

mpk

Nr 16 ROK V

1-15 X 1979

Cena 50 gr

SYGNAŁY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

W NUMERZE:

NA GORĄCO LUB NA ZIMNO ■ O MŁODYCH Z BIENIĄC ■
KONIEC ZŁEJ TRADYCJI ■ REDAKTOR Z MOSKWY NASZYM GO-
ŚCIEM

29 września odbyło się w Lanckoronie zebranie sprawozdawczo-wyborcze MPK-owskiej organizacji ZSMP. Wysoko ocenili przebieg konferencji przedstawiciele Zarządu Krakowskiego i Zarządu Dzielnicy, uczestniczący w obradach.

Zebranie, któremu przewodniczył Adam Gajda, rozpoczęło się od wręczenia przez przewodniczącego ustępującego Zarządu Zakładowego Krzysztofa Stuczynskiego

PZPR Ryszard Borowski, dyrektor MPK Ignacy Wik, przedstawiciel ZK ZSMP Kazimierz Jarosz.

Najważniejszym punktem sprawnie przeprowadzonej konferencji były wybory nowych władz zakładowej organizacji. Przewodniczącym wybrano Krzysztofa Stuczynskiego, jego zastępcami Mariana Szymańskiego i Władysława Michalskiego, a poszczególnymi działami pracy.

Obradowali młodzi

przewodniczącemu Zarządu Dzielnicy ZSMP Stanisławowi Piechowi, meldunku z działalności ustępującego Zarządu, odznaczenia „Za Zasługi dla ZSMP” wręczono Marianowi Szymańskiemu, Ryszardowi Łackiemu, Adamowi Gajdzie i Bogdanowi Kowalczykowi. Najbardziej aktywni działacze otrzymali także dyplomy i odznaczenia. Po referacie wprowadzającym ustępującego przewodniczącego ZZ i sprawozdaniu przewodniczącego Komisji Rewizyjnej Jana Adamowicza, rozpoczęła się ciekawa i rzeczowa dyskusja. Głos w niej zabierali zarówno delegaci, jak i zaproszeni goście: I sekretarz KZ

z ramienia Zarządu Zakładowego zajmować się będą: organizacja Halina Dziedzic, sportem i turystyką Adam Gajda, propagandą Ryszard Łacki, szkołą przyzakładową Bogusław Pytko, szkoleniem Zygmunta Musiał i działalnością społeczno-zawodową Jan Taboła. Przewodniczącym Komisji Rewizyjnej został ponownie Jan Adamowicz.

Niejednokrotnie jeszcze w czasie bieżącej kadencji wypadnie nam wrócić do tego zebrania, które wytyczyło kierunek działalności młodzieżowej na najbliższe dwa lata.

K.G.

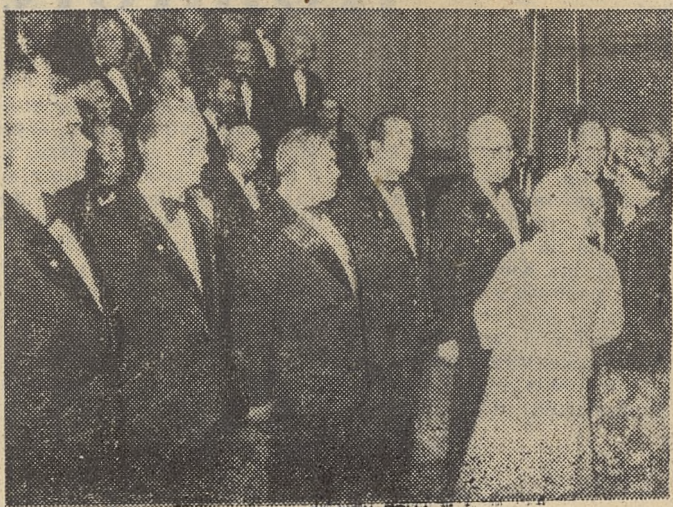
80 LAT ŚPIEWANIA

Jubileusz pracy i sukcesów

W sali Państwowej Filharmonii im. K. Szymanowskiego, odbył się w dniu 26 września br. jubileuszowy koncert Chóru Męskiego „Lutni Robotniczej”, związanego od 10 lat z naszym przedsiębiorstwem. Zaszczycili go swą obecnością m.in.: wiceprezydent m. Krakowa — Barbara Guzik, sekr. Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej — Alicja Biłska, sekr. Krakowskiej Rady Związków Zawodowych — Maria Wojciechowska, kierownik Oddziału Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki

Komunalnej i Terenowej — Mieczysław Kaliciński, kierownik Polskiego Związku Chórów i Orkiestr Oddział w Krakowie — Zofia Błakata oraz kierownictwo polityczno-społeczne MPK.

Z-ca dyr. ds. Ruchu mgr Winston Maik, przedstawił w skrócie bogatą przeszłość patriotyczną i artystyczną Chóru z uwzględnieniem łączności z naszym przedsiębiorstwem. Podkreślił że bierze on udział w uroczystościach państwowych, miejskich i związkowych, a za całokształt swej artystycznej działalności posiada cenne odznaczenia. (Dokończenie na str. 2)



NIEDZIELA CZYNU PARTYJNEGO

Tak pracowaliśmy

Niedziela 23 września, była dniem czynu partyjnego, w którym wzięło udział 2521 osób, w tym, co zasługuje na szczególne podkreślenie, aż 1588 bezpartyjnych. Wykonano prace wartości ponad 450 tys. zł; w czynie produkcyjnym — 279 392 zł i społecznym — 175 950 zł. Wymiana rozjazdu tramwajowego w zajezdni w Nowej Hucie, naprawa licznych autobusów i

przyzakładowej szkoły. Są oczywiście w towarzystwie nauczycieli. 60 osób porządkuje zajezdnię. Nieco dalej pracownicy Zakładu Budowlanego, budują smażalnię ryb na zapleczu hali Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego. Wśród nich I Sekretarz KZ PZPR Ryszard Borowski, Sekretarz ds. Organizacyjnych KZ Józef Stręk, z-ca kierownika Zakładu Józef Kudlek.

nego przez Zakład Transportu. I już jedziemy dalej. Tym razem do powstającej zajezdni autobusowej przy ul. Radzikowskiego. Przy drutowaniu siatki ogrodzenia wokół terenu zajezdni spotykamy pracowników Zarządu Przedsiębiorstwa. 50 osób, które tu pracują, niknie na dużej przestrzeni zajezdni. Podziwiamy więc pracę tych, którzy są najbliżsi: Anny Ryko i Da-



tramwajów, produkcja części zamiennych w zakładach naprawy tramwajów i autobusów — to najważniejsze prace wykonane w niedzielne przedpołudnie.

—O—

Z przewodniczącym Kola ZSMP z Zakładu Taksówek Ryszardem Zagólem, który pełnił funkcję kierowcy samochodu wiozącego zakładowego filmowca oraz naszego reportera, rozpoczynamy raid od zajezdni przy ul. Rzemieślniczej. Pierwsi pracujący, jakich spotykamy, to uczniowie

Jak twierdzi pracujący tam również działacz ZSMP Krzysztof Lappe grupa nieliczna, ale za to pracowita. Faktycznie, roboty ubywa z każdą chwilą.

Czas jednak na nas. Jedziemy na plac postojowy Zakładu Taksówek w os. Na Kozłówniku. Tam pracują z kolei przy porządkowaniu placu oraz wybieraniu kanału pod beton, na jeszcze nie zagospodarowanej jego części. Zastajemy 38 pracowników Zakładu, a także operatorów sprzętu ciężkiego, udostępnio-

nuty Skulimowskiej z Działu Kultury Sportu i Wychowania, pracowników Działu Ogólnego, a także przewodniczącego Rady Zakładowej Józefa Grabackiego, który pracuje tak zapamiętale, że nawet wyłączenie kamery filmowej, co dla wielu staje się sygnałem do krótkiego odpoczynku, nie odrywa go od roboty.

Kolejny etap naszego rajdu to, zajezdnia w Czyżynach. Chwile trwają poszukiwania pracujących. Akurat zrobili (Dokończenie na str. 2)

Brygady torowe postanowiły skrócić przewidziany termin robót przy torowisku w ul. Bohaterów Stalingradu o 2 dni. Wcześniej o dwa dni zakończono także prace przy remoncie I nitki.

*

Około 40 osób dziękuje kierowcy o numerze służbowym 2438 linii 208 panu K. Hajdukowi za to że 5. X. zabrał oczekujących bezskutecznie na autobus 105. Jechał on z zajezdni na swoją trasę.

*

Po akcji 500, kiedy to zakłady jeliczańskie uruchomiły 500 zepsutych autobusów przyszła kolej na akcję 900. W jej ramach w naszym przedsiębiorstwie z oddstawionych na awarie do 30 sierpnia 54 autobusów uruchomiono 15. Szkoda tylko, że w tym czasie oddawiono już następnych 9 — oczywiście na usterki.

