. Delegaci na Konferencję ponoszą odpowiedzialność za decyzje o charakterze strategicznym i dla tego celu są informowani przez kierownictwo Zjednoczenia o warunkach i możliwościach jakie istnieją aktualnie i w przy-

To nie instytucja odwoławcza

szłości w danej branży. Zła byłaby praktyka, gdyby przedstawiciele samorządów robotniczych uczestniczący w Konferencji ograniczyli się do stawiania żądań i zgłaszania postulatów swoich przedsiębiorstw. Pod jakim bowiem adresem byłyby one kierowane? Czy do pozostałych uczestników Konferencji, czy do władz nadrzędnych, jeżeli przekraczałyby one środki jakimi dysponuje Zjednoczenie? Postulaty te byłyby nierealne, a więc zgłaszanie ich w drodze samorządowej jest bezcelowe. Konferencja jest jedynie uprawniona do wydawania opinii o planie społeczno-go-

spodarczym, a nie zgłaszania do niego postulatów o zwiększenie środków na jego wykonanie. Jest bowiem sprawą oczywistą, że jeżeliby organ zwierzchni administracji gospodarczej (dyrektor Zjednoczenia, Prezydent, Minister) dysponował dodatkowymi środkami — to bez specjalnych postulatów delegatów, przeznaczyłby je dla podległych sobie jednostek.

Wyjątek stanowić winny opinie o niewłaściwym podziale środków oraz zadań dokonanych przez kierownictwo Zjednoczenia pomiędzy poszczególne przedsiębiorstwa, ce-

lem przeprowadzenia odpowiednich korekt.

Reasumując, te trochę za długie wywody, chciałbym zainteresowanym zwrócić uwagę na istotną różnicę pomiędzy KSR w przedsiębiorstwie, a Konferencją Przedstawicieli Samorządu Robotniczego w Zjednoczeniu. Ten pierwszy organ — zatwierdza podstawowe kierunki działalności przedsiębiorstwa i ustala środki dla wykonania zadań planowych, zaś drugi — opiniuje wspólnie dla całego Zjednoczenia kierunki postępowania, współuczestniczy w wytyczaniu kierunków strategicznych rozwoju branż oraz ustosunkowuje się do informacji o ich realizacji.

z-ca dyrektora ZPGKiT
Bogdan MUSIELEWICZ

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym Jubilatom, którzy między 1 a 31 stycznia 1979 roku obchodzili Jubileusz pracy w MPK Kraków.

40 LAT

Kazimierz Sliwiński — Dz. Ekonomiczny

25 LAT

Krystyna Ulińska — Wydz. Transp. i Sp. Sp.
Stanisław Kukula — Wydz. Mechaniczny
Aleksander Pajdak — Wydz. Mechaniczny
Zbigniew Czuchra — Wydz. Elektryczny

20 LAT

Aniela Zbroja — Dział Ogólny
Barbara Kulcsa — WEA Czyżyny
Wanda Lesińska — WET Nowa Huta
Mieczysława Sasarska — WET Nowa Huta
Franciszek Garzelek — WET Podgórze
Adam Moszczak — WEA Bieńczyce
Piotr Kłak — WEA Bieńczyce
Aniela Koleżyńska — WEA Bieńczyce
Jan Piwowarczyk — WEA Czyżyny
Juliusz Starkel — WEA Czyżyny
Henryk Markowski — Wydz. Sieci i Podst.
Bronisław Szczyrek — Oddz. Instalacji
Mieczysław Kapciuch — WET Podgórze

10 LAT

Danuta Bednarczyk — WET Nowa Huta
Wiesława Leśniak — WET Nowa Huta
Jan Średniawa — WET Podgórze
Kazimierz Halicz — WEA Bieńczyce
Karol Jemczura — WEA Bieńczyce

15 LAT

Lucjan Biskup — Dział BHP
Honorata Bachorska — ZRI
Andrzej Anielczyk — WEA Bieńczyce
Mieczysław Bugaj — WEA Bieńczyce
Władysław Woźniczka — WEA Bieńczyce
Aleksander Barczyński — WEA Czyżyny
Adam Partyka — Oddz. Sieci
Stanisław Kicek — Konserw. torów
Władysław Klimek — Dz. Specjalny
Anna Kącik — Szkoła Przyzakładowa

Towarzyszowi

ADAMOWI PISZCZKOWI

wyraży głębokiego współczucia w związku ze śmiercią Ojca składają

KZ PZPR, Dyrekcja, Rada Zakładowa
ZZ ZSMP i Redakcja

Sukcesy w społecznym działaniu

„Z organizacją ORMO-owską i poszczególnymi jej członkami, zetknąłem się niemal w momencie jej powstania.

W latach 1945—1949 będąc operacyjnym funkcjonariuszem MO pełniłem obowiązki brigadiera, a następnie p.o. kierownika Sekcji Kryminalnej Służby Śledczej w Komendzie Powiatowej MO w Krakowie.

„Przy niewystarczającej w tym czasie, zbyt szczupłej obsadzie Posterunków MO, jak też UB — obecność członków ORMO była bardzo pożądana. Bardzo często odpierając napady band terrorystyczno-rabunkowych ginęli w walce lub odnosili rany”. — Jest to fragment wspomnień, którymi podzielił się z zebranymi na akademii z okazji 33 rocznicy ORMO pracownik Działu Dochodzeniowo - Wypadkowego — Mieczysław Cywicki.

Organizacja ormowska w MPK liczy 241 członków. W ostatnim — nietłumionym dla przedsiębiorstwa — okresie z uwagi na rozbudowę MPK w terenie i nie zawsze należyte zabezpieczenie mienia przy ist-

niejących brakach kadrowych Straży Przemysłowej, ciężar ochrony majątku spada na członków ORMO. Ogółem w roku 1978 członkowie ORMO przepracowali 28 394 godzin społecznie.

Na akademii wręczono 11 legitymacji członkowskich. 13 naszym ORMO-owcom wręczono legitymacje inspektorów ruchu drogowego, za sumienne wykonywanie swoich obowiązków nagrody pieniężne otrzymało 10 osób. Listów pochwalnych od egzekutywy KZ PZPR było 5. Bolesławowi Rerakowi nadano Medal 10-lecia W Służbie Narodu, a Stanisławowi Kotuli — działaczowi ORMO od początku jej istnienia — pamiątkowy proporzeczek.

Dyplomy i nagrody rzeczowe ufundowano dla 17 ORMO-owców.

Członkowie organizacji z Wydziału Taryfowo-Biletowego zobowiązali się przepracować społecznie do końca czerwca br. 50 godzin.

Wszystkim członkom ORMO życzymy wielu sukcesów w niełatwej przecież pracy dla dobra nas wszystkich. (F.S.)

