

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

OSZCZĘDNOŚĆ – SPRAWA WSZYSTKICH

Pieniądze z dymem puszczane!

Ileż to razy zdarza się nam widzieć stojące na końcówkach linii autobusy, czasami nawet przez kilkanaście minut, z pracującymi nonstop silnikami. Ostatnio byłem na terenie bazy autobusowej w Bieńczykach. Było słoneczne południe, kilka stopni powyżej zera. Większość odstawionych na parking autobusów równieź stała na włączonych silnikach. Ile w ten sposób wypala się bezużytecznie paliwa, ile puszcza się z dymem pieniądze?

Nie tak dawno dowiedzieliśmy się o kolejnej podwyżce cen ropy naftowej na rynkach światowych. Podwyżka ta nie jest z pewnością ostatnią. Jeszcze w tym roku można się spodziewać następnej. Ropa staje się coraz cenniejsza, komunikacja autobusowa zaczyna być coraz bardziej nieopłacalna. Wszędzie na świecie w wielkich miastach myśli się znów z nadzieją o komunikacji szynowej. W Nowym Jorku po 30 latach od likwidacji przywrócono tramwaj. A co u nas, w Krakowie?

Nie tak dawno obowiązywał w naszym przedsiębiorstwie system indywidualnego premiowania kierowców za oszczędne zużycie paliwa. Podstawą rozliczeń było kilkanaście grup norm zużycia paliwa (w zależności od linii). Przy takim rozwiązaniu niektórzy kierowcy potrafili wy-

pracować dwutysięczne premie za oszczędność, zużycie paliwa z pewnością było też mniejsze.

W połowie ubiegłego roku wprowadzono system zbiorowego premiowania, osłabiając tym samym zainteresowanie poszczególnych pracowników oszczędzaniem. Zużycie paliwa wzrosło. Okazało się bowiem, że każda oszczędność ma swoje granice. Żyłowanie silnika na niskich obrotach, ruszanie z „dwójki” czy „trójki” powodowało przedwczesne zużywanie się wałów napędowych, krzyżaków, skrzyni biegów itd. Jazda na luzie wywoliwała spadek ciśnienia powietrza w układzie pneumatycznym, co nie raz było przyczyną kłopotów z hamowaniem, niedomagań sprzęgła (w „berlietach”) itp.

31 marca br. ukazało się nowe zarządzenie w sprawie zużycia paliwa w naszym przedsiębiorstwie. Od 1 kwietnia do 31 października wprowadzono tzw. średnie normy zużycia paliwa – jednolite dla wszystkich linii. Równocześnie wykluczono możliwość zgłaszania wniosków o usprawiedliwienie ponadnormatywnego zużycia paliwa. Pozostały jednak dalej w mocy zasady obciążania za spowodowane przepełnieniem nadmierne zużycie paliwa z przyczyn technicznych obciąża kierowców poszczególnych zakładów. Od nich to przede wszy-

stkim będzie zależeć realizacja zarządzenia.

Średnie normy zużycia ustalone zostały na realnym poziomie. Dla starych „jelczów” zbliżają się one do górnej granicy dawnej normy maksymalnej (32 l na 100 km). Dla „berlietów” wynoszą one mniej więcej średnią dawnych norm (40 l na 100 km). Czy ten system rozliczania zda egzamin? Okaże praktyka.

Dlaczego zrezygnowano z indywidualnego premiowania oszczędności i zróżnicowanych norm zużycia paliwa w zależności od linii? Jak poinformowano mnie dzięki tym nowym zarządzeniom zmniejszona zostanie pracochłonność w rozliczaniu gospodarki paliwami płynnymi. Czy ten system będzie bardziej ekonomiczny?

Przypomnijmy, że nadmiernemu oszczędzaniu paliwa przez kierowców, zapobiegano przez wprowadzenie dolnej granicy oszczędności, której przekroczenie powodowało utratę całej premii. Może ta dolna granica była zbyt obniżona, skoro można było jeździć na luzie i ruszać z trójki? Stale wzrastające ceny ropy naftowej mogą znów w przyszłości postawić nas przed problemem szukania dalszych usprawnień w oszczędnej gospodarce paliwami. Jeśli bowiem teraz stać nas na puszczanie paliwa w powietrze w bazach i na końcówkach, to może jednak dąłoby się oszczędniej? L. K.

Przypominamy, że w dniu 30 kwietnia br. upływa termin przyjmowania zgłoszeń oraz wpłat na wyjazd dzieci na kolonie i obozy.

„Śródmiejskie przedwiośnie” – to tytuł milej imprezy jaka odbyła się w dniu 10 kwietnia br. w świetlicy przy ul. Bocheńskiej, a na którą złożyły się: spotkanie z artystami ludowymi i sprzedaż wyrobów sztuki ludowej z Zalipia – pięknej malowanej ceramiki i szkła.

15 dni w MPK

Idąc do bufetu przy ul. Wawrzynica 15, zauważyć można interesującą fotogazetkę, redagowaną przez Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy.

Przedsiębiorstwo nasze gościło w dniach od 10–12 kwietnia br. przedstawicieli Centralnego Instytutu Ochrony Pracy mgr Danutę Manuśkowską. Wymieniona przeprowadzała ankietyzację słuchaczy kursu BHP.

11–24 kwietnia br. przeprowadzane są w naszym przedsiębiorstwie wiosenne przeglądy warunków pracy. Do pracy tej powołane zostały 4 zespoły.

Uruchomiona została Podstacja Facimiechu, w związku z czym przedłużone zostały linie tramwajowe „3” i „9” do Nowego Bieżanowa.

W dniu 6 kwietnia br. odbył się turniej brydża sportowego. Brało w nim udział tylko 12 osób.

Prezydium Rady Zakładowej wysłuchało informacji kierownika biblioteki Danuty Skulimowskiej o czytelnictwie książek i prasy przez załogę przedsiębiorstwa w 1978 r.

Rada Oddziałowa Zarządu Przedsiębiorstwa, włączając się w obchody Międzynarodowego Roku Dziecka, już rozpoczęła załatwianie wszelkich spraw związanych z organizacją wycieczki do Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie. Wycieczka przewidziana jest wyłącznie dla dzieci pracowników Zarządu Przedsiębiorstwa. W programie: zwiedzanie Planetarium, Ogrodu Zoologicznego itp.

M. B.

Pamiętajmy!

Kwiecień jest tradycyjnie już miesiącem pamięci narodowej. Powracamy wówczas myślą do tych, którzy oddali życie walcząc o wolną Polskę. Hitlerowska okupacja spowodowała, że prawie każda polska rodzina straciła kogoś ze swych członków. Iluż naszych rodaków do dziś nie wie, gdzie pochowani są ich bliscy? I choć od okupacji mijają lata, to wciąż jeszcze wiele tajemnic tego okresu pozostaje niewyjaśnionych.

Jedną z takich właśnie spraw dotyczącą zresztą ludzi związanych z krakowską komunikacją zawarta jest w książce Stanisława Czerpaka i Tadeusza Wrońskiego, „Ulica Pomorska 2”, będącej dokumentem, dziejów gestapowskiej katowni, mieszczącej się pod tym właśnie adresem. Wśród kilkuset pracowniów odtworzonych przez autorów napisów ze ścian cel, pod numerem 118 w celi II na ścianie na lewo od drzwi znajduje się następujący tekst: „Tu siedzieli dnia 26.X.44 do (i tu znak zapytania) M. RYCHLIKI, E. SYRDA TRAMWJARZE KRAKOWSCY”. Nie wiemy kim byli ci ludzie. W ogóle nic o nich nie wiemy. Nie znamy nawet imion. Nie ma ich także w ewidencji naszego koła ZBoWiD-u.

Może wśród starszych pracowników, wśród ludzi w czasie okupacji związanych z przedsiębiorstwem znajdzie się ktoś, kto pamięta M. Rychlickiego i E. Syrdę, a może odnajdą się oni sami. Przecież aresztowano ich niespełna trzy miesiące przed wyzwoleniem Krakowa. Może udało im się przeżyć. Bardzo prosimy o wiadomości na adres naszej redakcji.

Miejmy nadzieję, że wspólnym wysiłkiem uda nam się ustalić jeszcze jedną kartę z dziejów MPK w mrocznych okupacyjnych czasach.

(K.G.)

Nie za tę cenę panowie!