*

Zakład Torów 4 bm. wspólnie z PRK-9 przystąpił do ostatniego etapu remontu torowiska w alei Pokoju.

*

Czarnym dniem w komunikacji miejskiej od 29. IX. do 6

15 dni w MPK

X. br. był 29 września. W tym dniu zdarzyło się aż 11 wypadków.

*

„Spokojnym” aczkolwiek tragicznym dniem był natomiast 23 września, niedziela. Wypadek był tylko jeden, lecz 21 poszkodowanych.

*

Dzięki pomocy Szkole Przyzakładowej Zakład Sieci i Podstawy wznowił prace związane z rozbudową sieci kablowej w zajezdni w Podgórzu.

*

Czyżby w naszej Szkole Przyzakładowej wprowadzono nowe metody wychowywania młodzieży? Wprawdzie zasada jest stara bo do celu prowadzi przez pracę tyle że wykonywaną przez... nauczycieli. Tak, tak, 8 października nauczyciele czyścili uczniom ławki na podwórku szkolnym. Tylko patrzeć jak wychowawcy będą za wychowanków odrabiać lekcje.

*

Dzięki zaangażowaniu 11 pracowników z Zaplecza Zakładu Eksploatacji Tramwajów i Zakładu Naprawy Tramwajów w Podgórzu, wszystkie składy tramwajowe z tej zajezdni wyjeżdżają na trasy. Zasilają bowiem codziennie kadre motorniczych.

*

Tylko wyjątkowej solidności pracowników Zakładu Naprawy Tramwajów zawdzięczamy iż w terminie przekazywane są przez nich do poszczególnych zakładów zregenerowane części zamienne.

*

Jak nam „doniesiono” wszystkie Zakłady naszego przedsiębiorstwa solidnie przygotowują się do okresu zimowego. Oby tylko okazało się — gdy spadnie pierwszy śnieg — że te przygotowania pędą również skuteczne

F. S.

Komfort niegospodarności

— „W porównaniu z podobnymi wyrobami innych producentów autobusy PR-110 (francuskiej firmy „Berliet”) mogą być uznane za jedno z najlepszych rozwiązań konstrukcyjnych, które gwarantuje utrzymanie wysokiego poziomu technicznego w ciągu dziesięciolecia od rozpoczęcia produkcji (...). Wiadomo, że w skład autobusu wchodzi różnorodne elementy, materiały, wyroby hutnicze, tworzywa sztuczne, gumy, tkaniny, elementy elektrotechniki, pneumatyki, hydrauliki. Wzrost, zatem poziomu jakości składników autobusu przyczynia się do zwiększenia jego trwałości — żywotności — jak również do wyrobienia u dostawców dobrego nawyku dbania o swój wyrób” — powiedział zabierając głos na kon-

ferencji Naukowo-Technicznej zorganizowanej w MPK w 1977 r. mgr inż. Karol Świerczewski z Jeliczańskich Zakładów Samochodowych „Jelcz” — w swoim referacie mówił też o zaletach tego autobusu o światowym poziomie, o komforcie jazdy pasażerów, o komforcie pracy kierowców itd.

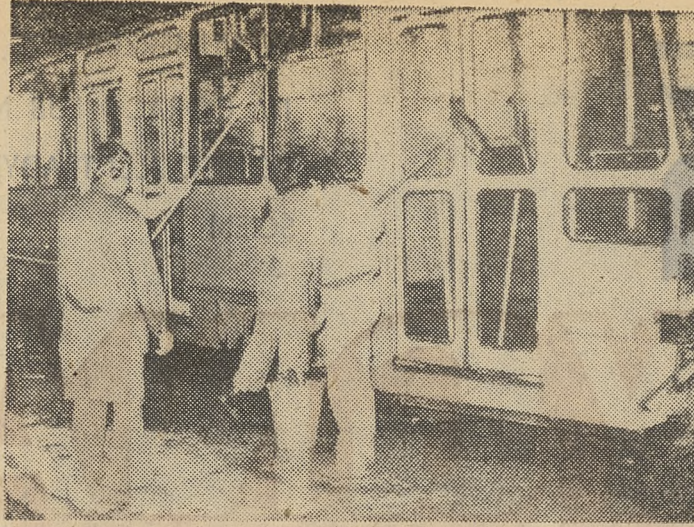
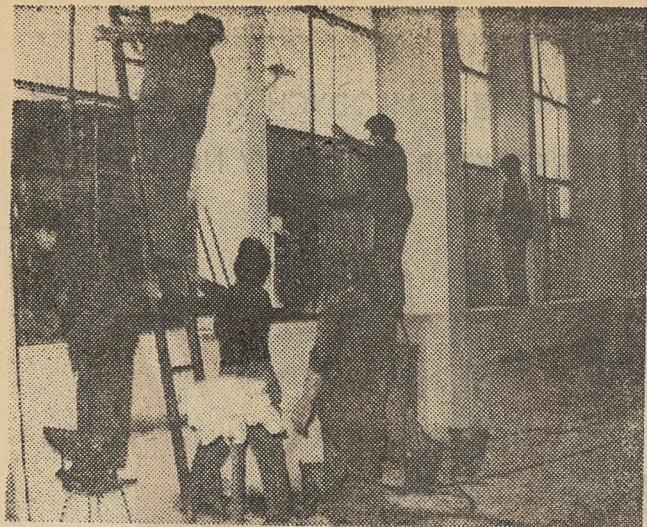
Niewiele czasu minęło; komfortu nie ma, bo autobusy nie wykazują przewidzianej żywotności i znikają z eksploatacji. Jest za to... komfort niegospodarności.

Autobus licencyjny „Berliet” jest praktycznie polskiej produkcji: licencyjny jest tylko most napędowy, zawieszanie przednie i częściowo nadwozie. Sprężenie biegów i mechanizm kierowniczy są RFN-owskie zaś silniki Leylanda —

wykonywane są w Polsce i u nas przeprojektowane.

Wypróbowane licencje i w tym autobusie się sprawdziły. Najmniej usterek — jak mówią fachowcy z MPK — jest w zespołach napędowych, a najwięcej w silnikach i zespołach pneumatycznych i tak: 18 procent usterek — to silniki, 15 procent instalacja elektryczna, 8 — klimatyzacja, 6 — resory itd.

„Produkowane w WSK Mielec silniki SW-680/56/3 są niskiej jakości” — mówi kierownik Zakładu Naprawy Autobusów inż. Janusz Kucharski. Zła jest i jakość wykonania i jakość materiałów stosowanych do produkcji silnika. Niewłaściwa jest również jego konstrukcja: silniki te wykazują tak wielką usterkowalność (Ciąg dalszy na str. 2)



Tak pracowaliśmy

(Dokończenie ze str. 1)
sobie krótka przerwa. Ale i tutaj zrobiono niemało; uprządkowano teren zajezdni, załadowano 3 samochody spalonych w czasie pożaru opon i wywieziono je do Zabierzowa, przetransportowano ok. 200 opon ze składowiska przy blokach mieszkalnych na plac postojowy autobusów w celu ułożenia. Pracowały 44 osoby.
W bieńczyckiej zajezdni praca wre. Tu też spotykamy zakładową orkiestrę dętą, która koncertuje dla pracujących jeżdżąc podobnie jak my z jednego miejsca na drugie. Mimo, że zgłosiło się ponad 100 osób, dla każdego znalazła się pożyteczna robota. Jedna grupa układa chodnik przy dojeździe do zajezdni, inna ustawia nowe ogrodzenie. Jeszcze inni porządkują teren. Zakładowy Radiowóz nadaje koncert życzeń dla pracujących.
— Jestem naprawdę wzruszona. Gdy wychodziłam z do-

mu zastanawiałam się, jak też wyjdzie dzisiejszy czyn. A tymczasem... sami panowie zresztą widzą — mówi I sekretarz VII POP Anna Zajac — przyszedł i najstarszy członek organizacji Tadeusz Pasternak. II Sekretarz POP — Józef Brylski układa płyty chodnikowe. Twierdzi, że to robota dla fachowców i nie da się nikomu wyręczyć.
— A my myjemy okna; naszą sprawą jest też koncert życzeń — wtrąca członek zarządu koła ZSMP Lucyna Seruga.
Wśród pracujących dostrzegam Dyrektora MPK inż. Ignacego Wilka, członka tutejszej organizacji partyjnej. Podchodzę więc, widząc, że pracuje on nie na pokaz, a rzeczywiście rzetelnie wykonuje powierzoną robotę.
— Panie Dyrektorze, co pan może powiedzieć o organizacji prac w zajezdni?
— Jest bardzo dobra — przygotowano front robót, jest

konkretna, pożyteczna robota... ale muszę brać się za łopate, bo powiedzą, że dyrektor przyszedł się obijać.