Po okresie pewnych załamów w działalności zawsze dotąd prężnego IV Koła ZSMP, obecnie można już zauważyć znaczącą poprawę. Na zebraniu organizacyjnym w dn. 31. I. 79 r. zapadły wielce znaczące decyzje personalne. Nowym przewodniczącym Koła został jednocześnie wybrany kol. Bogdan Matyasik, kilkuletni pracownik naszego Wydziału, a obecnie instruktor praktycznej nauki zawodu. Wiceprzew. d/s orga-

pracowaniu kilku godzin społecznie w dniu 3. II. 79 r. przy usuwaniu skutków zimy, do pracy społecznej stawilo się 18-tu członków IV Koła ZSMP oraz 36-ciu uczniów. Nie jest to mało, zważywszy że ogólnie do czynu społecznego stawilo się 53-ch pracowników naszego Wydziału. Po olbrzymim zapale z jakim młodzież pracowała, można wnioskować, że podjęte zobowiązania zostaną wykonane i to z nadwyżką.

Młodzi z Bieńczyce znów aktywni

nizacyjnych została wybrana kol. Alicja Berda, a wiceprzewodniczącym d/s KO — Wiesław Kędzior. Skarbnikiem jest nadal niezwykle aktywna i energiczna kol. Lucyna Seruga.

Nowy Zarząd IV Koła zabrał się energicznie do pracy. Już na tym zebraniu podjęto zobowiązanie o przepracowaniu 700 rbg w czynnie społecznym dla uczczenia 35-letniej rocznicy powstania PRL. Przy rewaloryzacji zabytków Krakowa nasza młodzież zobowiązała się przepracować 300 rbg, odnawiając budynek przy Rynku Głównym 25 — Młodzieżowe Centrum Kultury.

Ale to jeszcze nie wszystko — na apel naszego nowego dyrektora inż. I. Wilka o prze-

Do IV OLIMPIADY WIEDZY SPOŁECZNO-POLITYCZNEJ, pod hasłem „Ojczyzna — Patriotyzm — Socjalizm” organizowanej jak co roku przez ZG ZSMP, Zarząd IV Koła podszedł bardzo poważnie, czego najlepszym dowodem jest zajęcie dwóch pierwszych miejsc — w eliminacjach w skali Przedsiębiorstwa — przez członków naszego Koła: A. Bułę i P. Mierzejewskiego.

Wypadałoby życzyć nowemu Zarządowi IV Koła ZSMP niestawiania w swych prężnych działaniach, a wtedy napewno nasze Koło znów będzie najlepsze w Przedsiębiorstwie.

Korespondent
LESZEK SIODŁAK

Zapomniano?

(Dokończenie ze str. 1)
staniemy 450 ton gorszych jakościowo — krajowych. Z reguły przydział jest mniejszy niż faktyczne potrzeby. Bywa, że nawet na materiały produkowane w kraju trzeba mieć dewizy, a my ich nie mamy. Tak ma się sprawa na przykład z przewodami instalacyjnymi do wagonów tramwajowych i użytku ogólnego.

W tej sytuacji konieczna jest właściwa gospodarka tym co posiadamy. A z tym niestety nie jest najlepiej. Ot np. tej zimy mieliśmy 15 przypadków pęknięcia chłodnic dlatego, że nie sprzączono z nich wody na noc. Istnieje też inny problem, wielokrotnie poruszany już przeze mnie — dewastacja części, czy wręcz pospolite zło — zdiejstwo.

Nie wszystko oczywiście da się zabezpieczyć tak, by móc imiennie rozliczać. Nie robi się tego jednak i tam gdzie jest to możliwe (pęknięcia chłodnic w Berlietach). Zbyt częste jeszcze są przypadki dewastacji, bo „to nie moje”. A przecież to już 35 lat od uściszenia zakładów pracy. Dostatecznie więc długi okres, by uświadomić sobie, że to co społecznie, to z „naszych pieniędzy”.

A tak już na zakończenie. Szkoda, że Dział Zaopatrzenia Materiałowego nie posiada prasy fachowej — ba krakowskiej także. Między innymi są tam także notatki o wyprzedażach w zakładach pracy. A te informacje bardzo by się zaopatrzeniowcom przydały. FILOMENA SERWIN



Fot. Tadeusz Zwoliński

PREZENTUJEMY

Jest tyle innych...

„Ona nie lubi o sobie mówić. Na pewno nie będzie się chwalić. W pracy zawodowej wzorowa, bardzo dużo pracuje społecznie. Przez rok opiekowała się bezinteresownie chorą staruszką. Dowiedziała się o tym przypadkowo. Może Pani sama powie więcej na ten temat?”

„Wspaniały pracownik. Oddany pracy zawodowej. Od lat aktywna w Zakładowym Koła PCK. Zawsze służy pomocą młodszemu kolegom”.

„Proszę Pani — co tu wiele się rozwodzić. Zawsze uśmiechnięta, zawsze wie gdzie co znaleźć. Nigdy nam młodszym nie odmawia pomocy. Co tu jeszcze można powiedzieć...”

„Proszę by Pani o mnie nie pisała. Przecież jest tylu dobrych pracowników. O mnie już wspomniano w gazecie. Rozmawiam z ludźmi i wiem, że chcieliby się widzieć także na waszych łamach. A ja mam nawet zaległości w pracy. Długo chorowałam, miałam złamaną rękę. No i czymże ja się w końcu wyróżniam? Ot chce dobrze wykonywać swoje obowiązki. Czy to aż tak wiele?”

No i cóż tu dodać do charakterystyki pani Stasi Bodzoń — bo jednak o niej napisałam. Chyba tylko należy życzyć kierownikom takiego pracownika. Pani Stasia pracuje w MPK 29 lat, w tym w Dziale BHP 26. (F. S.)

Co dalej z wagonem 105 N?

Surowa tegoroczna zima obnażyła wszystkie błędy konstrukcyjne i niedoróbki nowych wagonów 105 N. Jedna za drugą posypały się awarie i defekty. Bywały dni, kiedy ponad 70 wozów tj. ponad 50 procent nowego taboru nie wyjeżdżało na trasy. Skutek znany: tłumy na przystankach, na zekania na komunikację itp.