Przyszedł do redakcji w sobotę 7 kwietnia zdenerwowany kierownik Działu BHP. „Proszę pani nie mogłem do was dojść. Na odcinku 100 metrów co krok spotykam zagrożenie, które może być przyczyną wypadku. Nie wiem, czy pan? Proszę ze mną wyjść przed budynek”. No cóż zabieram płaszcz i mimo deszczu wychodzę.

Wrażliwe na łamanie przepisów BHP czy mgr A. Do-

browskiego powodują iż kierujemy się do sterty „zruczonej” jak na skrzynie, blachy resorowej. Wystarczyło małe dotknięcie by niedbały stos zaczął z hukiem spadać. Co by było gdyby zahaczył o nie ktoś nieuważny, przechodzący? Lepiej nie myśleć.

Za chwilę zatrzymujemy jadący „pod prąd” drogą pożarową traktor. Prowadzący go młody człowiek tłumaczył się tym, że nie mógł przejechać

na drugą stronę bo na drodze stoi wózek. Myślałam, że to na przykład wózek akumulatorowy. Tymczasem jest to zwykła platforma i by droga była wolna trzeba go było tylko odeprnąć. No ale nie trzeba byłoby chcieć. Właściwie celem naszego „rajdu” miała być obserwacja miejsca gdzie godzinę wcześniej, omal nie zginęło dwóch młodych ludzi. Gdyby nie ich refleksy zmia-

(Dokończenie na str. 2)

Miała to być narada jednotematyczna „nowy regulamin premii specjalnej dla kierowców”. Miała być, bo tak naprawdę to była ona przedstawieniem „żałów” kierowców na wszystkich i wszystko.

BEZ ZMIAN

Nieustające pretensje

„Aniolowie i wilcy”

Dowiedziałam się na tej naradzie, że właściwie wszyscy bez wyjątku dziennikarze (z naszymi zakładowymi włącznie) piszą same bzdury i „nieprawdziwości” o kierowcach. Zupełnie źle pracuje Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy w dochodzeniach powypadkowych i w ogóle to najlepiej go zlikwidować, bo po co on właściwie jest. Milicja Obywatelska z reguły „leci” na kierowców z MPK, no i były podawane przykłady tylko jej nieprawidłowej działalności, że także dział Oddziałowa Rada Związkowa w Czyżynach – bo o tamtejszej naradzie piszę – ponieważ przewodniczący nie zapłacił kie-

rowcy na ziemniaki, nie wydał paczki mikołajowej, nie zabronił też skreślić pana Ludwika N. z listy do odznaki „Wzorowy kierowca”. Złym jest także dyrektor, bo ponoć „nasiał” kontrolę milicji w miejscu, gdzie było ograniczenie prędkości do 50 km/godz. Oberwało się też i urzędnikom. Były pretensje, że nie karze się ich za to, iż się mylą. A więc wszyscy „inni” chcą skrzywdzić „niewinnych”.

Prawda...

... jest jednak taka, że jeżeli o redaktorów zakładowych chodzi to znają i w pełni doceniają ciężką pracę naszych kierowców. Dają tego wiele-

kość dowody, ale znają też przykłady złej pracy i pisać o tym, imiennie piętnując winnych.

Nie bardzo więc widzę owe „bzdury”, o których mówili rozmówcy.

A Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy to niby jak ma pracować? Przecież nie od tego jest, by pracujący tam ludzie „tuszowali” wypadki spowodowane przez naszych kierowców. Niby co? Mają przejechać do wypadku, stwierdzić że kierowca czy motorniczy znajduje się pod wpływem alkoholu i może pochwalić takowego? Milicja gdyby chciała tak naprawdę panowie na was lecieć, nie zarobiliście na mandaty i to nie naprawdę

zasłużone. Wcale nie trzeba być specjalistą od ruchu drogowego by zauważyć, że niestety nie wszyscy jeżdżą prawidłowo. Nie neguję, że gdzieś tam ktoś może czuć przekonanie o niesłuszności decyzji milicjanta. Czy jednak na tej podstawie można stwierdzić, że milicja pracuje źle?

Albo tak naprawdę dotknął mnie wniosek o „votum nieufności” dla przewodniczącego ORZ. Pana Juliana Pieniążka zna większość w przedsiębiorstwie. Nie spotkałam się jeszcze, by ktokolwiek posądzał go o brak życzliwości. Jest nie tylko społecznikiem w tym dobrym znaczeniu, ale także bardzo dobrym kierowcą. Nie ma na niego skarg od

pasażerów. Pracuje na „ciężkiej linii”, bo „on” na pewno nie zawiedzie”. Nie wiem, czy fakt niewpłacenia przez niego koledze pieniędzy na ziemniaki – bo nie miał czasu – może przekreślić jego działalność. A, że nie oponował podczas skreślania kolegi z listy zasłużonych kierowców? A jak mógł skoro pana Ludwika N. skreślono ponieważ był ukarany... no a za co to przecież zainteresowany wie.

Co zaś tyczy się nasłaniania kontroli MO przez dyrektora, to także nie tak. Po pierwsze dyrektor kontroli nie zarządził, a po drugie w miejscu gdzie było ograniczenie do 50 km/godz., zatrzymywano tylko te pojazdy, które przekroczyły

70 km/godz. Nie rozumiem więc o co pretensje? Fakt, że kierowcy z różnych przyczyn spiesząc się na linię, czasami jadą nieco szybciej, nikt jednak za drobne przekroczenie ich nie karze. Jeżeli przekroczenia okazują się duże i nagminne, to wydaje mi się, że kontrole są konieczne. Pies, a więc i ja, mają ochotę być bezpieczni, przynajmniej na chodniku, a niestety, nie zawsze bezpieczni być mogą i to przeważnie, wtedy gdy kierowcy wypadnie nagle zahamować, a jedzie zbyt szybko.

Co z premią?

Między tymi wszystkimi „żałami” dyskutowano także o premii socjalnej. Nowy regulamin jest o wiele korzystniejszy od poprzedniego. Przede wszystkim pracownik nie traci prawa do premii na skutek choroby. Będzie też ona wypłacana miesięcznie. Trzeba jednak dodać, że premio-

(Dokończenie na str. 2)

wani będą przede wszystkim kierowcy za pracę na linii. Tak więc miesięczna premia specjalna wynosić będzie 1750 zł za dni pracy bez straty kursów. Za każdy dzień przepracowany powyżej ilości dni wynikających z grafiku — praca za dni wolne — kierowcy autobusów i motorniczowie otrzymują premię specjalną w wysokości 70 zł.

Premia specjalna podlega zmniejszeniu o 70 zł, jeżeli nie zostaną wykonane planowane ilości kursów na danej linii w wyniku późnego wyjazdu, zjazdu do zajezdni lub punktu technicznego, przystąpienia do pracy bez umundurowania lub też kompletu tablic informacyjnych. Natomiast premię specjalną zmniejsza się o 35 zł, jeżeli: opóźniony wyjazd na linię nastąpi z przyczyn technicznych potwierdzonych w karcie drogowej przez kierownika zmiany lub mistrza, czy też niepodjęcia pracy na linii z przyczyn technicznych (leżących po stronie przedsiębiorstwa), lub w związku z planowaną rezerwą, jeżeli kierowca autobusowy lub motorniczy podejmie pracę zleconą przez przełożonego w opisanych wyżej przypadkach, oraz jeżeli po stracie kursu lub zjeździe z linii, który nie był zawiniony przez kierowcę czy motorniczego, a będzie pracował przy usunięciu defektu.

Jeżeli powyższe warunki zostaną spełnione przez kierowców autobusowych i motorniczych zatrudnionych w niepełnym wymiarze godzin, będzie ich także obejmowała premia specjalna w wysokości 30 zł za przepracowany dzień.

Jak widać z powyższego regulamin jest korzystny dla pracowników, i jak być powinno, będą oni nagradzani dodatkowo — bo tego w układzie zbiorowym zagwarantowane nie mają — za dobrą pracę. I o to właśnie chodzi. Zniknie praw-

dopodobnie powiedzenie o premii specjalnej, że: „Czy się jeździ czy się stoi, dyrektor płaci bo się boi”. Oby się zmieniła na hasło „Solidna praca popłaca”.

