

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

WINA KIEROWCÓW?

Programowe stada

Przywykliśmy uważać, że „stado” czerwonych autobusów na trasie to wyłącznie wina kierowców, którzy nie przestrzegają rozkładów jazdy, jeżdżąc tak jak im wygodnie. Istotnie tak bywa często, czy jednak zawsze?

Spróbowałem przyjrzeć się rozkładom jazdy kilku linii autobusowych jadących na długim odcinku wspólną trasą. Rezultaty okazały się zaskakujące. Bywają „stada”... planowe. Bo jak inaczej określić sytuację, gdy autobusy dwóch różnych linii, ale jadących kilka kilometrów różnym odjeżdżają w odstępach zaledwie kilkuminutowych. A oto konkretne przykłady:

Autobusy linii: 110 i 117 odjeżdżają spod Centrum Administracyjnego HiL, a potem na kilkukilometrowym odcinku ich trasy pokrywają się. A oto przykłady z rozkładów jazdy: 110 — 7.11, 117 — 7.15, 117 — 8.08, 110 — 8.12, 110 — 11.16, 117 — 11.20 itd. itd., a między tymi „programowymi” stadami ponad dwudziestominutowe przerwy.

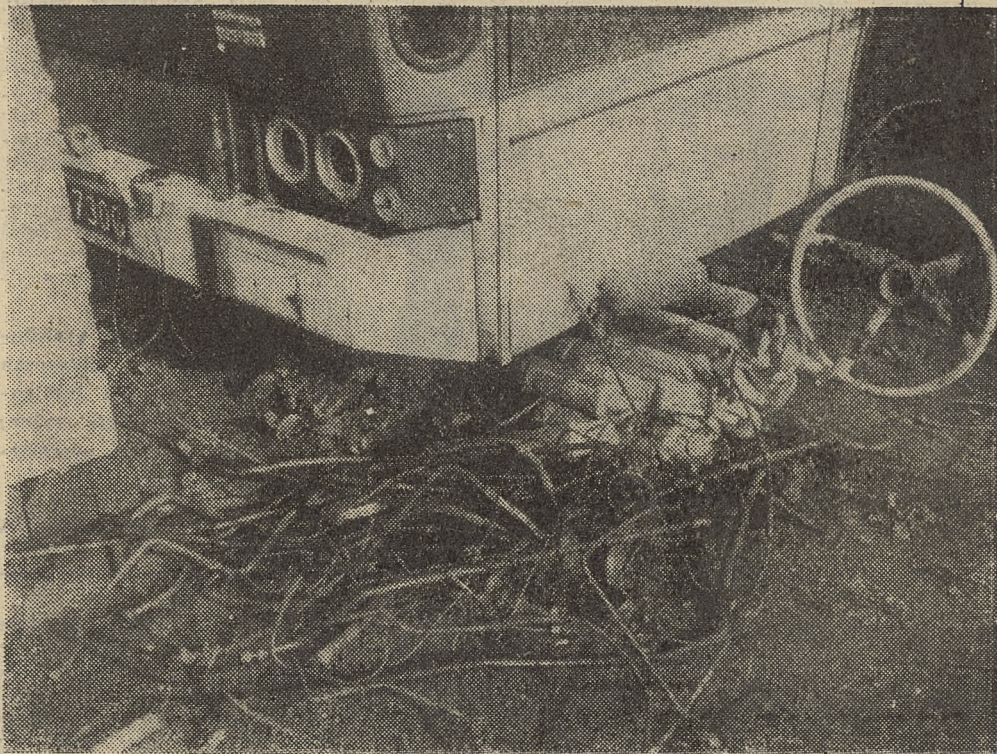
Podobnie na liniach 111, 151 i 231 wyjeżdżających z Cementowni i jadących wspólnie do Wyciąża. Pierwsza 111 wyrusza o 4.32, a pierwsza 151 o 4.36, następne autobusy są dopiero o godzinie 5.00, ale za to, aż dwa: 151 i 231, a w pięć minut później odjeżdża z Cementowni 111, podobnie o 6.00 odjeżdża 151 i 231, a potem o 6.25 jedzie 111, a o 6.30 151 i 231 i znów o 7.00 mamy do wyboru 151 i 231, a o 7.05 111, po czym następuje kolejna 25 minutowa przerwa. I tak dalej, i tak dalej.

Idźmy dalej. Linie 101, 135 i 235. Jadą wspólnie z Borku Fałęckiego do Swoszowic. A godziny odjazdu — 101 — 4.07, 135 — 4.11, 101 — 4.33, 135 — 4.35, 101 — 4.48, 235 — 4.51, 135 — 4.59, 135 — 5.14, 101 — 5.15, 235 — 5.52, 101 — 5.55. I znów przykłady można mnożyć.