Z podobnymi problemami borykały się również inne przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej w kraju, dysponujące nowymi wagonami. Sytuacja stała się na tyle poważna, że Ministerstwo Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska zwołało Ogólnokrajową radę poświęconą wagonowi 105 N. Otrzymała ona w Poznaniu 29 stycznia br. Udział w niej wzięli oprócz przedstawicieli resortu reprezentanci projektanta i producenta tj. Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych „Konstal” oraz użytkowników WPK z Poznania, MKK z Warszawy, MPK z Wrocławia i Krakowa. Przed-

siębiorstwo nasze reprezentował inż. Zygmunta Korajda. Przedstawione przez poszczególnych użytkowników



wykazy usterek prawie wzupełności pokrywały się. Tak np. najczęściej skarżono się na defekty silników. Śnieg z wodą podnoszony w powietrze przez pierwszy wagon zasysany jest przez przetwornicę do

silnika drugiego wagonu, gdzie następnie odkłada się kilkucentymetrowa warstwa lodu, która znów przy podwyższonej

temperaturze topniejąc zalewa silnik. Także błoto i śnieg wnoszone przez pasażerów do środka wagonu zalewają nieodpowiednio zabezpieczony kanał kablów biegnący pod podłogą oraz tablicę ze światłami zewnętrznymi i tablicę sterowania i rozruchu umieszczone pod pierwszym i czwartym stopniem. Dochodziło do tego że chcąc odwozić instalację przecinano przewody z przewodami elektrycznymi aby dać ujście wodzie. Oprócz wykazu usterek użytkownicy przekazali producentowi szereg własnych propozycji zmian i ulepszeń w konstrukcji wagonu. Przedstawiciele „Konstalu” zobowiązali się wstępnie do uwzględnienia ich w produkcji poczynając od III kwartału tego roku. Wstępnie, ponieważ osoby odpowiedzialne do Poznania nie były uprawnione do podejmowania wiążących decyzji w tak ważnych sprawach. Dlatego też postanowiono zwołać w najbliższym czasie następną radę w tej sprawie, dając czas producentowi na przeanalizowanie zgłoszonych wniosków. Oby odbyła się ona jak najszybciej. Oprócz kwestii usterek i defektów pozostaje jeszcze do omówienia wiele innych problemów np. oraku wystarczającej ilości części zamiennych. (L. K.)

W 1978 r. przyjęliśmy do pracy w naszym przedsiębiorstwie 1104 pracowników. Równocześnie rozwiązano umowę o pracę z 997 pracownikami. W sumie był więc to rok nie najgorszy, jeśli porównać go choćby z rokiem 1977, kiedy przyjęliśmy tylko 917 nowych a zwolniliśmy aż 1187 pracowników. Ale nie pocieszajmy się. Nie można uznać za normalną sytuację, kiedy każdego roku ulega wymianie prawie piąta część załogi. Tym bardziej, że w tej statystyce różne grupy zawodowe mają różny udział. Rekordy biją tu kierowcy autobusowi. Na 860 zatrudnionych w 1978 r. zwolniło się aż 343, to jest prawie 40 procent! I rzecz w tym wszystkim najciekawsza; drugie miejsce w statystyce zwolnień zajmuje rozwiązanie umowy o pracę przez jej porzucenie. Porzucenie z którym kodeks pracy wiąże najdotkliwsze skutki dla pracownika!

A więc artykuł w zasadzie można by zatytułować nie „dlaczego odchodzą” ale „dlaczego uciekają od nas”. Ocena istniejącego stanu jest różna. Rozmawiałem z kilkoma osobami.

Dział Osobowy podkreśla i w tym przyznaje mu rację, szczególną rolę działań zachęcających i reklamujących pracę w MPK. Przede wszystkim zapewnić dopływ nowych pracowników. Tak więc wywiesza się ogłoszenia w tramwajach i autobusach, przez tydzień anonsy drukowane były we wszystkich krakowskich dziennikach. Rozwiesza się też plakaty na terenie szkół zawodowych, a w marcu i kwietniu odbędzie się szereg spotkań z absolwentami tych szkół. Przygotowano także specjalną tablicę informacyjną, która umieszczona zostanie wkrótce w Wydziale Zatrudnienia w Urzędzie Miasta Krakowa. Ten wysiłek daje spodziewane efekty. Gorzej jest natomiast

zdaniem Działu Osobowego z działaniami zmierzającymi do związania pracownika z zakładem pracy. Duże pole do popisu mają tu organizacje społeczne a szczególnie ZSMP. Zbyt rzadko też podejmuje się

mem nr 1. Gdyby na te 11 tys. społecznych, stosunki pracownicze było pracować tylko 8 dni — przełożony itd. Wszyscy godzinie dziennie bez godzin nadliczbowych a potem byłby czas na odpoczynek, dom, żonę, dzieci, działalność społeczną itd. to wtedy mniej ważne

Dlaczego odchodzą?

próby wysłuchania pracowników przed odejściem z MPK.

A jak się w tym wszystkim przedstawia kwestia zarobków? Zdania są podzielone. Jedni twierdzą, że wysokie wynagrodzenie np. kierowców

byłyby problemy ze złym stanem technicznym pojazdów, nadmiernym obciążeniem, trudnymi warunkami jazdy itp. Pracownicy wysiadają psychicznie po całodiennej pracy na mieście, mówiono mi.

mać pracę w jakimkolwiek innym zakładzie w naszym mieście i że możliwość ta wprowadza pewną dozę zależności MPK od zatrudnionych. Zależności, którą z kolei nie wszędzie się dostrzega.

Trudno także nie wspomnieć, że sytuacja MPK jest w pewnym stopniu odbiciem pewnych problemów ogólnospołecznych. Na pierwszym miejscu wymienić tu trzeba brak wysokiej dyscypliny pracy, konfliktowość, a nawet neurotyczność sporej grupy ludzi. Pracownicy reprezentujący takie właśnie cechy charakteru, wprzagniemy w tryby działania naszego przedsiębiorstwa, gdzie karze się spóźnienia, konflikty z pasażerami i inne naruszenia dyscypliny, gdzie podlega się nieustannej kontroli nie zawsze dają sobie radę, nie zawsze umieją się dostosować. Skutek taki, że obecnie poszczególne wydziały wykazują braki np. około 100 kierowców autobusów 60 motorniczych i ok. 200 pracowników zaplecza. I chyba nikt nie sądzi, że sytuacja taka może być utrzymana na dłuższą metę, jeśli chcemy marzyć o poprawie pracy przedsiębiorstwa.

Problem jest na tyle złożony, a zdania tak podzielone, że trudno o jego jednoznaczną ocenę. A co Ty o tym sądzisz Czytelniku? Będziemy wdzięczni za uwagi i opinie.

LECH KORECKI



autobusowych (do 10—11 tys. miesięcznie) jest wystarczającą zachętą do pracy, a jeśli coś zniechęca to przede wszystkim bardzo ciężkie warunki pracy. Drugi znowu usiłował mnie przekonać, że właśnie wynagrodzenie jest tu proble-

Podzielone zdania mieli też moi rozmówcy w kwestii tzw. stosunków międzyludzkich w przedsiębiorstwie. Nie wszyscy z jednakową mocą podkreślali wagę takich spraw jak: polityka awansów, rozdział

Ostatnio uczestniczyłem w dwóch naradach roboczych, pracowników WET Podgórze i WEA Bieńczyce. Obie narady mimo, że odbywały się w dwóch zupełnie różnych Wydziałach miały wiele cech wspólnych, dlatego też chciałbym omówić je razem. Wspólną cechą obu spotkań, była na pewno troska ich uczestników o jak najlepszą pracę przedsiębiorstwa. Wiele mówiono o niedociągnięciach w pracy, wychodząc ze słusznego założenia, że możliwości poprawy należy szukać przede wszystkim tam, gdzie jest źle. W obu naradach poruszono problem, który wypunktował w swym wystąpieniu w Bieńczycach sekretarz KZ PZPR — Marian Kalinowski. Chodzi o sprawę stosunków kierowców i motorniczych do pracowników warsztatów i oczywiście odwrotnie. Tow. Kalinowski stwierdził, że pamięta w przedsiębiorstwie czasy, gdy obie grupy zawodowe nie rywalizowały ze sobą i nie

miały sobie wszystkiego za złe, a po prostu współpracowały, rozumiejąc, że są sobie nawzajem niezbędne. Może dałoby się przywrócić takie stosunki.