FILOMENA SERWIN

Powstał Klub Miłośników Fotografii

Dnia 15 II, 79 r. Oddziałowa Rada Związkowa wraz z Zarządem IV Koła ZSMP zorganizowała spotkanie pracowników naszego Wydziału, interesujących się fotografią artystyczną. Na zebraniu tym postanowiono założyć Klub Mi-

ków Klubu odbywać się będą co najmniej raz w miesiącu, a na spotkaniach tych uzgadniać będzie tematyka prac fotograficznych, obowiązująca wszystkich członków Klubu.

W wyborach jawnych przewodniczącym KFMA jednogłośnie został wybrany kol. Leszek Siódla — inicjator założenia Klubu. Sekretarzem wybrano kol. Bogusława Skawi-

skiego. A oto pozostali członkowie-założyciele Klubu Miłośników Fotografii Artystycznej: Leszek Wochlik, Piotr Mierzejewski, inż. Wacław Habratowski i Ryszard Ignatowicz.

Postanowiono również, że na nowych członków Klubu mogą być przyjęte osoby interesujące się fotografią artystyczną. (L. S.)

Nie za tę cenę panowie!

(Dokończenie ze str. 1)

dziaby ich upadająca suwnica. Przyczyną jej upadku? No właśnie. Pracownik jadący wózkami akumulatorowym chcąc się zmieścić między leżącymi szynami a wystającą znowu na drogę pojazdów autobusem podjechał pod wysoko ułożoną prowadnicę suwnicy. Koło wózka ześliznęło się z szyny i uderzył on w suwnicę co spowodowało jej upadek. Cud, że prowadzący wózek jak i też pracujący nieopodal kolega — uskokczyli.

Tuż obok leżące w wodzie przewody wysokiego napięcia. Dookoła — a opisuję tu miejsca pomiędzy numerem 13 a 15 przy ul. Wawrzyńca — nieporządek i rozgardiasz. To co zobaczyłam w ciągu dziesięciu minut wystarczyło. Kierownik nie kłamał. Zagrożenie co krok.

Najgorsze jest jednak to, że podobno ostatnio kierowcy — nie tylko przy Wawrzyńca — nie bardzo przejmują się za-

łożeniami wydawanymi przez BHP.

Czyżby — jak twierdzą niektórzy — pogoń za dobrym „urtawieniem się” w nowym schemacie organizacyjnym przesłoniła bezpieczeństwo ludzi za których odpowiadają? Rozumiem, że produkcja a więc poprawa komunikacji to sprawa dla której pracujemy, że nowy schemat i odrobina niepokojów o własną osobę to sprawy ważne i ludzkie. Czy jednak można w tym wszystkim zapominać o bezpieczeństwie ludzi? Dział BHP nie jest panowie po to, by wam utrudniać życie. Oni działają w interesie zdrowia i życia pracowników i zalecenia bhp-owców może czasem uciążliwe na pewno jednak słuszne, muszą być respektowane i to bez względu na to czy kierownik działu się komuś podoba czy też nie. Powie ktoś po co to wszystko przecież wypadku nie było. Fakt, ale jak dojdzie do tragedii będzie można jedynie ją stwierdzić, by zaradzić czasu nie stanie i oby nie doszło do absurdu niepotrzebnej śmierci.

FILOMENA SERWIN

W piątek 6 kwietnia ogłosziliśmy przez radiowęzeł, że sobota 7 kwietnia jest dla pracowników MPK normalnym dniem pracy. I wówczas przeczyliśmy, zmasowany atak pracowników, którzy telefonicznie chcieli się dowiedzieć bliższych szczegółów tej decyzji. Musieliśmy wystrzelić mnóstwo bardziej lub mniej uzasadnionych pretensji, z których jedna była z całą pewnością słuszną: dlaczego tak późno zawiadamiać załogę?

A cóż my mieliśmy zrobić, skoro oficjalną wiadomość otrzymaliśmy dopiero właśnie w piątek o godz. 10 rano? Jak więc mogliśmy podać ją wcześniej? Nieoficjalnie wprowadzić już od kilku dni mówiło się o konieczności pracy w sobotę. I tutaj nasuwa się trochę refleksji, niekoniecznie przyjemnych dla tych, którzy tak długo zwlekali z informacją. Przecież zawarta w biuletynie Ministerstwa Pracy, Płac i Spraw Socjalnych „Służba Pracownicza” nr 2 z lutego

1976 r. i nr 1 ze stycznia 1977 r. — wykląda przepisów dotyczących wolnych sobót, stwierdza jednoznacznie, że „okres dwóch tygodni wydaje się być minimum czasu między zawiadomieniem praco-

owników, a udzieleniem dnia wolnego”. U nas tymczasem dobrze jest, jeżeli wiemy co będzie z wolną sobotą na trzy dni przed jej terminem. Oczywiście przy doświadczonej interpretacji można dojść do wniosku, że powiadamiać z takim wyprzedzeniem należy załogę tylko w wypadku udzielenia dnia wolnego. Nie zapominamy jednak, że terminy wolnych sobót są zna-

ne wszystkim zainteresowanym i ludzie mają prawo zaplanować sobie ten czas inaczej. Bo przecież stosunek pracy rodzi obowiązki i uprawnienia dla obu stron, a jednym z obowiązków zakładu pracy jest

Od kilku lat w kwietniu — miesiącu ubezpieczeń, popularyzuje się różne ich formy. Chcielibyśmy w naszym kwietniowym numerze zająć nieco uwagi czytelników, sprawami ubezpieczeń od nieszczęśliwych wypadków. Bo choć zawsze mamy nadzieję, że wypadek spotka kogoś innego a nie nas, to jednak czasem właśnie nam przytrafia się nieszczęście. I choć pieniądze nie stanowią pełnej rekompensaty utraty zdrowia, czy życia, to jednak właśnie wtedy są one szczególnie potrzebne nam, bądź naszej rodzinie.

Chcielibyśmy dzisiaj omówić trzy formy ubezpieczeń. Dwie prowadzone przez PZU i jedną działającą przy naszej Radzie Zakładowej.

Najpopularniejszym ubezpieczeniem w naszym przedsiębiorstwie jest tzw. Kasa Pośmiertna, działająca przy Pracowniczej Kasie Zapomogowo-Pożyczkowej. Do Kasy Pośmiertnej należy każdy członek naszego Związku Zawodowego, będący jednocześnie członkiem PKZP. Składka członkowska nie jest stała i jej wysokość zależy od ilości członków Kasy, którym w danym okresie należy się wypłata świadczenia. Zasada jest udział wszystkich członków w wysokości 2 zł w każdym wypłaconym świadczeniu. Prawa członkowskie zdobywa się po 2 miesiącach od daty zgłoszenia akcesu do Kasy, skreślenie następuje z datą wystąpienia ze Związku Zawodowego lub odejścia z pracy.

Świadczenie należne z tej Kasy to: 8 tys. zł w wypadku śmierci pracownika lub jego współmałżonka, 4 tys. zł w wypadku śmierci dziecka pracownika, a 500 zł w razie urodzenia dziecka martwego.

Zainteresowanym bliższych informacji może udzielić Janina Kasprzykowa z Rady Zakładowej.

Wśród wielu form ubezpieczeń w PZU jest dożywotnie ubezpieczenie grupowe rodzinie. Warunkiem przystąpienia do tej formy ubezpieczenia jest wyrażenie zgody przez 75 proc. załogi danego wydziału. Aktualnie z tej formy korzysta Zakład Taksówek, Wydział Remontowo-Produkcyjny, kierowcy i pracownicy administracyjni z Bieńczyce, motorowi z WET Nowa Huta, Ośrodek Szkolenia Kierowców oraz od 1 marca br. WET Podgórze. Pozostałe wydziały jak dotąd nie zgłosiły akcesu. Składka z tytułu tego ubezpieczenia wynosi 42 zł, lub 60 zł miesięcznie, a ubezpieczonemu lub jego rodzinie przysługuje świadczenie w przypadku śmierci pracownika 21 000 zł, przy składce 42 zł i 30 000 zł przy składce

Ubezpiecz się!

60 zł, połowa tej sumy w razie śmierci małżonka ubezpieczonego i odpowiednio mniejsze sumy w razie śmierci dzieci lub dalszych krewnych.

Warunkiem otrzymania pieniędzy z tytułu tego ubezpieczenia jest regularne opłacanie składek, na co szczególnie należy zwrócić uwagę w razie dłuższych przerw w pracy, np. urlopu macierzyńskiego, urlopu bezpłatnego itp.

Pracownicy odchodzący na rentę lub emeryturę mają prawo do dalszego ubezpieczenia o ile poprzednio byli objęci dożywotnim ubezpieczeniem i mają opłacone składki za poprzedni rok.