— Dziękuję i nie przeszkadzam w pracy.

Z kolei jedziemy do garażu w osiedlu Centrum A. Tam koledzy Ryszarda Zagóla, który zresztą też wozi nas w czynnie partyjnym, przeznaczając zarobione pieniądze na FASM, kończą właśnie ścinanie trawy przy wyjazdach, odnawianie lustro umożliwiających bezpieczny wjazd do garażu, sprzątanie pomieszczeń. Zabezpieczono także świetliki smołą bitumiczną, co spowoduje, że już nie będzie straszna dla podziemnego garażu zima. Nie zastajemy odpowiedzialnego za prace Ryszarda Cygana, który wyszedł gdzieś na chwilę; informacji udziela nam więc Józef Doktor i Kazimierz Świecicki. Od nich dowiadujemy się, że aktualnie (jest godzina 11.30) w czynnie wzięło udział 36 pracowników, a wielu jeszcze, spośród tych, którzy teraz jeżdżą po mieście, zgłosiło chęć pracy w godzinach popołudniowych.

I wreszcie docieramy do Zakładu Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie. Tu o dokonaniach niedzielnego przedpołudnia informuje nas pierwszy sekretarz POP — Teodor Piekara.

— Pracowało około 120 ludzi. Oprócz wymiany szyn, na rozjeździe, porządkowano także halę, kotłownię, w czynnie produkcyjnym zrobiono okresowe przeglądy wagonów, porządkowano także teren. W tej chwili prace powoli dobiegają końca.

W hali zajezdni spotykamy junaczki z OHP. Myją wagony. Są tutaj również zastępczynie komendanta Maria Surdel i Barbara Zachacka. Zarobione pieniądze przeznaczają na FASM. Ostatecznie konto Funduszu wzbogaci się o około 1200 zł.

W czasie kilku godzin nie mogliśmy dotrzeć do wszystkich pracujących. Możemy jednak zapewnić, że tam gdzie byliśmy pracowano rzetelnie i z zapałem, a i humory mimo nie najsłodszej pogody wszystkim dopisywały. Była okazja spotkać się z kolegami z pracy na innym, bardziej prywatnym gruncie, można było zobaczyć, co też wart jest przy pracy fizycznej przełożony.

KRZYSZTOF GACEK
fot. Z. ZABIEROWSKI

Na rzecz MPK

Przed dwoma laty ówczesny Wydział Sieci i Podstacji nawiązał współpracę z Zespołem Szkół Mechanicznych. I właśnie w pierwszych dniach października — 19 uczniów klasy IV B Liceum Zawodowego działającego przy tym zespole, pod opieką nauczyciela — mgr Władysława Kwaka, pracowało na terenie IV Zajezdni przy układaniu kabli zasilających. Uczniowie wykonali prace ziemne, których ogólna wartość wyniosła około 15 tys. zł. Był to już drugi czyn wykonywany przez uczniów tego zespo-

lu szkół na rzecz MPK. Po- przednio, przed dwoma laty pracowali oni w nowohuckiej zajezdni.

Uczniów po zajezdni przy Rzemieślniczej oprowadził kierownik Zakładu Sieci i Podstacji inż. Jan Sokołowski, na si goście zapoznali się więc z pracą w zajezdni, a że są akurat w klasie maturalnej, wypada mieć nadzieję, że nie- którym z nich spodoba się ona i po zakończeniu nauki podejmą ją w naszym przedsiębiorstwie.

(KG)

O młodych z Bieńczy

Zajezdnia autobusowa w Bieńczykach ma własne audycje radiowe. Nadawane są one przez radiowoz (do niedawna w ogóle prawie nie wykorzystywany), codziennie w godzinach przerwy śniadaniowej. Stało się to za sprawą dwóch członków zarządu IV Koła ZSMP kolegów Janusza Kucharskiego i Bogdana Matyasika. Co zawierają bieńczyckie audycje?

Przed wszystkim komunikaty wewnątrzzakładowe, ogłoszenia związków zawodowych, informacje o wycieczkach, biletach na imprezy kul-

turalne, o karach, upomnieniach i nagrodach pracowników itp. Ważną częścią programu stanowią informacje o realizacji zadań, o ilości wyjazdów na linie itd. Inicjatywa spotkała się z dużym zainteresowaniem załogi, zawsze ciekawej co się dzieje na terenie zakładu i przedsiębiorstwa w ogóle. Gratulujemy pomysłu, a kolegom Matyasikowi i Kucharskiemu, inicjatorom i realizatorom akcji, życzymy powodzenia i wytrwałości, zapraszając jednocześnie do ścisłej współpracy z Radiowozem Zakładowym. (LK)

PRZEPRASZAMY

...serdecznie czytelników oraz zainteresowanych za przy- krą pomyłkę jaką wkładła się do notatki o podpisaniu umowy między kołem LOK z naszego przedsiębiorstwa, a jedną z jednostek wojskowych VI Pomorskiej Dywizji

Powietrzno-Desantowej. Umowę podpisało koło LOK działające przy zajezdni czy- żyńskiej, a nie bieńczyckiej. Czyżyny serdecznie przepraszamy i gratulujemy inicjatywy, a Bieńczyce zachęcamy do naśladownictwa.



Redaktor z Moskwy naszym gościem

Z kilkudniową wizytą gościł w Krakowie redaktor — Anatolij Jenin z moskiewskiego miesięcznika „Ochrona Truda i socjalnoje strachowanije”. Towarzyszyli mu z-ca naczelnego redaktora warszawskiego miesięcznika „Przyjaciół przy pracy” Jan Fala oraz tłumaczka języka rosyjskiego.

Celem wizyty było zapoznanie się z warunkami pracy, ze szczególnym uwzględnieniem stanu BHP załóg dwóch zakładów pracy w naszym mieście — naszego i Huty im. Lenina.

W dniu 26 września br., zaraz po przylocie z Warszawy, powitany na lotnisku przez przedstawicieli naszego przedsiębiorstwa — szefa Zakładu Komunikacji Szynowej mgr inż. Stanisława Kowalczyka i kierownika Działu BHP mgr Augustyna Dobrowolskiego, red. Anatolij Jenin wraz z towarzyszami mu osobami, udał się do Zakładu Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie. Zwiedził zajezdnię; halę napraw tramwajów, poszczególne warsztaty, zaplecze socjalno-sanitarne. Był mile zdziwiony panującym ładem, porządkiem i czystością, a że nie był to jego pierwszy zakład pracy jaki odwiedził w naszym kraju, tym bardziej wypowiedziane słowa uznania, zaliczyć należy na plus zarówno gospodarzowi Zajezdni jak i służbie BHP.

Podczas spotkania z kie-

rownictwem Zajezdni, sekr. POP Teodorem Piekara, vice- przew. Koła ZSMP Wanda Pajor — z-cami kierownika inż. Zbigniewem Ciaputą i Józefem Jonaszem — gości żywo interesował się warunkami pracy załogi m. in.: przeciętnym wiekiem pracowników, procentem zatrudnionych kobiet, chorobami zawodowymi, posiłkami regeneracyjnymi czy trójstopniową kontrolą BHP.

Z kolei w spotkaniu z kierownictwem społeczno-politycznym przedsiębiorstwa, które odbyło się w sali BHP przy ul. Wawrzyńca, udział wzięli sekr. KZ PZPR Adam Piszczek, przedstawiciel ZZ ZSMP Władysław Michalski naczelnny dyrektor inż. Ignacy Wilk i przew. RZ Józef Grabiecki, gość ze Związku Radzieckiego red. Anatolij Jenin, zapoznany został ze strukturą organizacyjną przedsiębiorstwa i zakresem jego działalności.

Każda wizyta ma swój z góry określony program, zamknięty w pewnych ramach czasu. Myślę, że nie będzie ona pierwszą i ostatnią w naszym przedsiębiorstwie. Zarówno red. Anatolija Jenina z moskiewskiego miesięcznika „Ochrona Truda i socjalnoje strachowanije” jak i z-cę naczelnego red. warszawskiego „Przyjaciół przy pracy”, będziemy jeszcze nie raz u siebie gościć.

M. BUBACZEWSKA

Jubileusz pracy i sukcesów

(Dokończenie ze str. 1)
Złoty Krzyż Zasługi i Złotą Oznakę z Laurem.

Zasłużonemu Jubilatowi przekazano kolejne cenne odznaczenia — Złotą Oznakę Związkową i Złotą Oznakę m. Krakowa. Tę drugą otrzymało również 3 chórzystów, Zasłużonego Działacza Kultury — 7, Listy Gratulacyjne od Ministra Kultury i Sztuki — 4, Złote Odznaki Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terytorialnej — 10. Dyplom i podziękowanie od Krakowskiej Rady Związków Zawodowych, Złote, Srebrne i Brązowe Odznaczenia i Dyplomy od Zarządu Polskiego Związku Chórów i Orkiestr. Pięciu członków Chóru otrzymało także nagrody pieniężne od kierownictwa społeczno-politycznego naszego przedsiębiorstwa.