Pracownicy obu Wydziałów wiele uwagi poświęci-

prawdy, co można dobrze powiedzieć o stosunkach w zakładzie pracy, gdy wóz podstawiony przez kierowcę po południu, w pełni sprawny, jest rano zupełnie rozszabrowany. Czy naprawę nie ma sposobu na

podobnie rozwiązać sprawę w Czyżynach. To co w tej chwili się bowiem dzieje wygląda na kpinę z pasażerów i przedsiębiorstwa. Związczą nowe, Berliety, podobno z powodu porywanych galek od przesuwnych taśm, jeżdżą z dość dziwnym oznakowaniem, skutecznie dezinformując pasażerów. A przecież niedawno to czasy, gdy kierowcy na zarzut braku tablic z numerem linii odpowiadali, że gdyby mieli wóz PR-110, to wówczas wszystko by grało. W tej chwili kierowcy Berlietów tłumaczą: Gdybym miał Jelczę. Bez komentarzy...

Niewątpliwie oba spotkania były pożyteczne, przyczyniły się do wyjaśnienia niektórych problemów. Niepokoje tylko minimalna frekwencja w Bieńczycach, gdzie przybyło ok. 10 proc. załogi Wydziału. Czyżby pozostali nie mieli żadnych problemów?

KRZYSZTOF GACEK

Narady robocze trwają

li możliwościami usprawnień, głównie komunikacyjnych, które pozwoliłyby im efektywniej wykorzystywać czas pracy.

Ze spraw dotyczących tylko Bieńczyce, odnotowałem wystąpienie kierownika tej zajezdni — Leszka Rumiana. Mówił o problemie, który w Czyżynach, gdzie dotychczas był kierownikiem nie występuje, kradzieżach części ze sprawnych wozów kolegów. Do-

„spryciarzy” demontujących cudze wozy, czy robia to oni w czapkach-niewidkach?

Kierownik Rumian podjął również w imieniu załogi z Bieńczyce zobowiązanie, że od 1 marca wozy z tej zajezdni będą jeździły właściwie oznakowane. Nie wiem czy do tego potrzebne było, aż tak szumne wystąpienie, tym niemniej trzymam za słowo, jednocześnie mając nadzieję, że

Żeński Hufiec OHP przy naszym przedsiębiorstwie otwarto pod koniec ubiegłego roku. Z powodu braku kandydatek, nie mógł on jednak rozwinąć pełnej działalności. Jeszcze przed tygodniem z dużą troską myślano w przedsiębiorstwie o jego przyszłości. Tymczasem gdy 23 lutego złożyłem wizytę w siedzibie junaczek, drzwi wprost się nie zamknęły, a nabożny był praktycznie już skończony. Okazało się, że ogłoszenie w „Przyjaciółce” spowodowało ogromne zainteresowanie dziewcząt z całej Polski. Nic więc dziwnego, że pierwsza spotkana w hufcu osoba — zastępca komendanta d/s politycznych, Barbara Zacharska, przeprosza ale nie ma ani chwili czasu. Wciąż załatwia przybyszające kandydatki, odbiera liczne telefony. Gdy rozmawiam z komendantem hufca ppłk rez. Mieczysławem Kopera, jedna z dziewcząt dzwoni z okolic Warszawy, że już jedzie do Krakowa. Pani Zacharska pyta:

- Ile masz lat?
- Dwadzieścia.
- Na pewno?
- No... kończę we wrześniu.

Konsultacja z komendantem; warunkiem przyjęcia do hufca jest ukończenie 20 roku życia. I już po chwili do słuchawki:

— To możesz być przyjęta tylko do hufca gastronomicznego który mieści się niedaleko.

Rozmowa trwa jeszcze długo. Dziewczyna nie rezygnuje. W końcu komendant, podejmuje decyzję:

— To niech przyjeżdża, na razie będzie pracować jako elektryk lub ślusarz tramwajowy, a potem zobaczymy.

Możliwość pracy na zapleczu to duża szansa dla tych junaczek, które nie mogą, bądź nie chcą być motorniczymi. W tej chwili nie rezygnuje się już z nich, tak jak to było dotychczas.

Dzień pracy w hufcu zaczyna się już o godzinie trzeciej rano, kiedy to dziewczęta wstają, aby zdążyć do pracy w zajezdni. Aktualnie samodzielnie jeżdżą na wozach 102 N i N tylko cztery: Teresa Choraży, Mariola Kryńska, Aurelia Kędzińska i Barbara Kosmal, ale wiele kończy kurs i muszą dostosować się do godzin pracy swoich patronów.

Junaczki

Z jedną z już pracujących junaczek — Teresą Choraży udaje mi się porozmawiać. Akurat miała dzisiaj krótką zmianę na „14”. Wyjechała o 5.05, skończyła pracę o 8.08. Ma więc nieco czasu dla siebie. Mówi, że mogła wreszcie pozatławić swoje sprawy, a wieczorem pójdzie chyba z chłopakiem do kina.

— To masz już tu chłopaka? — pytam.
— Znalazłam sobie.
— Stąd wniosek, że zamierzasz zostać w Krakowie na dłużej.

— Tak, po skończeniu hufca chciałabym pracować w MPK, może tylko nieco zmieniać zawód... Prowadzenie tramwaju jest jednak bardzo nerwowe. Muszę powiedzieć, że nierzadko miałam ochotę do wszystkiego rzucić. Teraz się już przyzwyczaiłam, ale na początku było ciężko.

— Jesteś w hufcu już prawie pół roku, co możesz powiedzieć o stosunku pracowników przedsiębiorstwa do Was — junaczek.

— Ludzie już trochę do nas przywykli, ale zdarzały się też trudne chwile. Czasem się i popłakałam.

Naszą rozmowę przerywa wejście Jadwigi Karcz — dziewczyny, której, jak sama to określa — wszędzie pełno. Jest dopiero piąty dzień w hufcu, ale już pomaga komendantce Zacharskiej w stwórze zespołu artystycznego, uszkliszający się przegląd dorobku kulturalnego hufców, w ra-

Przed 8 marca

Listy pochwalne dla kobiet

W niedzielę, 25 lutego br. o godz. 17.00, do świetlicy przy ul. Bocheńskiej, weszło dwóch ludzi ubranych w kółzugi (koniec karnawału) i obwieściło zebranym — załódze Wydziału Zabezpieczenia Ruchu — rozpoczęcie uroczystego spotkania z „Ludźmi Dobrej Roboty” i z okazji nadchodzącego „Dnia Kobiet”.