Zainteresowanych tą formą ubezpieczenia odsyłamy po szczegółowe informacje do p. Zofii Patko bądź do ludzi zajmujących się tym ubezpieczeniem w poszczególnych wydziałach.

Ostatnią formą, którą chcemy dzisiaj omówić jest ubezpieczenie grupowe od następstw nieszczęśliwych wypadków pracowników ubezpieczonych zakładów pracy. Ubezpieczenie to obejmuje wszystkie wypadki jakich mogą doznać pracownicy zarówno w czasie pracy, jak i poza nią, np. w domu, lub na urlopie. Objęte są nim także wypadki komunikacyjne, a więc jego posiadacz ubezpieczony jest również od następstw nieszczęśliwych wypadków wynikłych z prowadzenia cudzego pojazdu mechanicznego, bądź wypadków, którym ulegnie będąc pasażerem cudzego pojazdu.

Stawka ubezpieczeniowa wynosi 8 zł przy sumach ubezpieczeniowych 15 000 zł na wypadek śmierci i 30 000 zł na wypadek trwałego kalectwa.

Warunkiem wypłaty odszkodowania z tytułu tego ubezpieczenia jest dostarczenie orzeczenia lekarskiego o stanie zdrowia poszkodowanego po wypadku oraz zaświadczenia o opłaconiu składek.

Aktualnie z tej formy ubezpieczenia korzysta około 1/6 naszej załogi, chyba warto tę liczbę powiększyć.

Bliższych informacji o ubezpieczeniach grupowych od następstw nieszczęśliwych wypadków udziela pani Stanisława Budzon i Wiesława Czernek z Działu BHP.

Sądymy, że wielu naszych pracowników zechce skorzystać z przedstawionych wyżej ubezpieczeń, przede wszystkim we własnym, dobrze pojętym interesie. Szczerze zachęcamy.

(K.G.)

W ZAKŁADZIE TRANSPORTU

Konkretne postulaty — realizować na bieżąco

Ponieważ w br. obchodzimy Międzynarodowy Rok Dziecka przewidujemy wiele atrakcyjnych wycieczek dla dzieci naszych pracowników, oraz kilka przedstawień teatralnych w Krakowskiej „Grotosce”. Załoga Zakładu Transportu postawiła również ufundować książeczki mieszkaniowe dla dzieci zmarłego w 1977 roku kierowcy z naszego Zakładu Stanisława Mikulę. Książeczki te postanowiono wręczyć w czerwcu na specjalnym spotkaniu. A, że to szlachetne przedsięwzięcie będzie zrealizowane — można mieć pewność — widząc zaangażowanie całej załogi w tego typu akcje. Fundusz rewaloryzacji m. Krakowa najlepiej o tym świadczy.

Następnie rozpoczęła się żywa dyskusja, w której nie brak było ostrych — ale konkretnych wypowiedzi. Padły postulaty, w wyniku realizacji których można będzie jeszcze lepiej pracować. Stary wysłużony sprzęt często odmawia posłuszeństwa. Każdy z kierowców powinien czuć się jego właścicielem, a wówczas najstarszy nawet „gruchot” będzie pełnosprawnym środkiem transportu, bo dobre chęci czynią czasami cuda. Duże znaczenie dla żywotności pojazdów mają prawidłowe obsługi techniczne. I tutaj — jak stwierdzili dyskutanci — jest jeszcze wiele do zrobienia.

Burliwa dyskusja przeciągnęła się do późnych godzin popołudniowych. W jej zakończeniu głos zabrał tow. Marian Kalinowski, który stwierdził m. in.: „ciszy fakt, że mimo trudności jakie napotykacie, potraficie dobrze pracować. Świadczy o tym to, że we współzawodnictwie międzywydziałowym z roku na rok podnosicie swoją pozycję. Tak jak nasze przedsiębiorstwo jest na usługach naszego miasta, tak wy jesteście na usługach naszego przedsiębiorstwa. Od waszej dobrej pracy w jakimś stopniu zależy dobra praca naszego przedsiębiorstwa. Życzę Zakładowi Transportu jeszcze większych osiągnięć, jeszcze lepszej pracy i samych sukcesów w oowych zamierzeniach”.

Pierwsza narada w Zakładzie Transportu była naradą konkretnych postulatów i wniosków... teraz czas na ich realizację.

TADEUSZ DOMINIAK

Dlaczego tak późno?

W piątek 6 kwietnia ogłosziliśmy przez radiowęzeł, że sobota 7 kwietnia jest dla pracowników MPK normalnym dniem pracy. I wówczas przeczyliśmy, zmasowany atak pracowników, którzy telefonicznie chcieli się dowiedzieć bliższych szczegółów tej decyzji. Musieliśmy wystrzelić mnóstwo bardziej lub mniej uzasadnionych pretensji, z których jedna była z całą pewnością słuszną: dlaczego tak późno zawiadamiać załogę?

Wszystkim zainteresowanym i ludzi mają prawo zaplanować sobie ten czas inaczej. Bo przecież stosunek pracy rodzi obowiązki i uprawnienia dla obu stron, a jednym z obowiązków zakładu pracy jest

tać o tym, że jego pracownicy przychodząc w wolną sobotę muszą uporządkować wiele mniej lub bardziej ważnych spraw i na te muszą mieć odpowiednią ilość czasu. W wolne soboty nie pracują przecież żłobki i przedszkola, krócej czynne są sklepy.

W naszym przedsiębiorstwie decyzja ogłoszona dopiero w piątek spowodowała dodatkowe komplikacje. Pracujący w ruchu ciągłym motorniczowie, kierowcy i robotnicy zaplecza technicznego wykorzystują dzień wolny za wolną sobotę przez cały miesiąc. I tu powstał problem. Część tych ludzi dzień wolny już otrzymała. Pozostałym został on wstrzymanu. Czy to jest sprawiedliwe?

Mniej ważne dla nas jest, czyje winy decyzje ogłoszone tak późno. Chcielibyśmy jednak wiedzieć dlaczego naruszono obowiązujące przepisy. A przede wszystkim chcielibyśmy aby w przyszłości nie dochodziło do podobnych sytuacji.

Zmiany i współdziałanie

30 kwietnia odbyła się w Zakładzie Komunikacji Szynowej ostatnia operatywa. Ostatnia bo w nowym schemacie organizacyjnym zakład ten rozpadł się na cztery niezależne od siebie zakłady. Niezależne jeżeli chodzi o zakres obowiązków i uprawnień kierowników, bo faktycznie bez dalszego współdziałania nie byłoby mowy o właściwym wykonywaniu obowiązków. Taki był też właściwy sens i cel tej ostatniej operatywy.

Faktem jest, że dotychczas kierownictwo byłego zakładu było wyjątkowo zgranym zespołem. Wiele w tym zasług byłego szefa, a obecnego zastępcy dyrektora mgr inż. T. Trzmiela, Podkreślali to wszyscy zebrani. Atmosfera koleżeńkości nie niosła za sobą ulg w wykonywanych obowiązkach i solidnej pracy. Każdy musiał zrobić swoje i to zrobić dobrze, bo kolega także był surowo rozliczany.

Należy życzyć tym ludziom, by po możliwie szybkim odnalezieniu siebie w nowym schemacie ich koleżeńskie kontakty były podtrzymywane nadal, bo życie pokazało, że w wielu wypadkach wychodziło to na zdrowie krakowskiej komunikacji.

F. S.

Dobry brygadzysta to połowa sukcesu

Prace brygad Wydziału Torów przy remontach torowisk w naszym mieście, koncentrują się obecnie w ul. 18 Stycznia (kontynuacja remontu rozpoczętego w ub. roku i przerwanego na okres zimy), na węzle ulic Dietla i Bohaterów Stalingradu oraz przy remontach zapobiegawczych w różnych częściach miasta — np. przy wymianie siatek ochronnych czy asfaltowaniu dziur na jezdni przy torach.

Jedną z pracujących brygad torowych w ul. 18 Stycznia, jest dwunastoosobowa — Władysława Irzyka. Brygada ta, zdobyła I miejsce we współzawodnictwie międzybrygadowym w Wydziale Torów za 1978 rok.

Rozmawiam z z-cą kierownika Wydziału Torów Tadeuszem Kasperczykiem i st. mistrzem Kazimierzem Waligórą...