Bardzo miłe w swej wymowie były gratulacje i życzenia

od zespołów chóralskich. Złożyli je wraz z pięknymi wiankami kwiatów: Mieszany

Chór Poczty i Komunikacji z Sofii, „Lutnia” z Wieliczki, Akademicki Uniwersytetu Ja-

giellońskiego, Męski „Bart”, „Cecyliński”, „Echo”, „Hejnał”, Akademicki „Organum” oraz Zespół Pieśni i Tańca „Krakowiacy”. Serdeczne życzenia od dzieci krakowskich tramwajarzy, złożyła mała krakowianeczka Kasia Mettner.

Koncert pieśni w wykonaniu Chóru Męskiego „Lutni Robotniczej” nagrodzony został ogromnymi brawami. Nie mniejsze otrzymał Sofijski Chór Mieszany, występujący gościnnie z 20 minutowym programem.

Aktualnym prezesem Chóru „Lutni Robotniczej” jest Jan Cholewa, wiceprezesem Julian Pieniążek, a dyrygentem Roman Mackiewicz.

Całemu zespołowi „Lutni Robotniczej”, życzymy kolejnych jubileuszy — pracy i sukcesów.

M. BUBACZEWSKA



(Ciąg dalszy ze str. 1)

wosć i niską żywotność, że jest to dno. Wszyscy o tym w Polsce wiedzą. Podjęto temat zmiany konstrukcji, ale naszym zdaniem nie zagwarantuje to poprawy jakości silnika bo dotyczy li tylko osprzętu silnikowego a nie podstawowego układu tłokowo-korbowodowego i układu olejowego. A tu najważniejsza jest usterek; pękają tuleje, pierścienie tłokowe, wypalają się tłoki, zaciera się wały korbowe, tłoki. Czyżby dlatego zmieniano właśnie osprzęt, bo najłatwiej?

W Ośrodku Badawczo-Rozwojowym w Jelczu mówi się głośno o zastosowaniu innego silnika — Jelcz odpowiada za całość wyrobu i chyba chce, sądząc po ostatnich decyzjach jakie tam podjęto, by wyrób był dobry. W każdym razie robi wszystko co jest możliwe, by nam użytkownikom nowoczesnych wraków — pomóc.

Na innych silnikach robimy 250 tys. km — mówi szef Trakcji Spalinowej MPK — inż. Henryk Albrecht — a na „Leylandzie” mieleckiej produkcji 5 razy mniej. Przecież nie stworzyliśmy na złość akurat Mielcowi (zarzuca nam się złą eksploatację) złych warunków dla ich silników. Ponieważ nie tylko u nas wysiadają mieleckie silniki — w WSK uruchomiono specjalny zakład naprawy, z tym, że za to, iż wyprodukowany przez siebie nienajlepszy silnik naprawiają, biorą od nas 205 tys. zł — więcej niż za nowy — bo nie wykonał przebiegu. I ciekawostka: producent daje — WSK Mielec gwarancję na silniki na 20 tys. km przebiegu, z góry więc zakłada się ich niską jakość, bo autobus mielejski robi średnio miesięcznie 5 tys. km. „Berliety” są do przyjęcia jeżeli zabezpieczone zostaną części zamienne do podwozia i do pracowni konstrukcyjnie silnik. 96 procent usterek eliminujących

autobusy z ruchu spowodowanych jest złą pracą silnika”.

Zgodnie z założeniami autobusy tego typu winny przejechać 350 tys. km do pierwszego remontu, obecnie nie o-

Dalej nie rozwiązano sprawy importu części za dewizy. Ogranicza to produkcję w Jelczu; skąd ma mieć użytkownik jak nie ma producent”.

Psuć się więc zaczyna od silnika, a że innych części nie ma — nowoczesny „Berliet”

Komfort

siągają nawet 100 tys. km przebiegu.

— „Jak się jest w Jelczu na montażu to wydawać by się mogło, że jesteśmy zarzucani częściami. — Jelcz jest również producentem części. Ostatnio na naradzie — kontynuuje inż. Kucharski — przyznali panowie z Jelcza, że nie dopracowano organizacyjnie dostaw części zamiennych. Arbitraż się wygrywa a części nie ma. Nie ma dotąd bazy zaopatrzenia dla „Berlieta”.

— staje się magazynem części: wyciąga się je i montuje w następnych wozach — potrzeba szyby — wyciąga się i szybę. Wywobodziliśmy się już od dewastacji. Chore autobusy ustawia się na wypoczynkowym placu od ZOMO. — „Bo kiedyś było to źródło szabru przemysłowego i wyrywano nawet wykładzinę wewnętrzną, do jakiego celu służyła wandalom nie wiemy, bo do naprawy oczywiście nie”.

„Na gorąco” lub „na zimno”

Tak się składa, że nieczęsto odwiedzam nasz bufet przy ul. Wawrzynca. Ile jednak razy do niego zaglądnę, zawsze coś kupię. Chociażby dziś skusiła mnie dobrze uwędzona, tradycyjna kielbasa. Wybrałam ją chociaż mogłam kupić parówkową lub serwolatkę. Widziałam również smacznie wyglądającą galaretkę, którą podawała na talerzykach bufetowa **Krystyna Kowal**.

A co oferują swoim klientom pozostałe bufety?

Podjeżdżamy akurat pod budynek, w którym mieści się bufet i jadalnia, czyżbyś jadalnia? Wychodzimy do wewnątrz. Jest 9.40. Przed okienkiem bufetu sporo klientów. Patrzą na nas niechętnym wzrokiem. Przeszkadzamy. Chcą jak najszybciej coś kupić, zjeść i wracać do pracy. Do wyboru — kielbasa, zupa, parówkowa, serwolatka i pasztetowa, „na gorąco” — flaczki. Bufetowa **Maria Kwoka** dwoi się i troi. Chce przecież jak najsprawniej obsłużyć swoich klientów. Jest także pieczywo, masło, sery, a na półkach puszki z konserwami rybnymi i słodczyce. Do picia herbata, mleko i pepsi.

W okienku bufetu ZEA Bieńczyce, klientów wita kartka „Zamknięte”. Bufetowa **Wiesława Skwarczyńska** odbiera i waży przywieziony towar. Zaopatrzenie w przeróżne wiktuały — niezłe. „Na gorąco” są flaczki. Przywieziony towar (kiszka, pasztetowa, kielbasy — zupa, zupa,

parówkowa i serwolatka) powiększa asortyment.

Wychodzimy zegnani uwagami zniecierpliwionych zamkniętym okienkiem ludzi — „już po 10.00 a dopiero przywożą towar”.

Do drugiego bufetu w zajezdni, przechodzimy przez halę napraw autobusów. Po drodze, mijamy saturator. Jest czynny, ale jego wygląd (bardzo brudny), nie zachęca do skorzystania ze szklanki wody. Bufetowa **Grażyna Kozłowska** obsługuje klientów. Właśnie tych, którzy tak głośno wyrażali swoje niezadowolenie z powodu zamkniętego okienka w pierwszym bufecie. Tu zaopatrzają się również w wędlinę, której jeszcze trochę pozostało z poprzedniego dnia.

W jadalni sprzątanie. Stoły, krzesła, a wkrótce i posadzka lśni będą czystością. Niemala w tym zasięgu **Marii Jelińskiej**, która zwierza się nam, że otrzymywany płyn, zamiast kiedyś przydzielanego proszku, bardzo zmienił swoją jakość i teraz trzeba sobie „ręce urobić” żeby dobrze posprzątać. W drzwiach spotykamy konwojentów niosących pełne pojemniki wędliny.

W bufecie ZET Nowa Huta, oczekuje na przywóz towaru bufetowa **Krystyna Łaptaś**. Jest już godzina 10.55. Towaru świeżego jeszcze nie było, ale klienci i tak nie odchodzą „z niczym”. Z poprzedniego dnia została wędlin: parówkowa i mortadela. Co dopiero skończyły się befsztyki. By-

ły smaczne i miały podobno duże powodzenie. Nie można narzekać na zaopatrzenie. Szczególnie w wędliny — mówi bufetowa. Z „lepszych” często bywa mielonka, kmin-kowa i serwolatka. „Nie idą” zupełnie kanapki — bułka z mortadela bez masła w cenie 4.70 zł. Do picia prócz herbaty orazada i pepsi. Przydałoby się więcej słodczych, które szczególnie chętnie kupuje młodzież, a jest jej w tej zajezdni sporo.

Kiedy odjeżdżamy miejsce naszego Żuka zajmuje wóz, z którego konwojenci wynoszą codzienne zaopatrzenie bufetu.