Następnie, w imieniu kierownictwa tego Wydziału jak również Oddziałowej Rady Związkowej powitał zebranych, sekr. ORZ Włodzimierz Nazimek. W imieniu dyrekcji przedsiębiorstwa oraz czynników polityczno-społecznych serdeczne podziękowanie złożył wszystkim, a szczególnie kobietom za dobrze wykonywaną pracę — dyrektor d/s Zabezpieczenia Ruchu mgr inż. Tadeusz Trzmiel.

Wyróżniającym się w pracy zawodowej i społecznej paniom, wręczone zostały listy pochwalne — podziękowania od kierownictwa przedsiębiorstwa i kolektywu polityczno-społecznego, za codzienny trud w służbie miejskiej komunikacji. Otrzymały je: Helena Bielarz, Zofia Dziuk, Krystyna Gregorczyk, Teresa Laskowska, Joanna Rojak i Helena Walkiewicz.

Uroczyste to spotkanie, stało się również okazją do podsumowania Plebiscytu na najlepszego pracownika Wydziału za rok 1978. Wyróżnione w tym Plebiscycie osoby: Teodor Mikula, Helena Bielarz, Jan Antoni Kalisz, Kazimierz Biliński, Włodzimierz Nazimek i Tadeusz Press, otrzymały z funduszu współzawodnictwa pracy, cenne nagrody rzeczowe.

Nie obeszło się również bez konkursu na temat „Co wiesz o współzawodnictwie pracy?” Najlepszymi wiadomościami na ten temat, pochwalić się mogli zdobywając kolejne miejsca i również nagrody rzeczowe: I — Andrzej Wleciał, II i III (równe ilości punktów) — Stanisława Firlińska i Jerzy Kucharczyk, IV — Teodor Mikula, V — Wanda Baran i VI — Edward Wójtowicz. Trzeba dodać, że cała część spotkania dotycząca współzawodnictwa pracy prowadziła specjalista d/s współzawodnictwa pracy Helena Białkowska.

W uroczystym wieczorze zorganizowanym przez ORZ Wydziału Zabezpieczenia Ruchu, uczestniczyła także przedstawicielka RZ przedsiębiorstwa — Janina Kasprzykówna.

Z roli gospodarzy imprezy wywiązały się znakomicie przewodniczący Komisji Socjalnej przy ORZ Wydziału Zabezpieczenia Ruchu Aleksander Dubiel i członek tej Komisji Stanisław Jędrzejec. (M.B.)

Dziękujemy

Dyrekcja Państwowego Domu Dziecka nr 2 w Krakowie, oraz Rada Młodzieżowa serdecznie dziękują członkom I Koła ZSMP kol. kol. Wandzie Pajor, Eli Leji, Krzysztofowi Hajdukowi, Marianowi Halko i Andrzejowi Turkowi, oraz zespołowi muzycznemu „Rekonasari” w składzie: Adam Drzał, Ludwik Kiela, Tadeusz Nowacki za zorganizowanie zabawy tanecznej.

W imprezie obok wychowanków naszej placówki wzięli także udział wychowankowie Państwowych Domów Dziecka nr 1 i nr 10, oraz uczennice Liceum Wychowawczych Przedzaskoli w Krakowie.

Zarówno młodzież, jak i kierownictwo naszego domu liczą na dalszą, równie owocną współpracę.

DO DYREKCJI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACJI W KRAKOWIE, UL. WAWRZYŃCA

Mieszkańcy osiedla Opatkowice tą drogą chcą serdecznie podziękować Dyrekcji, kierownictwu i dyspozytorom, oraz wszystkim pracownikom, którzy przyczyniają się, aby autobus 145 jeżdżący do naszego osiedla był zawsze sprawny.

Bardzo dziękujemy kierowcom linii 145, mimo trudnych warunków jazdy, na jakie napotykają tej zimy, przyjeżdżając do osiedla.

Na szczególne wyróżnienie zasługuje kierowca ob. Zygmunt Borsuk, który zawsze przyjeżdża w godzinach rannych, jest zdyscyplinowany, punktualny, a najważniejsze jest uśmiejmy.

Prosimy, abyście nadal pamiętali, aby ten jeden jedyny autobus, który nam usprawnia i pomaga w życiu był zawsze sprawny i przyjeżdżał do naszego osiedla, za co jeszcze raz dziękujemy i życzymy wszystkiego najlepszego. W dowód podziękowania składamy podpisy.

następują podpisy 75 osób

Od red.: Pozostaje nam tylko z całą satysfakcją przyłączyć się do tych podziękowań.

mach „Wiosny OHP”. Idą więc wraz z komendantką pożyczycie gitarę. Za kilkanaście minut wracają, Jadwiga przypomina się do roli piosenkarki. Wychodzą... a po kilku chwilach już jest z powrotem. Tym razem pilnie potrzebuje bristolu, bo chcą wraz z koleżankami ozdobić wnętrze budynku.

Członkowie komendy, z którymi rozmawiam twierdzą, że nie brak dziewczynom talentów. Wkrótce powstana więc komórka zainteresowań. Już wiadomo, że będzie w hufcu komórka tkaniny artystycznej, gdyż kilka junaczek wykazuje duże uzdolnienia w tej dziedzinie.

A jaka atmosfera w hufcu, czy można na coś się skarżyć? Elżbieta Bielecka, Bożena Wojska, Elżbieta Wiącek i Danuta Rahn twierdzą, że wszystko jest jak najlepiej. Aż nie chce mi się wierzyć. Dziewczęta więc szukają w pamięci. No tak, żelazko jest tylko jedno, przydałoby się więcej; także restauracja „Przysmak”, nie jest najlepszym miejscem na jedzenie obiadów. Jeść dają nawet dobrze, ale niestety atmosfera w lokalu wręcz fatalna. Członkowie komendy już nawet nie komentują tego faktu. Ich dotychczasowe starania, a także starania Dyrekcji przedsiębiorstwa, jak dotąd nie przyniosły żadnego skutku.

A stosunek komendy do junaczek. Chyba wymowny jest fakt, że zastaliśmy w hufcu z-cę d/s organizacyjnych Małgorzatę Rataj. Jest ona wprawdzie na urlopie, ale chciała zobaczyć co wydarzyło się nowego podczas jej nieobecności. A więc cała komenda, w skład której oprócz wymienionych wchodzi jeszcze z-ca d/s produkcji Maria Surdel, dba o zapewnienie junaczkom jak najlepszych warunków, organizuje liczne wykłady i spotkania z ciekawymi ludźmi.

Zresztą jeżeli chodzi o organizację wolnego czasu dziewcząt, to wkrótce pomoże komendantce, założone przed kilkoma dniami koło ZSMP, które już zaczyna rozwijać działalność.