— Ile brygad torowych rywalizowało ze sobą o tytuł najlepszej?

— Siedem. Każda z nich starała się być najlepszą, ale zwyciężyła brygada IRZYKA. Miejsce II przypadło szesnastoosobowej brygadzie STANISŁAWA DUDKA, a III podzieliły się dwie, każda licząca po 8 pracowników — brygady JOZEFA CYGAŁA i WŁADYSŁAWA GÓRKI.

— Co przede wszystkim

brane było pod uwagę przy ustalaniu kolejnych miejsc?

— Dobra organizacja pracy, stosowanie się do przepisów BHP, porządek zarówno na stanowisku pracy jak i na placu (w barakowozach) oraz dyscyplinowanie członków brygady.

— Mieć dobry, zgrany, oddany pracy zespół ludzi, to połowa sukcesu. Druga połowa, to zdolność kierowania tym zespołem i... własny przykład jak należy postępować.

— Co można powiedzieć o brygadziście Władysławie Irzyku?

— Długoletni, dyscyplinowany pracownik przedsiębiorstwa, dobry organizator, starający się zawsze do pracy wnieść coś nowego — by została ona wykonana jak najlepiej.

Nielatwa jest praca brygad torowych — przy ciągłym ruchu pojazdów na jezdni, cały czas przebiegających na powierzchni, a tym samym narazonych na ciągłe zmiany atmosferyczne.

Podjęcie współzawodnictwa pracy — rywalizacja między sobą o jej jakość, sprawne wykonanie zadań swojego Wydziału, co w sumie nie jest sprawą obojętną dla komunikacji szynowej w naszym mieście.

M. B.

OBRADOWAŁA KSR

Nowy schemat — lepsza organizacja

Zmiana schematu organizacyjnego nie jest już dla nikogo w naszym przedsiębiorstwie nowością, są jednak u wielu wątpliwości.

Po wielu tygodniach prac związanych z opracowaniem schematu został on ostatecznie zatwierdzony na Konferencji Samorządu Robotniczego 29.III. br. Było wiele propozycji i zmian w już wydawałoby się opracowanym projekcie. Niektórzy pytali: „czy już wyszedł schemat w kolorze różowym? Czekam na taki, pewnie będzie wszystkim odpowiadał”. Było też odrobinkę niepokoju. Niektórzy aż za bardzo angażowali się w mające nastąpić zmiany. Do tego stopnia, że zapomniano czasami o podstawowych obowiązkach zastanawiając się co można zyskać bądź trzeba będzie stracić na zmianach. Odczułimy i w naszej redakcji tę „nerwowkę”. „Daj mi pani spokój, nie nie powiem, nie wiem co jutro będę robił, a pani mi tu zawraca głowę informacjami”. Była to niestety częsta reakcja na nasze odpowiedzi w niektórych wydziałach. Na szczęście emocje się skończyły.

O co chodziło w tych wszystkich zmianach?

Do tej pory w przedsiębiorstwie było tak, że nie bardzo było wiadomo, za co kto odpowiada. Niby był kierownik Wydziału — powiedzmy autobusowego, odpowiadał niby za wszystko, a tak właściwie to nie wiadomo za co. Kanał i zapewnienie bezpieczeństwa pracujących w nim ludzi to był jego obowiązek, ale za drożność kanalizacji odpowiadał Zakład Remontowo-Inwestycyjny. Pracownik by obliczono mu zarobki, jechał z Nowej Huty na ul. Bocheńską, by pobrać ubranie, na IV Zajeździe, a na Wawrzyńca, by wpłacić na ziemniaki. No i trwały te podróże w nieskończoność.

Nowy schemat organizacyjny zakłada, iż pracownik będzie miał wszystko na miejscu. Będzie odpowiadał za wszystko, co dzieje się na terenie — już nie wydziału a zakładu. Fakt, ma większe obowiązki, ale też i o wiele większe uprawnienia.

Tak więc w nowym schemacie będzie jedenaście samodzielnych zakładów: Eksploatacji Autobusów — Bieńczyce, Eksploatacji Autobusów — Czyżyny, Napraw Autobusów, Transportu i Sprzętu Specjalnego, Taksówek, Eksploatacji Tramwajowej — Podgórze, Eksploatacji Tramwajowej — Nowa Huta, Napraw Tramwajów, Sieci i Podstacji, Budowlany, oraz Zakład Torów.

I-szemu Zastępcy Dyrektora d.s. Technicznych inż. T. Trzmielowi podlegają działy techniczne, Głównego Mechanika, Dział BHP, Główny Specjalista d.s. Przygotowania Produkcji i Kooperacji oraz Wydział Zaopatrzenia Materiałowego. Zastępcy Dyrektora d.s. Ruchu mgr W. Maikowi podlega Główna Dyspozytornia, Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy, Wydział Nadzoru Ruchu, Wydział Koordynacji Eksploatacyjnej, Wydział Taryfowo-Biletowy i Wydział Łączności. Zastępcy Dyrektora d.s. Inwestycyjnych i Zaplecza inż. B. Kozłowskiemu do dotychczasowych podległych działów dodano Dział Ogólny. Zastępcy Dyrektora d.s. Pracowniczych i Ekonomicznych mgr A. Kusinie podlega Dział Zatrudnienia i Płac, Pracownia Socjologiczna, Dział Gospodarki Odzieżowej i Szkolenia, Ekonomiczny, Kultury, Sportu i Wychowania oraz Dział Socjalno-Bytowy.

Głównemu Księgowemu podlegają działy takie jak dotychczas. Kierownicy poszczególnych zakładów podlegają bezpośrednio Dyrektorowi.

Jak każda nowość, zatwierdzony przez KSR schemat budzi także kontrowersje. Musi upłynąć trochę czasu, by przekonać się kto ma rację. Założenia są na pewno słuszne. Chodzi o lepszą organizację pracy, a tym samym podniesienie wydajności pracy, bez specjalnego zwiększenia wysiłku ludzkiego. Czy założenia się sprawdzą, zależy już od wykonawców, a więc od nas wszystkich.

FILOMENA SERWIN



Krakowskie przedsiębiorstwo na rzecz MPK

Z cenną inicjatywą wystąpił Komitet Krakowski PZPR, udzielenie pomocy.

Widząc trudną sytuację materialową, w której od dłuższego czasu znajduje się nasze przedsiębiorstwo, zainicjował on odbycie giełdy pod hasłem „Krakowskie przedsiębiorstwo świadczy pomoc na rzecz MPK”. Celem tej giełdy było udzielenie daleko idącej pomocy w zakresie produkcji i regeneracji części. O tym, jak bardzo była ona potrzebna, niech zaświadczy fakt, że aktualnie w naszych warsztatach powstaje 2235 części, a do zaspokojenia potrzeb brakuje jeszcze około 300 elementów, których w naszych warunkach wytwarzać się nie da.

Na II giełdę (pierwszą zorganizowano w 1976 r.) zaproszono przedstawicieli 40 krakowskich zakładów pracy. Przysłały swych reprezentantów — 32. Kierownik Wydziału Ekonomicznego KK PZPR Tadeusz Nowicki, I sekretarz naszego KZ PZPR Ryszard Borowski i dyrektor MPK Ignacy Wilk, zwrócili się do o-

becnych z gorącym apelem o udzielenie pomocy. Apel nie pozostał bez echa. Wstępnie odpowiedzieli na niego przedstawiciele 15 przedsiębiorstw, którzy postarali się w miarę swoich możliwości uzupełnić nasze braki. Trudno by było wymienić w tej chwili wszystkich, chcących nam przyjść z pomocą, tym niemniej wierzyć wypada, że nie będą to tylko puste deklaracje. Kilku reprezentantów krakowskich zakładów pracy zgłosiło gotowość przeprowadzenia rozmów z naszymi fachowcami. I w tym przypadku również wypada mieć nadzieję, że rozmowy te odbędą się i przyniosą konkretne rezultaty.

Po zgłoszeniu deklaracji

tow. Tadeusz Nowicki podziękował wszystkim za stworzenie przychylnej MPK atmosfery i zaapelował o rzetelne podejście do przyjętych na siebie dobrowolnie przeciw

dań, których realizacja leży w interesie wszystkich mieszkańców Krakowa, a więc pracowników tych przedsiębiorstw.

(K. G.)