W jadalni ZET Podgórze, kilkadziesiąt osób. Pracownicy

ka. Z kolejki podpowiadają, że w bufecie tym systematycznie brakuje szklanek. I jeszcze jedna sprawa. Jadalnia wygląda jak gdyby nigdy nie zaglądała do niej sprzątaczką.

Odwiedzamy jeszcze jeden bufet w IV Zajezdni. Bufetowa **Lucyna Górowska** i **Barbara Wróbel** informują, że mają przerwę w pracy. Szkoda, że nie można tego przeczytać. Nie ma bowiem żadnej wywieszki informującej w jakich godzinach bufet ten jest otwarty. Obok w jadalni znajduje się czynny saturator. I tu jak w poprzednich odwiedzinach przez nas bufetach trudno narzekać na zaopatrzenie. Jest lepsza i gorsza wędlina, konserwy rybne, ser, ma-



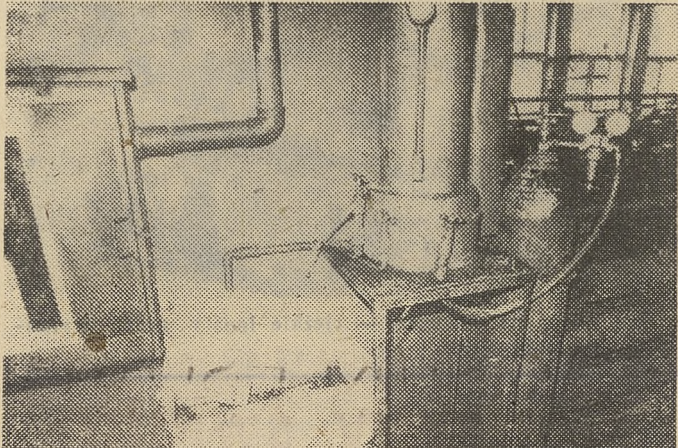
Bufetowa **KRISTYNA ŁAPTAŚ** w ZET Nowa Huta oczekuje konwojentów z towarami.

i kursanci (kurs BHP), którzy chcą między wykładami wypić szklankę herbaty i coś przekąsić. Bufet zamknięty. Wisząca w okienku kartka z godzinami otwarcia, jak na ironię informuje, że winien być otwarty. Ktoś z oczekujących poznaje nas, że jesteśmy z „Sygnałów”. Informuje, że zdarza się to bardzo często, że bufetowa **Barbara Kozłowska** nie przestrzega godzin otwarcia bufetu, a na zwróceną jej uwagę jeszcze się obraża. Tym razem otworzyła bufet później „tylko” o pół godziny. Zapytana o przyczynę, odpowiedziała, że musiała iść do kasy. To żadne usprawiedliwienie. Ustalono godziny otwarcia bufetu muszą bezwzględnie być przestrzegane. Placówki te otwarto przecież z myślą o pracującej załodze. Zaopatrzenie dobre. Wędliny do wyboru. Przywiezione zostały wcześniej rano. „Na gorąco” — wędlin-

ślo, pieczywo, słodczyce, pepsi i herbata.

Bufety spełniają ważną rolę w żywieniu załogi. W placówkach tych, czynnych z wielkimi przerwami, nie stop przez całą dobę, zawsze można coś odpowiedniego dla siebie wybrać i kupić do jedzenia. Smaczne, mięsne porcje dania i codziennie kilka gatunków wędlin i wyrobów wędliniarskich, których w czerwcu dostarczono do bufetów 6.654 kg, a w sierpniu 8.428 kg, nie mówiąc o serach, konserwach rybnych, masle, pieczywie, słodczych — to zestaw jakim nie każdy zakład-dowy bufet może się pochwalić. Toteż placówki te mają powodzenie. Szczególnie zauważać to można w godzinach „śniadaniowego szczytu”.

MARIA BUBACZEWSKA



Brudny saturator w ZEA-Bieńczyce nie zachęca do skorzystania z wody.



7 października br. minęła 35 rocznica powstania MO i SB. Wszystkim pracownikom tych jednostek w dniu ich święta składamy serdeczne podziękowania za codzienne bezpieczeństwo. Życzymy wielu uśmiechów w jakże trudnej i niewdzięcznej pracy.

Na zdjęciach zastępca dyrektora d/s Ruchu mgr W. Maik wraz z kierownikiem Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego mgr J. Lechowiczem i inspektorem tegoż Działu M. Cywickim wręczają kwiaty str. kapr. Wiklikowi i plut. Słęczkowi milicjantom podczas pełnienia przez nich obowiązków służbowych na skrzyżowaniach ulic naszego miasta.

HITCHCOCK BY NIE WYMYŚLIŁ...

...scenerii, w której przyszło mi pracować w dniu 26.X.79 r. Ogromny plac, którego pilnują trzy rozświetlone psy (różnej rasy — jeden kundel),

wany — nawet gustowne pod kolor jesieni. To wszystko współgra z liśćmi, które spadają z drzew powoli zasypując wraki autobusów marki „Jelcz” i „Berliet”. Te pierwsze to już tylko zardzewiała blacharka, te drugie to trzeba przyznać dużo mniej zdezastrowane. Zresztą po to by nie „uległy dewastacji” na zajezdniach wynajęto ten plac od ZOMO. Ale i tak widzę zrabowane przełączniki w wielu autobusach, reflektory, zegary — gdybym była fachowcem z pewnością stwierdziłabym brak wielu części elektronicznych.

Liczę, tutaj z brzegu stoł 30 „Berlietów”, a tam, chcę dojąc w głąb do tych co to czekając na swoje dobre czasy — trawą już porosły i siedli im opony. Pokonując strach przed sforą z jaką częścią autobusu, która kij przy-pomina odważnie liczę dalej...

W ostatnich dniach sierpnia br. przebywała w naszym przedsiębiorstwie specjalna sześcioposobowa grupa inspektorów Najwyższej Izby Kontroli. W krótkim czasie prześwietlono MPK na wylot. Powstał protokół liczący 42 strony plus 25 załączników. W sumie ponad 100 stron maszynopisu. Do tego dołączono wnioski pokontrolne w liczbie stron — osiemnastu.

Starano się przede wszystkim skoncentrować na sprawach, które wymagają rozwiązania, które niepokoją. A tych jak wiemy jest w naszym przedsiębiorstwie jeszcze wiele. I nie zawsze jest to wina tzw. trudności oiektywnych: kłopotów z częściami zamiennymi, warunków atmosferycznych itd. W większości wypadków winę za niedomaganie i niedociągnięcia ponoszą konkretni ludzie, konkretne działy czy zakłady.

Zresztą o niektórych z tych spraw już pisaliśmy. Cześć z nich ujrzała już może po kontroli w nowym świetle. Obiekt kontrolny przede wszystkim zagadnienia obsługi i eksploatacji autobusów. Bo też z komunikacją autobusową łączy się obecnie najwięcej problemów. Trudno mi dojść przyczyn tego zjawiska. Czy jest to już jakaś zła tradycja pracy w obu zajezdniach? Jakież błędne koło, które trudno przerwać? Czy wina byłego kierownictwa przedsiębiorstwa?

Faktem jest, że średnia płaca kierowców autobusowych jest najwyższą w naszym przedsiębiorstwie i wynosi 7250 zł. Praca to co prawda ciężka i odpowiedzialna, ale dla wielu ludzi równie ciężko pracujących, nawet po wyższych studiach taka suma jest tylko marzeniem. A pracownicy zaplecza też nie gorzej zarabiają. Średnio 6296 zł. W obu przypadkach jest to płaca wyższa od zarobków w trakcji tramwajowej nie mówiąc już o administracji przedsiębiorstwa. Tymczasem mimo wysokich zarobków nastąpiło w I półroczu br. znaczne obniżenie dyscypliny pracy, aż o 50 procent wzrosła absencja nieusprawiedliwiona!

Wielu kierowców wykazuje także minimum dbałości o in-

MOŻE PONOWNY EGZAMIN?

Czy tylko z nauki jazdy?

teres przedsiębiorstwa, o dobro powierzonego im cennego sprzętu. Wykazują to dane zebrane przez kontrolerów NIK-u. Tak np. w I półroczu ZEA w Czyżynach otrzymało 864 opony, które według normy miały wykonać 43 200 tys. km przebiegu a wykonały tylko 35 045 tys. kilometrów, czyli o 8 155 tys. mniej, co w przeliczeniu na sztukę daje 163 opony. A wiadomo jak dziś ciężko o opony. Są kierowcy, którzy na jednej gumie potrafią przejechać 70 tys. km, są też tacy, którzy zrobią tylko 30 tys. km. A w jednym przypadku przeznaczono oponę do bieżnikowania już po przejechaniu 25 860 km. W moim przekonaniu kierowców tak zdzierających opony powinno się kierować na ponowny egzamin nauki jazdy.