KRZYSZTOF GACEK

Konkurs racjonalizatorski

Klub Techniki i Racjonalizacji przy MPK w Krakowie zaprasza wszystkich pracowników do udziału w ogłoszonym w porozumieniu z Dyrekcją i Radą Zakładową konkursie racjonalizatorskim na najlepsze i najsukceszniejsze rozwiązanie tematyczne eliminujące zagrożenie wypadkiem przy pracy. W szczególności apeluje się do czołowych racjonalizatorów o opracowanie dowolnych tematów, ujętych regulaminem oraz rozpropagowanie konkursu wśród współpracowników. Szczegółowe warunki konkursu, tematyka oraz wysokość nagród zawarte są w regulaminie konkursu. Termin zgłaszania opracowań upływa z dniem 15 kwietnia 1979 r. Regulamin konkursu przesłany został do wszystkich Wydziałów w kilku egzemplarzach, z zaleceniem zapoznania z jego treścią całej załogi. Dodatkowych informacji udziela Dział Informacji Technicznej, Postępu Technicznego i Racjonalizacji.

Z uwagi na dużą rangę tego konkursu zmierzającego do likwidacji zagrożeń wypadkiem przy pracy w określonych tematycznie miejscach. KTiR liczy na dużą aktywność wszystkich, którym leży na sercu bezpieczeństwo pracy i wyeliminowanie groźby wypadków.

KLUB TECHNIKI I RACJONALIZACJI

Tacy psują dobrą robotę

Do redakcyjnego pokoju zadzwonił telefon. Męski głos w słuchawce poprosił o połączenie z dyrektorem MPK. Wyjaśniłem, że jest to niemożliwe ponieważ dochodzi już godz. 13.00, a centrala telefoniczna MPK jak również Dyrekcja przedsiębiorstwa pracują tylko do godz. 14.30. Powiedziałam również i to, że numer na który się wreszcie (jak sam powiedział) zadzwonił, przełączany zostaje po godz. 14.30 do pokoju redakcji „Sygnałów MPK”. Słyszając to wszystko, pan w słuchawce przedstawił się. Z uwagi na charakter wykonywanej pracy (jest aktorem), zmuszony jest cztery razy dziennie korzystać ze środków miejskiej komunikacji na trasach os. Złoty Wiek w Mistrzejowicach — miejsce zamieszkania do ul. Karmelickiej — miejsce pracy w teatrze Bagatela. Korzysta więc najpierw z linii autobusowej „128”, a od Ronda Mogińskiego z tramwajów „4” lub „17”. Na każdej dojazd do pracy czy powrót do domu, traci przeciętnie godzinę czasu. W sumie cztery dniennie. Nie jest to mało. Jako przyczynę podał korki uliczne i nierównomierne kursowanie taboru. Wszystko to opowiedział mi jakby na marginesie sprawy, która zadecydowała, że w ogóle zadzwonił do MPK.

Dzień 12 luty br. przyniósł kolejny atak zimy. Znow sypnęło obficie śniegiem. Tym razem mój rozmówca oczekiwał na petli tramwajowej w Mistrzejowicach na tramwaj linii „16”. Wraz z nim spory tłum ludzi. Najpierw gdzieś do 10 minut czekano na oczyszczenie plugiem ze śniegu torów, później nie wiadomo już na co. Motorniczy „16” — pierwszej kolejności — nie myślał wcale o odjeździe. Mało, blokował kolejną, przyjeżdżającą na petle składy tramwajowe „1”, „16” i „20”. Oczekujących na odjazd kolejnych składów przybywało, a motorniczy dalej nie ruszał z miejsca. Dlaczego? W tym właśnie problem, że nikt tego nie wiedział bo i skąd skoro nikt nie raczył zainteresowanych (pasażerów) poinformować. I tak znow minęło 7—10 minut. Zniecierpliwiony pasażer podszedł do motorniczego „16” i grzecznie zapytał:

— Dlaczego pan tak długo stoi?
Niestety odpowiedź otrzymał mniej grzecznie...
— Co to pana obchodzi? Znalazł się przyjemniaczek!
Trudno żeby pasażer został taką odpowiedzią usatysfakcjonowany, poprosił więc motorniczego o numer służbowy. — 192.

W ten sposób zakończył się dialog pasażer — pracownik MPK. Wśród tych, którzy go słuchali znaleźli się chętni potwierdzenia zajścia w przypadku wniesienia skargi do dyrektora MPK.

Dlaczego? zadaje również to samo pytanie. Czy nie można było na pytanie pasażera odpowiedzieć grzecznie i wyzerpująco? Jeżeli nawet był powód opóźnienia się odjazdu „16”, nie czas teraz na tłumaczenie się motorniczego. Pasażer miał prawo żądać wyjaśnienia. Mało, ktoś ze służby ruchu winien sam wyjaśnić oczekującym powód przedłużania się odjazdu składów tramwajowych z petli w Mistrzejowicach.

Prośbę krakowskiego aktora i równocześnie pasażera MPK spełniam. Incydent jaki miał miejsce w dniu 12 bm. w godzinach między 13.10 a 13.25 na petli tramwajowej w Mistrzejowicach przekazuje nie tylko dyrektorowi MPK ale wszystkim, którzy wyciągną z niego odpowiednio wnioski.

MARIA BUBACZEWSKA

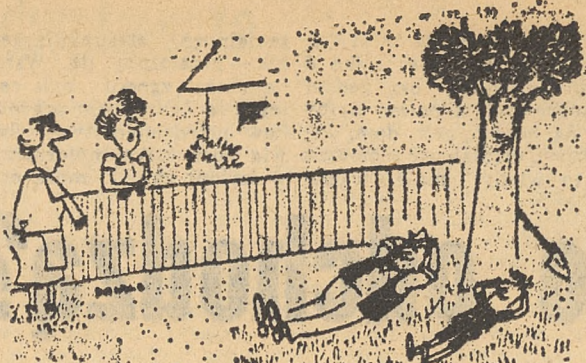
Nazwisko i adres pasażera znane jest redakcji.

Mam pytanie...

...a kieruję je pod adresem motorniczego wozu nr ewid. 404, który w niedzielę 18 lutego, kilka minut po godzinie 23 zatrzymał się na przystanku przy rondzie Kotlarskim, prawdopodobnie zjeżdżając do zajezdni z linii 9, na co wskazywało oznakowanie wozu. Pytanie moje brzmi zaś następująco: Dlaczego pan motorniczy uznał, że nie zasługuję na powrót do domu prowadzonym przez niego pociągami?

Przypomnijmy fakty. Zatrzymał się Pan na przystanku w drugiej pozycji za „7”. Spokojnie, nie spiesząc się doszedłem do wozu i wówczas spostrzegłem, że wszystkie drzwi są zamknięte. Przeszedłem na początek tramwaju, spojrzałem pytająco na Pana, ale Pan dumnie odwrócił głowę. No cóż, widocznie nie byłem godny kiwnięcia palcem, które umożliwiłoby mi wejście do wozu. Jeżeli stwierdzi Pan, że było to już po godzinach pracy, mam kolejne pytanie: co robili wobec tego w wozie dwaj śpiący dżentelmeni, czyżby byli w Pana oczach lepsi ode mnie?