Ważne dla kierowców i motorniczych

Wiele mówi się i pisze o alkoholizmie, o konieczności jego zwalczania. Problem ten występuje ze szczególnym natężeniem w przedsiębiorstwach zatrudniających kierowców i motorniczych, a więc i w MPK. I u nas inspektorzy Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego często muszą odsyłać do domu tych prowadzących pojazdy, których oddech wskazuje na spożycie alkoholu. Chyba wszyscy związani na co dzień z ruchem drogowym wiedzą, że nasz kodeks drogowy uważa za niedozwoloną dawkę alkoholu we krwi wynoszącą już 0,2 promila. Ale ile to jest kie-

liszków wódki, czy kufli piwa? Bardzo niewiele. Jedno duże piwo zawiera 0,3 promila alkoholu, 100 g wódki 0,6 promila przy czym ilość ta będzie wykazana przez probierz dopiero po 1,5 godz. Tyle samo alkoholu zawiera jedna szklanka wina.

Istotnym problemem jest także czas spalania przyswojonego przez organizm alkoholu. Zależy on od wielu czynników, średnio jednak przyjmuje się, że wynosi 0,1 promila na godz., przy czym ta liczba nie odnosi się do małych dawek rzędu 0,3—0,4 pro-

mila, które są spalane bardzo nieregularnie.

Wnioski należało już do was drodzy czytelnicy. Pamiętajcie jednak, że po wypiciu 100 g wódki, bądź szklanki wina przez 8 godz. nie można siadać za kierownicą autobusu i na stanowiskiem tramwaju. W interesie własnym, pasażerów, a także wypadkowców, którym wbrew niektórym opiniom interwencje ze wskaźnikiem trzeźwości nie sprawiają żadnej przyjemności.

Na podstawie danych uzyskanych z Instytutu Medycyny Sądowej opracował (K. G.)

TO SIĘ NAZYWA GOSPODARNOŚĆ?

Bezmyślna dewastacja części zamiennych

Czy ktoś z Was, drodzy Czytelnicy widział, w jaki sposób transportuje się u nas naprawione części i zespoły z Zakładu Napraw Autobusów do poszczególnych zajezdni?

Otoż Zakład Transportu podstawia na ul. Wawrzyńca zwykły samochód ciężarowy marki „star” z odkrytą skrzynią, bez plandeki. Na tę skrzynię, zabłoconą i zabrudzoną wrzuca się, dosłownie wrzuca, zregenerowane i naprawione części i zespoły. Ciężkie resory np. trafiają w sąsiedztwo drobnych zaworów pneumatycznych itd. W dodatku poszczególnie detale, wymagające czystości i delikatnego obchodzenia się, są zupełnie niezabezpieczone. Nie zakleja się plastrami końcówek czy gwintów, nie nakłada zatyczek. A czasami wystarczy tylko kawałek błota, który dostanie się do środka precyzyjnego urządzenia...

Z tak załadowanym ładunkiem, pozbawiony resorów „star” wyrusza na trasę. Na każdej większej dziurze wrzucone na platformę części podskakują niczym pchły na uwięzi, obijają się o siebie nawzajem, walą z całej siły o burty. Czy można się więc dziwić, że niektóre części po dotarciu do bazy wymagają nowej naprawy, a czasami nadają się tylko do wyrzucenia. Na marne idzie ciężka praca mechaników Zakładu Napraw Autobusów, wyrzuca się w błoto społeczny majątek. Nierzadko też na tym tle rodzą się wzajemne pretensje pracowników zajezdni do Zakładu Napraw i odwrotnie.

A wszystkiego można by uniknąć, gdyby przestano traktować cenne części autobusowe jak nikomu nieprzydatny złom. Gdyby zaczęto sobie zdawać sprawę wreszcie, że nowoczesne autobusy typu „berliet” w niczym już nie przypominają starych i prymitywnych „pudel”. Poszczególne części i zespoły autobusowe muszą być przewożone w specjalnych pojemnikach, specjalnie zabezpieczone przed większymi wstrząsami i zabrudzeniem.

Myśl to oczywiście nie nowa. Kiedyś już w naszym przedsiębiorstwie zgłoszono wniosek racjonalizatorski, na podstawie którego wykonano specjalne pojemniki do transportu części zamiennych. Była nawet propozycja aby pojemniki te, dla ulżenia pracy, były załadowywane i wyładowywane z samochodu przy pomocy elektrycznego podnośnika.

Niestety, po niedługim czasie cały projekt racjonalizatorski i wszystkie ułatwienia diabli wzięli. Nie wiedzieć czemu wrócono do starych, skompromitowanych sposobów przewozu i załadunku części. Tracą na tym pracownicy, tracą przedsiębiorstwo. Jak długo jeszcze?

Ostatnio na zebraniu VIII OOP zgłoszono znów wniosek o przywrócenie pojemników i przerwanie tej bezmyślnej dewastacji części. Może więc teraz, gdy sprawą zajmie się organizacja partyjna, coś się zmieni w tej kwestii?

LECH KORECKI

Prezentujemy

„Rasowy” kierownik

Mówią o nim, „chodząca kronika MPK”. „Nie wie pani gdzie znaleźć materiały o tym odległym temacie? Najlepiej skontaktować się z kierownikiem Działu Ekonomicznego panem KAZIMIERZEM SŁIWIŃSKIM, chętnie udostępni to co ma”. To prawda, kilkakrotnie przekonałam się, że praktycznie niedostępne nigdzie w przedsiębiorstwie materiały posiadał pan Słowiński.

„To bardzo dobrze, że pani właśnie o panu Słowińskim pisze. To prawdziwie „rasowy” kierownik”. Takt idzie w parze ze stanowczością. A więc nawet smutna prawda powiedziana przez niego nie powoduje urazy, a tak jak być powinno — mobilizuje.

Właśnie MPK-owscy ekonomiści to jego szkoła. Pierwszy kontakt z Nim u wielu zadecydował, że zostali w przedsiębiorstwie. Młodym służy materiałami

i cenniejszymi wielokrotnie od nich wskazówkami. Z pomocy pana Kazimierza korzystają także magistranci”.

Kiedyś był czołowym działaczem sportowym w naszym przedsiębiorstwie. Dziś pracuje w KOZPN, w Komisji Dyscypliny i Wychowania. W przedsiębiorstwie zaangażowany jest w pracę Komisji Historycznej d/s Rozwoju Izby Tradycji. Cokolwiek robi, robi dobrze i tylko a może przede wszystkim z poczucia obowiązku. Jest odznaczony „Złotym Krzyżem Zasługi” i odznaką „Zasłużony pracownik MPK”. No i jak stwierdzili moi rozmówcy zawsze można liczyć na jego pomoc bo jest przede wszystkim człowiekiem. Tutaj mój komentarz jest chyba zbędny oprócz stwierdzenia, że z przedsiębiorstwem związanym jest od 40 lat.

F. SERWIN

Święta, święta i... po świętach

...mówi stare porzekadło, którego nikt prawie nie bierze sobie do serca, bo gdyby było inaczej, uniknęłoby się tej całej przedświątecznej krzątaniny, często ponad siły, przeważnie pracującej zawodowo dziś „pani domu”. Cóż nam jednak począć kiedy już na kilka tygodni wcześniej o zbliżających się świętach myślały nasze babki, później matki, a teraz my musimy.

A tradycja każe okres przedświąteczny dzielić na kilka etapów. Pierwszy, to przewracanie do góry nogami całego mieszkania — wietrzenie, trzepanie, mycie okien, czyszczenie podłóg aż do wyglądu kryształowych lusterek. Powiecie, że to nieprawda, że większość tego nie robi w okresie przedświątecznym? Kto nie wierzy niech spojrzaj tylko na balkony naszych bloków. dyskretnie zaglądnie w okna mieszkań, czy odwiedzi w tym okresie znajomych, a upewni się, że wiosenne porządki robione właśnie przed świętami, to tradycja, która w naszym narodzie wcale nie ginie.

Im bliżej świąt, to prace porządkowe ustępują miejsca zdobiciom świątecznych wiktuałów. W tym czasie, rzadko można zastać

kogoś w domu. Do sklepów wyprawiają się całe rodziny. W zakupach uczestniczą seniorzy, rodu i niemowlęta. Oni zresztą najlepsze kąski do domu znieśli. Stać przecież w kolejkach nie muszą.