Inna sprawa, że do tej pory nie prowadzono w naszym przedsiębiorstwie analiz przyczyn niewykorzystania norm ogumienia. Od października ubiegłego roku zrezygnowano nawet z wypłacania premii za oszczędność eksploatacji opon. Na efekty jak widać nie trzeba było czekać długo.

Nie wiedzieć też czemu zaniechano ostatnio analiz zużycia paliwa. To podobno w oczekiwaniu na wprowadzenie nowych kart drogowych dostosowanych do systemu pracy ETO, czyli elektronicznej techniki obliczeniowej. A tymczasem wdrożenie ETO opóźnia się, a jak na razie np. w I półroczu przekroczone zużycie oleju o 167 ton. Jak wykazały kontrole w samym tylko ZEA Czyżyny tylko w lipcu br. aż 139 autobusów przekroczyło normy zużycia paliwa. Przyczyną przepałów był najczęściej stan techniczny pojazdów, przede wszystkim brak kontroli regulacji pomp wtryskowych układu zasilania.

Wielu pracowników w swoisty sposób ułatwiało sobie życie upraszczając do minimum prowadzenie dokumentacji. Jak stwierdzili „nikowcy” w kartach drogowych powszechnie zdarzają się braki podpisu dyspozytora, danych odnośnie przebiegu kilometrów, przerw w ruchu, rodzaju uszkodzeń, zużycia paliwa, numeru obsługiwanej linii itd. W zaleceniach pokontrolnych napisano: „natychmiast wprowadzić szczegółową ewidencję zużycia paliwa dla poszczególnych autobusów, wprowadzić ścisłą kontrolę dokumentacji pracy autobusów i kierowców pod względem prawidłowości i kompletności zapisów ze szczególnym zwróceniem uwagi na stan techniczny taboru, zużycie paliwa, przeglądy i naprawy, przyjęcie i zdanie taboru, wykonanie zadań planowych”.

Nie brak też w protokołach uwag i zaleceń pod adresem kierownictwa poszczególnych zakładów i przedsiębiorstwa jako całości. Wytknięto takie błędy jak np. nieustanne zmiany w poprzednim okresie na stanowiskach kierowców i zastępców w Czyżynach i Bieńczycach, niezrealizowanie szkolenia z zakresu obsługi autobusów „Berliet”, brak sprzętu jak sprężarki powietrza, podnośniki hydrauliczne itp. Zobowiązano przedsiębiorstwo do uruchomienia do 31 października br. drugiej myjni w ZEA w Bieńczycach oraz do kupna zapasowych szczotek i włosia. Do końca listopada br. należy dokończyć naprawę stanu technicznego dróg w obu zajezdniach oraz wjazdów na stanowiska naprawcze ze szczególnym uwzględnieniem wjazdu na kanał rewizyjny OT-2 w Bieńczycach. Uporządkować się także winno gospodarce magazynową częściami zamiennymi oraz zagospodarować złomowe opony autobusów, które w ilości 18 tys. sztuk zalegają w Czyżynach.

LECH KORECKI

niegospodarności

sortymentów — teraz mamy kilkadziesiąt. Gorzej, że psują się te same elementy. Chyba, że zmieniają się silniki! Ktoś (kto?) musi też skoordynować przebieg motoryzacyjny: zabezpieczyć części, jeżeli chce ten autobus utrzymać. Zbyt mała jest też reakcja na zgłaszane przez użytkowników usterki np. rok trwało załatwianie modernizacji zawieszania zbiorników paliwa, które się nagminnie rwa. Urwie się to na jezdni i 300 kg paliwa trze-

Pociesza jedynie fakt, że są dobrej myśli, ponieważ wokół sprawy zrobili się w kraju ruch — sądzą, że te trwałe odstawione uda im się powoli w jesienne dni uruchomić. Oby na ich miejsce nie docho-dziły sukcesywnie inne „chore silniki”. Mówi się o złej organizacji pracy. Czyje pytam — tych z MPK? Pewnie, że do ich pracy można mieć zastrzeżenia ale... z niczego i święty nie ulepi.

szarpiące łańcuchami przymocowanymi do autobusowych masek, które w budy psie się przemieniały. Szaro, jesienne i smętne... walające się dziesiątki siedzeń autobusowych (ponoć przejechali ongiś rolnicy — chcieli je zakupić — ale zabrakło przepisu (!), kierowcy, resorów, wałów, zbiorników paliwa, masek od „Jelcza”. Pokrowce, które za swych dobrych czasów łączyły autobusy przegubowe marki „Jelcz” zamieniły się w dy-

chyba 40. I myślę, że wreszcie odnalazłam kolejną „111” z tablicą „Cementownia” — No-ba wy Kleparz — „208” — „Ba-lice LOT”, „101”, „123”, „164”, „112” itd., a prawie wszystkie jak na żal z tablicami informacyjnymi. Myślę dalej, bo w myśleniu jak dotąd nikt mi nie przeszkadza, że na dobrą sprawę to mogłabym stąd nie tylko części ale cały autobus wynieść i to nie jeden.

AUTOBUS MARKI „BERLIET” — CENA 2 MLN 300 TYS. ZŁ

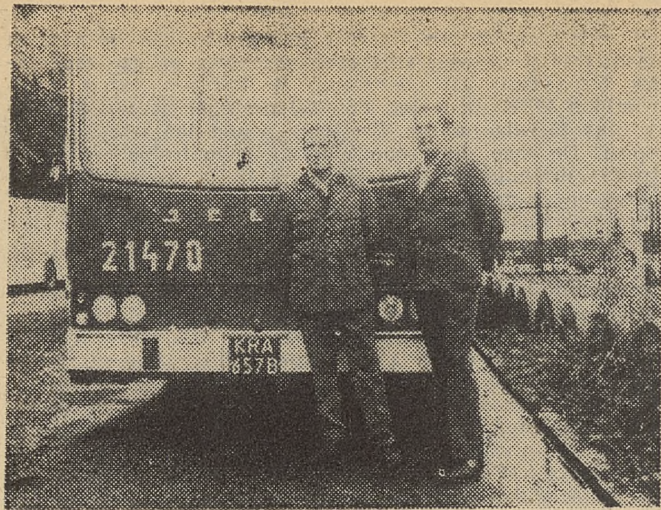
Przedemną jak zjawia u-kazuje się siny pan dozorca placu (Jan Miszczyk), boję się, a nuż... wokół cisza, pusto... przeskoczyłam, przyłapałam. Staram się być miła, rozdaję uśmiechy i już wiem, że pan

nie od tego by pilnował autobusów, od tego jest pan Jasek z MPK, ale go od trzech dni nie ma. Mój rozmówca ma tylko pół etatu w tej firmie.

Patrzę na zarosniętą trawą autobusy, na wóz Drzymały, baraki, maliny i drzewa. Tu jednak jest jakiś ład... już wiem... ład cmentarzyska. Dzieci „Jelcza” już w momencie kiedy schodzą z taśm wiadomo, że będą kalekie, że pój-dą pod plot.

—O—

JANINA DZIURO



Bierzmy przykład

370 tys. km bez remontu generalnego przejechali autobusem marki „jelcz” nr boczny 22303 dwaj kierowcy naszego przedsiębiorstwa: **Eugeniusz Żarnowiec** i **Aleksander Pabian**. Na te 370 tys. potrzeba było trzech lat i dwóch miesięcy. Zresztą nie poważaj defekt ale raczej zły los zrzucił, że stary „jelcz” został wyciągnięty z ruchu. Po prostu brakło niektórych części zamiennych.

Osiągnięcie panów Żarnowca i Pabiana warte jest podkreślenia, tym bardziej, że wielu naszych kierowców, szczególnie młodych nie wykazuje odpowiedniej dbałości o powierzony im sprzęt. A tymczasem przy odpowiedniej obsłudze i eksploatacji, przebieg autobusu przed generalnym remontem można znacznie zwiększyć. Tę samą drogą jest też pan Eugeniusz Żarnowiec, który na ostatnim otwartym zebraniu VII OCP w Bieńczykach wezwał innych kierowców do rywalizacji i pobicia ich rekordowego przebiegu.

Przy okazji zapytaliśmy pana Żarnowca o receptę na tak długą bezawaryjną jazdę. Przede wszystkim — powiedział pan Eugeniusz, empekowski autobus każdy powinien tak szanować jak własny samochód, w czasie jazdy należy prawidłowo zmieniać biegi i dbać zawsze o odpowiednią temperaturę silnika. Ot, cała tajemnica. Dodajmy, że pan Żarnowiec jest już kierowcą trzydziści lat a w naszym przedsiębiorstwie pracuje nieprzerwanie od lat siedemnastu. Gratulujemy i życzymy dalszych lat wzorowej służby! (LK)

Keniec zlej tradycji?

Jakoś tak już jest, że w przedsiębiorstwie w razie zakłóceń w komunikacji — kierowcy i motorniczowie zarzucają brak operatywności regulatora ruchu, a ci tym pierwszym ignorowanie i niewykonywanie poleceń regulatorów. Przyzwyczajona do tej opinii jakże byłam zdziwiona zajęciem na końcówce autobusowej na Kapelance.