I na koniec wyjaśnienie dla Pana. Jak wynika z informacji uzyskanej w Głównej Dyspozytorni, jeżeli wóz nie jest uszkodzony, motorniczy zjeżdżając do zajezdni ma obowiązek zabierać pasażerów. A więc z całą pewnością mogę stwierdzić, że naruszył Pan obowiązujące przepisy. Jeżeli wóz był uszkodzony, dlaczego znajdowali się w nim ludzie, jeżeli zaś nie był to dlaczego na przystanku nie zabral Pan pasażerów? Tym bardziej, że przez Rondo Kotlarskie przebiega trasa „9”, a ja wróciłem do domu, jadąc kilka minut za Panem „3”, której motorniczy zatrzymywał się i otwierał drzwi na każdym przystanku, mimo że był już poza swoją trasą. (K.G.)



— Pasjami lubi pomagać ojcu przy pracy...

NA NARADZIE ROBOCZEJ

— Nie mogę zwolnić Nowickiej. To moja teściowa. Ludzie teraz gotowi pomyśleć, że załatwiam z nią porachunki osobiste!

TATUSZ POSZEDŁ

— Janku, czemu płaczesz?
— A bo tatuś poszedł.

— No to co z tego. Poszedł i wróci?
— Kiedy poszedł po rzemień na mnie.

W KOSZARACH

— Co robi żołnierz, gdy ptak siedzi mu na łufie karabinu?
— Nie wiem, obywatelu sierżancie.
— To wam powiem: śpi.

NIE WYPADA

Zona robi mężowi wymówki.
— Tak, przed ślubem to zalecałeś się do mnie, na krok mnie nie odstępowałeś...
— Zrozum, kochanie, przecież teraz jako stateczny mężczyzna nie mogę umizgać się do zamężnej kobiety!

ON JUŻ ZROBI SWOJE

„Ciężko chora Agata mówi do męża słabym głosem:
— A pamiętaj, Józus, jakbym też umarła, to daj na kościół te 3000 złotych, com je wzięła za jałówkę.
— Nic się nie turbuj, ino zrób swoje, to ja nie uchybię...

KONIEC ŚWIATA

— Wiesz, 15-go ma być koniec świata.
— Wiem. Piętnastego moja żona wraca z letniska.

RACJA

— Jakubku — zwraca się gospodyn do męża — czy wiesz, że za dwa tygodnie będzie 25 lat, jak my się pobrali. Trzeba by pomyśleć o jakimś przyjęciu, swinię zabić, czy jak?
— A cóż biedna swinia temu winna, że ja wtedy głupstwo zrobił.

ADAM I EWA

Nauczyciel zwraca się w szkole do uczniów:
— Kto mi może powiedzieć, jak długo Adam i Ewa byli w raju?
— Do jesieni — odpowiada mały Kazio.
— Dlaczego do jesieni?
— Bo przecież jabłka wcześniej nie dojrzewają.

Koniec roku, zadania premiowe, realizacja programów to sprawy, które nas tak absorbowały, że nie zareagowaliśmy na artykuł „Proch wynalazł mnich”, który był oceną Działów Technicznych.

Na wstępie zaznaczam, że będę pisała tylko o sprawach Działu Technicznego Zakł. Kom. Szybowej, bo taki reprezentuję.

Artykuł jest pełen sugestii i niedopowiedzianych myśli, dotyczy to szczególnie wypowiedzi inż. Kowalczyka — wynika to chyba z jego znajomości zagadnienia. Może wypunktujemy każde zdanie nas dotyczące.

1. „W innych sensu stricte przedsiębiorstwach byłoby to nie do pomyślenia...” (zdanie o ciekawej konstrukcji przezłączone dla tych co lubią czwółki). Należałoby zbadać historię projektów racjonalizatorskich zgłaszanych przez pracowników inż.-techn. Dz. Techn. ZKSz., a później obciążać nas takimi zarzutami. Nasz zakład jest zakładem remontowo-produkcyjnym i tylko z takim zakładem możemy się porównać. Stwarza to specyficzną sytuację. Otrzymujemy wagon o odpowiedniej konstrukcji i pewnymi wytycznymi odnośnie technologii. Działalność konstruktora i technologa jest ograniczona. Dokładnie wagon poznajemy podczas eksploatacji, napraw i remontów. Pracownik warsztatowy wchodzi pod wagon i demontuje go. Stąd jest głównym wynalazcą ponieważ najwięcej wniosków jest z zakresu remontów. Byłam niedawno w MZK — Warszawa — sytuacja jest bardzo podobna.

2. „Wydaje mi się, że racjonalizacja nie jest sterowana przez Działy Techniczne, które są zbyt słabe.” Co jest kryterium oceny działów, wydziałów, przedsiębiorstw? na pewno efekty. Ale czy efekty są zawsze proporcjonalne do włożonego wysiłku. Praca w Dziale Technicznym to nie produkcja gdzie jest określony czas na wykonanie jednostki produkcyjnej i efekty są widoczne zaraz. Praca w Dziale

Techn. to rozwiązywanie problemów zgłaszanych przez poszczególne Wydziały, które wymagają dogłębnych analiz i trudno je uchwycić w czasie. Działów które naprawdę dobrze pracują a efekty ich są „niewymierne” jest więcej. Może przytoczę wiersz z szopki:

„Jak by nie było coś budujemy a że za wolno to wszyscy wiemy”.

Jest wiele przyczyn obiektywnych, które hamują działalność poszczególnych działów i wydziałów.

4. „W moim odczuciu mistrz nie powinien gonić za mate-

Zareagowali

riałem, powinien być tak obsłużony przez Dział Techn. żeby te sprawy odpadły.” Zapewne idzie tu o rysunki i technologie, które są przesyłane na poszczególne Wydziały. W ramach działalności wewnętrznej Wydziału dokumentacja te powinny być rozdzielone na poszczególne stanowiska. O to aby dokumentacja była na stanowisku troszczyć się mistrz, a dla pewności można poczytać zakresy czynności mistrza.

5. „W Wydziale Rem.-Produkcyjnym ciągle brudna praca przy silnikach”. To zdanie należałoby zignorować. A żeby zrozumieć dlaczego, należy uświadomić sobie że silnik jest przymocowany w podwoziu (bez osłony). Po demontażu przedmuchany powietrzem powinien trafić na stanowisko naprawy i przeglądów. Demontaż jest brudną pracą ponieważ są to części smarowane smarem i ciężkie kurzenie i pyłem. Nie można ich myć w ługu jak inne części. W białym fartuchu raczej pracować nie można, ale stanowiska są schludne — prosimy o wizję lokalną.