I wreszcie święta. Krótkie dwa dni relaksu (?) i konsumpcji tego, co zostało na nie przygotowane. Szybko mija więc czas sprawiedliwie (nie zawsze) dzielony między jado i picie (niestety przeważnie trunków), rozmowy z rodziną, zaproszonymi gośćmi, oglądaniem telewizji i czasem, chociaż rzadziej (w tym przypadku tradycja zanika) wiosennym spacerem. I ani się spostrzeżemy jak wieczór drugiego dnia świątecznego przypłynie nam, że już za parę godzin trzeba będzie zbierać się do pracy.

A pierwszy, poświęcony dzień, dłużej się jak żaden inny. Zmęczonych nadożdża refleksje... było grunto-
wne sprzątanie, bieganie za aprozami i... były dwa dni — nie podpowiadacie tylko, że odpoczynku. Nie wierzę by ktoś w święta mógł naprawdę wypocząć.

Tradycji znów stało się zadość. Minęły jeszcze jedno święto. Trochę nawet żal, że są już za nami.

(M.B.)



— Oddychu brak, serca nie słysze. Albo jestem głuch, albo pan nie żyje.

HUMOR

NIEFOKÓJ

W poczekalni kliniki rejonowej rozmawiają dwaj panowie:

— Czy można wiedzieć, co panu dolega?
— Właśnie! Dam się przebadac, jestem zaniepokojony, bo już od roku nie mi nie dolega...

WYZNANIE

Zona do męża:

— Jestem zrozpaczona, przypaliłam dziś mleczną zupę na śniadanie. To mi się zdarzyło pierwszy raz od 30 lat.
— Nie martw się, kochanie. Może ci zresztą wyznać, że nie znoszę mlecznej zupy.

POWÓD

Któręś z grudniowych ubiegłorocznych nocy Janowi zdarzyła się przykra rzecz. Wracał akurat z pobliskiej gospody. Trochę się kiwał. Akurat wtedy przechodził koło jego domu nasz komendant milicji. Komendant, widząc, że Jan próbuje wejść do domu przez okno, uchwycił go za rękaw:
— Obywatel dokąd?
— Do domu.
— Do domu przez okno?
— To dlatego, komendancie, że w drzwiach stoi moja stara.

OSTATNIA SZANSA

Kasjer wchodzi do dyrektora:
— Panie dyrektorze, muszę koniecznie wyjść.
— A dokąd to?
— Na wysięgi konne.
— Oszalał pan! Zaraz ma przyjść komisja na kontrolę!
— Właśnie. Wysięgi to moja ostatnia szansa.

ADEKWATNIE

Pewien wydawca zaangażował nową sekretarkę. Zaraz pierwszego dnia przyjęła jakąś telefoniczną wiadomość i odpowiednią notkę położyła na biurku szefa.
— Nic nie mogę odczytać z tego, co pani napisała.
— Bo ten pan, który dzwonił, miał bardzo niewyraźną wymowę.

TRIUMFATOR

Bernard Shaw przechwalał się kiedyś, że pisał jedynie genialne utwory. Jeden z przyjaciół mówi:
— No a przecież jedna z twoich sztuk została wywiedzana w Londynie, Berlinie, Nowym Jorku i w Rzymie!

— Zgoda, ale który z autorów może się pochwalić takim światowym rozgłosem?

PRZEOCZENIE

Stały gość do kelnera:

— Zawsze kiedy zamawiam pieczeń dostaję dwa kawałki mięsa, a dziś dostałem tylko jeden. Dlaczego?

— To wina kucharza. Zapomniał przekroić.

EKWIWALENT

Rozmawiają dwaj starsi panowie.

— Zdaje mi się, że we wszystkich waszych sporach twoja żona ma zawsze ostatnie słowo...

— Tak, ale ja zawsze potem jeszcze coś sobie myślę.

W PORZĄDKU

Rzecz dzieje się w Rzymie. Amerykańska turystka wzywa na pomoc policjanta.
— Proszę pana — mówi — jakiś mężczyzna mnie uszczypnął.
— Który? — pyta policjant.
— Ten — wskazuje turystka kłępo bruneta stojącego obok kiosku z lodami.
— W porządku — odpowiada policjant. — Ja go znam. To stosunkowo porządny człowiek...

WNIOSEK

Mala Hania po raz pierwszy poszła do naszego drewnianego kościołka. Podczas podniesienia wszyscy klękają. Hania szepce zdumiona:
— Babciu, dlaczego ci wszyscy ludzie klękają?
— Żeby się pomodlić.
— To niemożliwe!
— Dlaczego tak sądzisz?
— Bo oni nie są w piżmach.

EKWILIBRYSTKA

Dziennikarz odwiedza sanatorium dla nerwowo chorych. Wchodzi do pokoju jednego z pensjonariuszy i zastaje go stojącego na rękach. Dziennikarz chwilę przygląda się, wreszcie mówi:
— To bardzo oryginalne co pan robi, ale to chyba bardzo męczące?
Pensjonariusz, z trudem odwracając głowę wyjaśnia:
— Sama ekwilibrystka nie jest trudna, najtrudniejsze jest trzymanie Ziemi na rękach!

Przedświąteczna sonda

Z pytaniem „Czy pani względnie pan lubi święta?” — zwróciłam się do kilku osób z naszej załogi. Wśród nich byli ludzie młodzi i starsi wiekiem, wolni i posiadający rodzinę. Przechylnie ich wypowiedzi i zastanówcie się, która z nich zbliżna byłaby z waszą.

— Święta to lubię, ale nie przedświąteczne porządki i zakupy — obrzędna z WET Podgórze STANISŁAWA GŁOWACKA.

— Dokąd nie zajmowałem się domem, to lubiłem święta. Obecnie kiedy do mnie należy przedświąteczne zaopatrzenie domu, tak się namęcam przy robieniu zakupów, że tracę humor na całe święta — kierownik Sekcji Księgowości Kosztów Własnych JOZEF STASIAK.

— Oczywiście, że lubię. W rodzinnym gronie i wśród najbliższych. A jeżeli tylko pogoda dopisze pójdę na wiosenny spacer. Przygotowaniem do świąt zajmuje się mama — kierownik magazynu nr 7 TERESA KWISTEK.

— Święta to odprężenie. To miłe spędzony czas z bliską i dalszą rodziną. Przygotowania przedświąteczne? Owszem biorę w nich udział ponieważ chcę być dobrym mężem — motorniczy z WET w Podgórzu JAN MACIUSZEK.

— Bardzo lubię święta. Rodzinny ciepły nastrój. Nawet porządki w domu i przedświąteczne przygotowania mimo, że uciążliwe dla pracującej kobiety — też mają swój urok — kierowniczka hali maszyn ANIELA ZBROJA.

— Nie za bardzo lubię święta. W tym roku tak mi się złożyło, że wszystkie noce będę w pracy. Po przyjściu do domu trzeba się będzie trochę przespać, później zjeść świąteczny obiad i po zostanie jeszcze trochę czasu na oglądanie programu telewizyjnego — dyspozytor WEA Czyżyny KAZIMIERZ STUDNICKI.

Dziękując moim rozmówcom za wypowiedzi, życze im spędzenia dwóch świątecznych dni w miłym, pogodnym nastroju wśród najbliższych i przyjaciół.

M. B.

Z różnych miast

WARSZAWA — Oszczędne tramwaje

Dwa nowe wozy, oznaczone symbolem 106-N produkcji Chorzowskiej Wytwórni „Konstal”, które otrzymały ostatnio MZK — zużywają mniej energii elektrycznej. Wprowadzono w nich nowe układy tyrystorowe, dzięki którym, w toku eksploatacji jednego wozu będzie można w ciągu roku zaoszczędzić ok. 30 tys. kWh.

Nowe rozwiązanie powinno przyczynić się w przyszłości do poprawy częstotliwości kursowania pojazdów. Wskutek zmniejszenia poboru mocy przy tych samych podciężach zasilających trakcję tramwajową będzie można wysłać na trasę o 15 proc. więcej wozów.

Tramwaj 106-N są jeszcze prototypem, skonstruowanym w „Konstali” wg założeń opracowanych w stołecznym Instytucie Elektrotechniki. Seryjna ich produkcja rozpocznie się prawdopodobnie po 1980 roku.

„Życie Warszawy” nr 265/78

ŁÓDŹ — Pomoc zakładów przemysłowych dla MPK

Prawie trzecia część taboru tramwajowego łódzkiego MPK wymaga gruntownych napraw i remontów. Aby przyspieszyć przywrócenie sprawności tramwajom unieruchomionym przez mrozy i śniegi tegorocznej zimy z pomocą pośpieszyli przemysł.