31 sierpnia br. o godz. 12.30 na wprost wymienionego punktu zatrzymał się rząd tramwajów jadących w stronę Mostu Grunwaldzkiego. W pierwszym składzie linii 19, co zaczęło dymić. Motorniczowie po ostatnich zapaleniach tramwajów szczególnie uczeni są na ten objaw awarii. Słusznie więc motorniczy 19-tki zawiadomił o fakcie regulatorkę pania **Ludwikę Jachimowicz**. Ta powiada-

miła Główna Dyspozytornia. Po czym pani Jachimowicz wybiegła do czekającego na swoją godzinę odjazdu kierowcy autobusu linii 162, by ten podwoził pasażerów tramwajów do ul. Krakowskiej.

Kierowca o nr sl. 3386 bez słowa podjechał do grupy pasażerów. W momencie gdy autobus odjeżdżał na miejsce przyjechał Nadzór Ruchu. Słucham, że z satysfakcją przyjął pochlebną opinię o pracy MPK — pasażerów.

Wszystko nie trwało dłużej niż 7 min. Tu komentarz jest chyba zbędny bo i cóż można do tego dodać. Chyba tylko tyle, że w międzyczasie pasażerowie — otrzymywali grzeczne i wyczerpujące odpowiedzi.

Wypada jedynie pogratulować.

F.S.

Gdzie „specjalista“?

W czwartek 6 września br. w godzinach przedpołudniowych przyszedł do naszej Redakcji pan **JAN BREWIŃSKI**, pracownik Zakładu Sieci i Podstacji. Stwierdził, że coś chyba za długo załatwia się petentów w naszych biurach. Rzecz dotyczyła Wydziału Zaopatrzenia Materiałowego. O 10.30 p. Breviński przyniósł do Zaopatrzenia zapotrzebowanie dotrącające na zakup rur PCW Ø110. Podobno na przyjęcie zapotrzebowania i wypisanie paru linijek druku czekał 1 godz. 20 min. Zakupu chciał dokonać sam (na zainteresowanego czekał właśnie w tym celu samochód). W tym dniu do transakcji jednak nie doszło bo pan Breviński z Zaopatrzenia odprowadzony został niestety bez... kwitka. Przytoczona w redakcji relacja posłonięta sprawdzić.

Oto treść rozmowy telefonicznej: „podobno pan Breviński czekał u was na przyjęcie zapotrzebowania 1 godz. i 20 min i w efekcie nic nie załatwił. Dlaczego?”

— „A tak proszę pani mamy specjalizację. Ta osoba co miała załatwić rozmawiała w tym czasie przez telefon”.

— Przez 1 godz. i 20 min?

— „Tak. To była rozmowa międzumiastowa”.

— ??? To może zechce pojechać do telefonu osoba „specjalista“.

— Już proszę.

Po chwili drugi głos w słuchawce:

— „Proszę pani nie wypisywałem bo i tak nie ma tu nikogo kto mógłby podpisać, no dajcie mi p. Breviński nie czekał ponad godzinę a 15 do 20 min. Zresztą nie miał podpisać dyrektora więc nawet gdyby był u nas ktoś „do podpisu” być może i tak by nic nie załatwił”.

— Czy ktoś powiadomił o tym zainteresowanego?

— „No nie. Sam powinien o tym wiedzieć”.

No cóż zainteresowany może i powinien wiedzieć. Zresztą wiedział. Ale chyba nie w podpisach tu sprawa. Jest rzeczą oczywistą, że zapotrzebowania muszą być kontrolowane, stąd konieczność tylu parafek. I tu nie mam zastrzeżeń. Tylko czy musi akurat jednocześnie nie być kierownika i jego zastępcy? A jeżeli ich już nie ma dlaczego nikt nie zajmie się właściwie petentem? Dlaczego nie poinformuje? Wydaje się, że jeżeli już nie ma kierownika, to i pracy jakoś mniej. Opisany tu przykład podałam nie tylko dlatego by „napietnować” Zaopatrzenie. Niestety nie jest to wyjątek w praktykach urzędników. I po co tu w takiej sytuacji mówić o organizacji pracy, o jej wydajności skoro na załatwienie „byłej sprawy” traci się tyle czasu? Chyba słusznie by było uzdrowić administrację w zarządzie, by porządkować organizację w produkcji.

F.S.

Zareagowali

Nawiązując do artykułu „Audiat et altera pars” w tłumaczeniu „należy wysłuchać także drugiej strony” sądził, że odnosi się to również i do Wydziału, Koordynacji Eksploatacyjnej — Sekcja Rozkładów Jazdy, która w tym wypadku jest tą stroną drugą.

Ale skoro się tak nie stało pragniemy wyjaśnić, że na linii nr „150” istotnie trasa została wydłużona bez zmiany rozkładu jazdy, ponieważ według obserwacji w poprzednim rozkładzie było dużo czasu i kierowcy na końcówkę na Dworcu Wschodnim przyjeżdżali średnio 10 min. wcześniej. W związku z tym przy zmianie trasy nie zmieniono rozkładu jazdy, a obecna szybkość eksploatacyjna (VE) wynosi dla tej linii 18,5 km/godz. Nie jest to więc szybkość zawyżona.

Odnośnie linii nr 162 także nie wszystkie dane są prawdziwe. Na linii tej w szczytowej jeździe przejazd wynosi 19 min. (podano 18 min.), a przystanków jest 12 licząc przystanek początkowy i końcowy (podano 18). VE wynosi 21,6 jest więc trochę wyższa od przeciętnej, nie mniej będąc kilkakrotnie na kontroli PKR „Kapelanka” w czasie warunków zimowych nie zanotowaliśmy spóźnień wynikających z rozkładu jazdy. Jeżeli obecne badania wykazą celowość zmiany rozkładu, zostanie on w najbliższym czasie skorygowany.

Nie wiadomo także jak wyobrażają sobie kierowcy wyjazd na liniach podmiejskich na drugą końcówkę, ponieważ udając się na nią i tak muszą jechać po swojej trasie. Byłoby więc dziwne gdyby ewentualnych pasażerów nie zabierali z przystanków.

W następnej z poruszonych spraw może zdarzyć się i sytuacja odwrotna. Kłopot kierowcom sprawiają zbyt wcześnie przyjazdy do zajezdni (3.43), a wyjeżdżają na linię godzinę później. Dowozimy pracowników do 4 zajezdni rozrzuconych na dużej przestrzeni z obszaru Wielkiego Krakowa i okolicy i staramy się aby zapewnić im jak najdogodniejsze warunki dojazdu do pracy i powrotu z pracy. Ale w myśl przysłowia, że „jeszcze się taki nie urodził żeby wszystkim dogodził” i na nas od czasu do czasu spływają narzekania.

Tyle wyjaśnień, a przy następnych tego rodzaju sprawach prosimy na przyszłość wysłuchać także i drugiej strony.

p.o. kierownika Sekcji Rozkładów Jazdy
mgr Magdalena Niedzielska

Dziękuję pani mgr Niedzielskiej za reakcję na artykuł. Jednocześnie pragnę wyjaśnić, że tytuł „Wysłuchaj i drugiej strony”, zwracał uwagę na fakt, że wszyscy wymienieni w artykule podejmują decyzję, dotyczące bezpośrednio kierowców, a zbyt często zdarza się, że nie są one konsultowane z bezpośrednio zainteresowanymi. Za pozostałe uwagi, pomagające wszechstronnie naświetlić problem, serdecznie pani mgr dziękuję.

K.G.

W odpowiedzi na zamieszczoną notatkę w „Sygnalach” nr 13 pt. „Jak to z tymi wycieczkami” Kierownictwo i Aktyw Społeczno-Polityczny Zakładu Eksploatacji Tramwajów Podgórze informuje że: w dniu 3 lipca 1979 r. zwołano nadzwyczajne posiedzenie Egzekutywy II OOP, aktywu Oddziałowej Rady Związkowej oraz Kierownictwa z udziałem prowadzącego wycieczkę w dniu 1 lipca 79 r.

Po dogłębnym omówieniu zarzutów pod adresem kierownika wycieczki oraz wysłuchaniu obwinionego podjęto następujące decyzje: odwołano go z funkcji członka Plenum ORZ, odwołanie z pełnienia funkcji przewodniczącego k.o. zabroniono uczestniczenia i prowadzenia wycieczek organizowanych przez MPK na okres 1 roku, udzielono upomnienia ustnego na zebraniu partyjnym II OOP w dniu 31. 07. 79 r.