6. „czyli racjonalizator nie powinien wyręczać w pracy konstruktora czy technologa”. Więc jaki powinien być racjonalizator? Jeżeli użyliśmy słowa „wyręczać” więc wypada

napisać tak: każdy racjonalizator wyręcza konstruktora i technologa. Chodzi tylko o to jakie to jest wyręczenie. Jeżeli konstrukcja i technologia w założeniach są błędne i nie zgodne z ogólnie przyjętymi zasadami, a zauważy to pracownik to jest źle. Ale jeśli są to drobne usprawnienia, które pracownik zauważył przy pracy to jest normalne zjawisko. Pracownik demontując element najlepiej wie o trudnościach jakie przy tym występują. Wiąże się to z jego osobistymi predyspozycjami fizycznymi i psychicznymi i zdanie, które wypowiedział inż.

Sokołowski załatwia sprawę, świadczy o racjonalności i trzeźwym myśleniu, abstrakcja jest mu obca, przytoczę jego wypowiedź: „... a jednak braki zauważył przed pracownik niż konstruktor”.

Białe plamy są w działalności Klubu Techniki i Racjonalizacji i w Dziale Technicznym, trudno spierać się o przyczyny.

Słusznie zauważył inż. Kowalczyk, że giedy (i nie tylko giedy) wzmogły racjonalizację, ale wniosków małej wagi, tych wniosków, które są wynikiem obserwacji i codziennej działalności pracowników. Zgadza się z doradcą rolę pionu kierowniczego. Każdy ma swoje ambicje, Pracownicy Działu Technicznego składali wnioski i w dalszym ciągu składają, ale o innej randze.

„Proch wynalazł mnich” — tę myśl przekazał człowiek, który zna sprawę i nie dał się ponieść fantazji.

INŻ. DANUTA ŻAK

Specjalista d/s Technologii i Normowania OD REDAKCJI. Pani inż. Żak dziękujemy za głos w dyskusji, bo artykuł był właśnie dyskusją i celem jego było wywołanie innych do wypowiedzi na temat roli racjonalizatorstwa w przedsiębiorstwie.

Staruszki i cud techniki

Choć mamy najnowsze i piękne tramwaje wciąż komunikacja w Krakowie ustaje.

Wystarczy, że trochę Nam śniegu napada, Zaraz się zaczyna Z linii rejterada.

Sznurkiem do zajezdni Wozy podążają. Tam znow się w kolejce Grzecznie ustawiają.

Mijają minuty, A częściej godziny. Trwa dyskusja, jakie Są tego przyczyny.

Jedni motorowi klną na konstruktora, Inni znow dowodzą, Ze ten śnieg to zmore.

I jedni i drudzy Swoje racje mają, Przez awarie wozów Mniej też zarabiają.

Miast jeździć, w rezerwie Często przesiadują, W najlepszym wypadku Wozy pilotują.

Ja im się nie dziwie, Ze wciąż narzekają, Bo powyżej uszu Już tej zimy mają.

Chcą mieć sprawne wozy, Jeździć jak należy, Niechże znow pasażer w MPK uwierzy.

Na razie nie widzę Na 105-tki rady, Te wozy po prostu Mają wielkie wady.

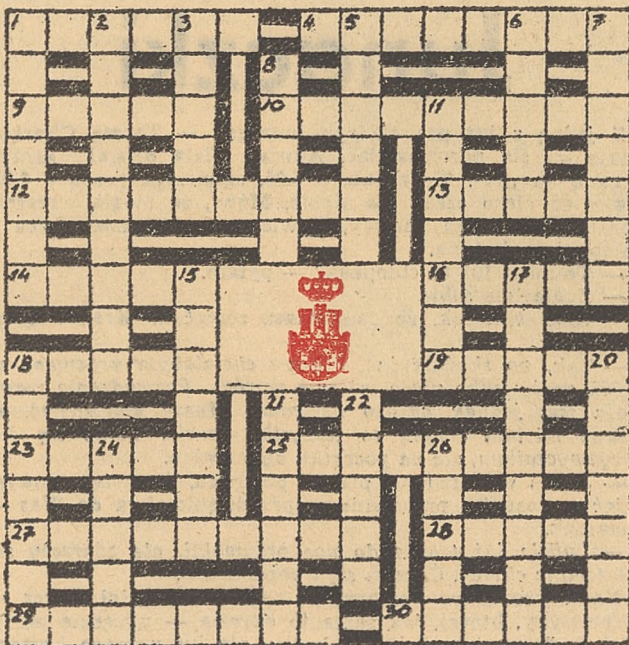
Mówią o nich „letnie”, Bo jak wszyscy wiecie, Jeszcze w miarę dobrze Jeżdżą właśnie w lecie.

Półki co mi wierzcie Na to słowo dajcie, Nie ma jak „staruszki” Chorzowskie tramwaje.

JERZY POKUCIŃSKI

motorniczy
WET Nowa Huta

KRZYŻÓWKA NR 74



POZIOMO: 1) Rośnie w Meksyku. 4) Baran na rożnie. 9) Piastunka, opiekunka. 10) Dzieło fryzjera. 12) Niezrównoważony, niepoważny. 13) Duch, mara. 14) Wrzuca się go do czegoś ogródka. 16) Przedmiot. 18) Drzewo iglaste. 19) Przybytek sztuki. 23) Pasma górskie w Beskidzie Wysokim. 25) Ozdoba z piór. 27) Kobieta ubrana za smakiem. 28) Przyznaje się ja niechętnie przeciwnikowi. 29) Zakonnik przestrzegający reguły ścisłego milczenia. 30) Dzieło sejmku.

PIONOWO: 1) Ozdobne paleństwo w ścianie. 2) Polubowne załatwienie sporu. 3) Słowo ostrzeżenie. 5) Brak świeżego powietrza. 6) Piaszczysta mierzyna na rzece. 7) Właściciel kramu. 8) Wyspa, na której leży Międzyzdroje. 11) Dawna nazwa szpitala wojskowego. 15) Mieszkaniec wynajęty na krótki czas. 17) Usunięcie ludności z miejsca zamieszkania. 18) Część składanych mebli. 20) Roztropność, przemyślenie. 21) Gdy można dużo zjeść. 22) Mieszka w okolicy Zakopanego. 24) Toczy wody. 26) Przykrywa stół.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 72

Poziomo: 1. Kupido, 4. skrzypce, 9. sadio, 10. dwutlenek, 12. marmolada, 13. grand, 14. rynek, 16. nitka, 18. doker, 19. akron, 23. nosze, 25. obarzanek, 27. intrygant, 28. rzecz, 29. garnizon, 30. kabala.

Pionowo: 1. kaszmir, 2. podarunek, 3. droga, 5. kłusak, 6. punca, 7. eskadra, 8. odłam, 11. legenda, 15. kortezy, 17. tarantela, 18. dancing, 20. Nikozja, 21. Tobago, 22. karta, 24. seler, 26. zorza.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 72 nagrody otrzymują: Elżbieta Głazowska z Działu Ogólnego i Justyna Florek z Działu Finansowego.

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

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

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