Zakłady Aparatury Elektr. „Elta” naprawiają rozruszniki i styczniki wagonów silnikowych. Zakład „Ema-Elester” usuwa uszkodzenia instalacji elektrycznych, a „Wifama” zajęła się odlewem i obróbką bębnow hamulcowych. Dzięki takiej pomocy łódzkie MPK w krótszym czasie odzyska pełną sprawność techniczną swojego taboru.

„Kurier Polski” nr 53/79

POZNAŃ — Tachografy w roli kontrolerów

Aby zapewnić regularność komunikacji miejskiej w Poznaniu w niektórych „Berlietach” zamontowane zostały tachografy. Urządzenia te kontrolują pracę kierowcy, a zarazem dają obraz działania komunikacji.

Za pomocą rejestracyjnej tachografu odczytuje się czas odjazdów z końcowych przystanków, co zapobiega nieuzasadnionemu wydłużeniu postojów oraz szybkość jazdy, czasu przejazdu i przebiegą trasę. Na podstawie analizy wykresów można uzyskać informacje o stopniu wykorzystania przez pasażerów danej linii autobusowej i najbardziej obciążonych odcinkach.

Tachograf pozwala także na kontrolę techniki jazdy kierowcy, a wiadomo, że płynna jazda bez niepotrzebnych zrywów umożliwia znaczne zmniejszenie zużycia paliwa, wydłużając równocześnie okres eksploatacji pojazdu między kolejnymi naprawami.

„Kurier Polski” nr 230/78

Wybrał: ANDRZEJ GIELECKI

Ogradzać się nie oplaca?

W poniedziałek 2 kwietnia nad wschodnią częścią Krakowa unosił się kłęby gęstego dymu. Świad spalonej gumy czuć było w odległości kilku kilometrów. Przyczyną pożaru, który wybuchł w godzinach popołudniowych w zajeźdni w Czyżynach, było najprawdopodobniej zaproszenie ognia przez bawiące się na stercie zużytych opon dzieci. Tym razem straty materialne ograniczyły się jedynie do kosztów akcji ratowniczej, ale gdyby wiatr wiał odrobinę bardziej na północ, wówczas z dymem poszłoby 12 Berlietów stojących w bezpośrednim sąsiedztwie składowiska opon. Nawet nie dałoby się ich wyprowadzić z zagrożonego miejsca, bo są to akurat wozy stojące z powodu poważniejszych uszkodzeń.

Dwa dni po pożarze wybrałem się do Czyżyn. Dochodząc do zajeźdni miałem okazję przyjrzeć się pogorzeliisku. Na obszarze kilkudziesięciu metrów widać resztki spalonych opon między którymi stoi powykrecany wysoką temperaturą metalowy słup z linką podtrzymującą niedgdy przewód elektryczny. W pobliżu, mimo, że od akcji gaśniczej upłynęło już kilkadziesiąt godzin, na ziemi widać biały kożuch piany. Obok leżą opony, które nie spłonęły dzięki energicznej akcji strażaków.

W zajeźdni spotykam kilku kierowców. Hasło pożar wywołuje u nich wyraźne ożywienie. Mówią ze zdenerwowaniem:

— To jest skandal co się tu dzieje. Kolektyw robotniczy już kilka razy występował o ogrodzenie zajeźdni, jak widać bez rezultatu. A potem uprowadzone autobusy, dzieci bawiące się nieomal pod kołami manewrujących pojazdów, jeżdżące na rowerach, przecież to jest prowokowanie losu. Od czasu, gdy oddano do użytku pobliskie bloki, boimy się jeździć po zajeźdni. A ten pożar to pierwszy w tym roku, w poprzednich latach bywały już podobne wypadki. Ktoś wreszcie powinien się tym zająć.

— Ale ogrodzenie to nie jest taka prosta sprawa...
— Jak to nie jest. Tu w pobliżu budują bloki mieszkalne, to w ciągu dwóch dni ogradzają teren.

O informację na ten temat zwróciłem się do kierownika Czyżyn ds. zaplecza — Zbigniewa Nowaka:

— Od dawna domagamy się ogrodzenia zajeźdni. Kilka dni przed pożarem rozmawiałem w tej sprawie. Zastanawiano się, czy to się oplaci. Obecnie zdanie jest już nieco inne, tym bardziej, że w pobliżu wciąż przybywa nowych bloków... rośnie zagrożenie wypadkowe. Będziemy tu jeszcze gospodaryć do 1981 roku, a więc dwa lata. Trzeba znaleźć jakieś wyjście z sytuacji na ten czas.

— A jak to było z samym pożarem?
— Ogień o godz. 13.55 zauważył naczelnik naszej Ochotniczej Straży Pożarnej — Jan Buda, po około 15 minutach przybyły jednostki straży, które walczyły z ogniem do godziny 18. Nie udało się jednak zlikwidować całkowicie pożaru. Straż musiała jeszcze raz interweniować nocą, a następnego dnia w południe już własnymi siłami ugasiłszy jeszcze dwie opony, które znów się zapaliły.

Powrócił więc problem ogrodzenia zajeźdni w Czyżynach. Poruszałimy go już na naszych łamach. Wydaje się, że dojrzał on do jednoznacznego rozstrzygnięcia. Zanim dojdzie do poważnych wypadków i milionowych strat.

KRZYSZTOF GACEK

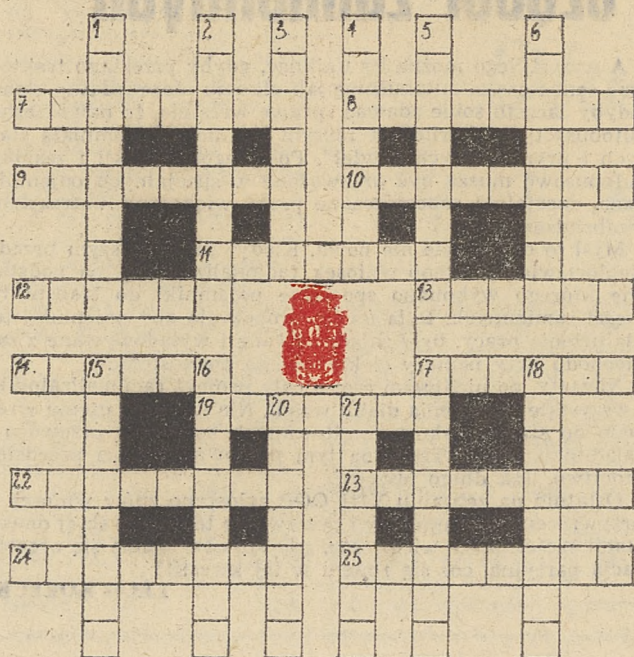
Migawki z trasy

Automaty biletowe „Merona 2000” zainstalowane w czterech węzłowych punktach komunikacyjnych miasta sprzedały do końca marca 1979 r. 78 800 sztuk biletów normalnych. Największą ilość biletów, 28 000, ma na swoim koncie automat znajdujący się pod arkadami naprzeciw Poczty Głównej.

W dniach 24—28 marca br. uruchomiono dodatkową linię tramwajową „D” kursującą na trasie: Dąbów — Filharmonia — Dworzec Główny — Dąbów. Linia ta stanowiła poważne ułatwienie przewoźników pasażerskich w okresie, kiedy na skutek zapadnięcia się torowiska koło Teatru „Bagatela” tramwaje linii nr 8 i 13 z Bronowic kursowały przez ulice 1 Maja i Basztową.

(A.G.)

KRZYŻÓWKA NR 77



POZIOMO: 7) Umowa na landia, 11) jatagan, 12) klam-piśmienie, 8) Powstaje przy prze-
robie mleka. 9) Muzyk. 10) natura, 19) ostroga, 22) elewa-
tor, 23) etażerka, 24) poiziotka, 25) tynktura.

PIONOWO: 1) Trombita, 2) imitacja, 3) gwarant, 4) par-
king, 5) popelina, 6) dysydent, 15) zmiernik, 16) dostatek, 17) nadajnik, 18) uwertura, 20) Turbacz, 21) obertas.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 75 nagrody wylosowali: Tadeusz Cieślak WET Podgórze i Andrzej Wójcik z Księgowości Kosztów.

„SYGNAŁY MPK” — Dwu-tygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Buhaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin.

Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzynca 15, p. 23. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. 1-9