Równocześnie aktyw społeczno-polityczny i kierownictwo ZET Podgórze serdecznie przeprasza uczestników wycieczki za doznane przykrości zobowiązując się jednocześnie do zabezpieczenia takiego nadzoru w kolejnych wycieczkach aby podobne przypadki złej organizacji nie miały już miejsca.

przewodniczący ORZ

Jan Matuszek

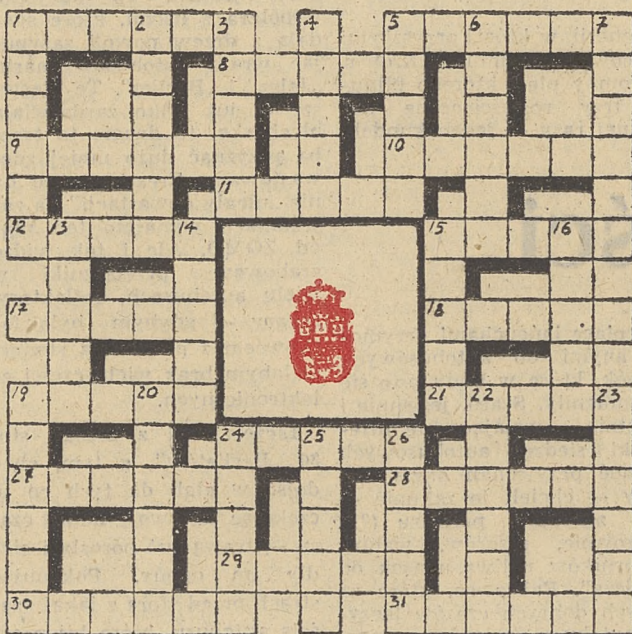
Od redakcji: Dziękujemy za szybką i rzeczową reakcję na nasz artykuł. Życzymy kolektywowi już tylko udanych wycieczek.

Niby normalne...

2 sierpnia br. młoda kobieta widząc ruszający z przystanku autobus linii 128 na Dąbrowę — przyspieszyła kroku, szybciej popychając wózek z dzieckiem. Kierowca autobusu ruszył powoli podjechał i zatrzymał się przed matką z wózkiem... i wtedy kobieta stanęła bezradnie. Nikt z pasażerów a było ich kilkunastu — w tym wielu mężczyzn — nie ruszył się z autobusu by pomóc wnieść wózek z dzieckiem. No pewno bo i po co? Grzeszności powinno się przecież wymagać od pracowników MPK wobec pasażerów. A pasażer wobec pasażera — nie wspom-

nę już, że przydałoby się wobec kierowcy — to już rzecz zbita. Na szczęście kierowca autobusu widząc sytuację opuścił swoje miejsce wysiadł i wniósł wózek z dzieckiem do pojazdu. Kierowca okazał się pan **Stefan Żyła** o numerze służbowym 3261. Pasażerka **Marta Pogoda** za naszym pośrednictwem pragnie podziękować kierowcy. Czynimy to tym chętniej, że pan Żyła wykazał w tym wypadku nie tylko uprzejmość zawodową ale także uczynność wobec drugiego człowieka. A jak widać na przedstawionym przykładzie nie jest to nagminne w naszym społeczeństwie.

KRZYŻÓWKA NR 85



POZIOMO: 1) Gumowa łoż, 5) Korowód, 8) Wiara większości Arabów, 9) Danina, okup, 10) Marginesowe wydanie, 11) Uwodzielec na scenie, 12) Palenisko, 15) Powitanie, 17) Popularny na głowie, 18) Stolica zagłębia miedziowego, 19) Do zaprawy murarskiej, 21) Rośnie w mały, 24) Gładzi deskę, 27) Dziel ziemie na dwie części, 28) Przestronna na drodze, 29) Powierzchnia uprawnego pola, 30) Nauczyciel sportowców, 31) Najprostsze urządzenie pływające.

PIONOWO: 1) Duży kielich, 2) Zmaga się ze stałą, 3) Wnęka, 4) Nie ma w tym prawdy, 5) Potrawa z jajek, 6) Znak po uderzeniu, 7) Granica, 13) Obfity deszcz, 14) Uderzenie serca, 15) Odpoczynek po pracy, 16) Symbolizuje upór, 17) Gatunek wina, 20) Port i miasto w Chinach na rzece Jangcy, 22) Część świata, 23) Metal używany do wyrobu zastawy stołowej, 24) Upał, 25) Środek lodowy, 26) Wbrew woli.

Wyrobiska zasypywano gruzem cegielnianym. Często do wykopów musi być używany nawet kompresor. Kierownictwo Zakładu postarało się więc o „przysiad” dalszych 12 osób. Ci „nowi” byli nieco zdziwieni, że tutaj nie da się „objąć”, że praca zawsze dla nich przygotowana i konkretna. No cóż, pojęta jest ta młodość. Już gdzieś tam skłonna była się nauczyć jak nie pracować. Praca — jak powiedzieli mi panowie Ma-

DZIĘKUJEMY STUDENTOM POLITECHNIKI

Praca nie hańbi

cię. Ciągłe jednak istniał problem, kiedy i kto podejmie się prac związanych z ułożeniem kabli.

Jak co roku w miesiącach wakacyjnych pracują w MPK studenci roku zerowego w ramach praktyk. Tym razem są to przyszli absolwenci Politechniki Krakowskiej. Kierownictwo Zakładu postanowiło wykorzystać ich właśnie do kopania rowów i układania kabli. Dziewięć osób „przysiadłonych” Zakładowi zabrało się do pracy; szło im szybko i sprawnie. Sami nie dali by jednak rady wykopać około 3 km rowu. Teren, na którym mieści się IV Zajezdnia zajmowała kiedyś cegielnia.

rek Platek — opiekun studentów z ramienia zakładu i mgr inż. **Witold Misiewicz** — jest ciekaw. A i studenci zapewniali, że na długo zapamiętają tę praktykę. Nie jest jednak tak źle, humory dopisują, zarobią około 3 tys. zł. 20-osobowa „męska” grupa ma w swym gronie jedną dziewczynę. Wartość wykonanych przez nich prac wynosi 560 tys. zł.

Jest to duża sprawa dla przedsiębiorstwa, a i przyszli inżynierowie podwinni mieć satysfakcję z prostej wprawdzie, ale jakże potrzebnej właściwie wszystkim pracy.

F. S.



Jak widać na zdjęciu — ciężkie łopaty gruzu wyrzucone są z rozmachem.

Ciekawy świata

Władysław Michalski jest człowiekiem młodym. — Zdażył jednak, już przepracować 9 lat w MPK. Uczył się w naszej szkole przyzakładowej, później skończył Technikum Elektrotechniczne. W II klasie trafił do brygady **Jerzego Czepca** — w Zakładzie Napraw Tramwajów. Tam już pozostał. Nie chce zmieniać brygady, żył się z ludźmi. Jest przewodniczącym VII koła ZSMP. Nie to jednak jest powodem, że o nim piszę. W tym roku był jednym z 120 uczestników Centralnej Olimpiady „Polska Dziś i Jutro”.

A zaczęło się wszystko od 40 rocznicy wystąpienia proletariatu krakowskiego i tamtej Olimpiady w 1976 r. Od tej pory już rokrocznie startuje i wygrywa. Skąd u elektrotechnika takie zainteresowania? Bo żeby to było związane z

zawodem, to zrozumiałe. Sam zainteresowany powiedział, że go „wciągnęło”, że przy okazji możliwości startu dowiaduje się ciągle nowych rzeczy. Niby tyle się wie, a jednak... Oczywiście jego starty i zwycięstwa możliwe są dzięki przychylności wielu osób. Pan Władysław szczególnie sobie ceni współpracę z mgr **Leonoldem Rolnikiem** i panią **Danuta Skulimowską** — zakładową bibliotekarką. O czym marzy? Oczywiście o zdobyciu I miejsca na Olimpiadzie Centralnej, a i my mu tego życzymy.

F. SERWIN

Z ostatniej chwili. Na konferencji sprawozdawczo-wyborczej ZSMP — **Władysław Michalski** wybrany został wiceprzewodniczącym Zarządu Zakładowego organizacji.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 84

POZIOMO: 1. Kminek, 5. zaczyn, 8. łowca, 9. Donald, 10. asysta, 11. awans, 12. lista, 15. farad, 17. alert, 18. rower, 19. umbra, 21. Edyta, 24. sadio, 27. asfalt, 28. rapier, 29. piana, 30. komoda, 31. nagan.

PIONOWO: 1. knedel, 2. nokaut, 3. kłoda, 4. kwoka, 5. zapas, 6. caryca, 7. najazd, 13. islam, 14. astma, 15. fard, 16. adept, 19. ulamek, 20. rzadko, 22. doping, 23. afront, 24. stopa, 25. detal, 26. organ.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 84 nagrodę wylosowali: **HALINA DZIEDZIC** z Zakładu Napraw Tramwajów i **WŁODZIMIERZ WITKIEWICZ** z Główniej Dyspozytorni.

Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzynia 15, p. 73.
Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. 1-9