A przecież wszyscy wiemy, że przy takich, kilkuminutowych odstępach autobus jadący jako pierwszy rozwija zawsze mniejszą prędkość, niż ten jadący z tyłu. Dłużej bowiem musi stać na przystankach. Tak więc to też jest mechanizm, dzięki któremu rodzą się „stada”.

Bądźmy obiektywni. Wśród linii, których rozkłady jazdy analizowałem, znalazły się i takie, do których nie można mieć zastrzeżeń. Np. 207 i 227, 217 i 247. Tam autobusy odjeżdżają mniej więcej regularnie, mimo że przecież i te linie kończą swój bieg w innych miejscowościach. A więc można tak ułożyć rozkład jazdy, by autobusy na wspólnej trasie nie dublowały się, a skutecznie uzupełniały. Zdajemy sobie oczywiście sprawę, że nie jest to łatwe. W grę wchodzi przecież kwestia różnej długości tras, różnej liczby przystanków. Chyba można jednak, jak wskazują dwa ostatnie przykłady tak zróżnicować prędkość eksploatacyjną, czy czas postoju na końcówkach, aby pasażerowie miast irytować się na widok mknących w karnym szeregu czerwonych autobusów, mogli mieć pewność, że MPK-owskie pojazdy jeżdżą będą w mniej więcej regularnych odstępach.

K. GACEK



KTO WINIEN, PRODUCENT, CZY KIEROWCY?

Pierwsza runda

W czyńskiej zajezdni stawiłem się kilka minut przed godziną czwartą rano 23 października. Moim celem była przejażdżka autobusami MPK po mieście, chciałem zobaczyć, jak prowadzi je kierowcy naszego przedsiębiorstwa, ile prawdy jest w twierdzeniach producenta, że częste awarie są wynikiem złego eksploataowania pojazdów.

W towarzystwie kontrolera technicznego Jana Budy wsiedliśmy więc w autobus 21967 wyjeżdżający na linię 132. Krótkie oględziny wozu wykazały, że silnik nie został należycie rozgrzany, temperatura wody w chłodnicy wynosiła

zaledwie około 40 stopni. W efekcie kierowca pustym samochodem nie mógł przekroczyć szybkości 60 km na godz. Pan Jan zwraca uwagę na konieczność ocieplenia silników przy pomocy pokrowców na maski. Pyta też, czy kierowca wyłączył wentylator, aby silnik mógł się szybciej rozgrzać. Okazało się, że wyłącznik wentylatora nie działa.

Na Nowym Kleparzu przesiadamy się do kolejnego Berlieta — 21930. Kierowca jeżdżący do Trojanowic, linią 207, jest podenerwowany.

— Wyjechałem z zajezdni i zaraz przytrafiła mi się awaria świecy zapłonowej. Mecha-

nicy coś tam grzebali przy wozie, a potem nie dokręcili solidnie. Myślałem, będę parę minut wcześniej na Kleparzu, a tu już opóźnienie.

Szybko ruszamy. Już po kilku minutach pan Jan stwierdza:

— Z takim kierowcą to przyjemność jechać. Jedzie płynnie, pewnie, spokojnie. Właściwie rozgrzany silnik prawidłowo pracuje.

W pełni zgadzam się z tą opinią. Rozmawiamy o usterkach Berlietów, o za bliskim umieszczeniu szcęk hamulcowych, względem bębnow, co (Dokończenie na str. 2)

15 dni
w MPK

● Kierowcy narzekają na zbyt niskie umieszczenie lusterek wewnątrz autobusów „Berliet”. Wystarczy by ktoś stanął przed lusterkiem, a kierowca nie widzi już wnętrza wozu, co stwarza zagrożenie przy ruszaniu z przystanków.

● Nie udało się eksperyment z przeniesieniem dyspozytorni w zajezdni w Czyżynach w okolicy bramy wyjazdowej. Negatywy takiego usytuowania dyspozytorni, zdecydowanie przeważały nad zaletami tego rozwiązania — dyspozytorzy wrócili do starego pomieszczenia.

● Zakład Naprawy Tramwajów opiekuje się przychodnią i stołówką zakładową. W razie potrzeby wykonania pilnych prac, pracownicy zakładu przychodzą z pomocą personelowi tych placówek. Ostatnio zamontowali w stołówce kocioł, założyli też stery w jadalni.

● Zakład Naprawy Tramwajów wykonał też dwoje drzwi i sześć okien dla wznoszonej przez Zakład Budowlany na zapleczu ZNT smażalnię.

● Brak dyspozytora daje się odczuć na końcówce linii 164 w Piaskach Wielkich. Wystarczy, że pojawi się tam ktoś w mundurze MPK, a autobusy odjeżdżają z niezwykłą punktualnością. Pod nieobecność kontrolujących z regularnością bywa znacznie gorzej. Podejrzewany, że podobnie jest na innych nie kontrolowanych pętlach.

● Likwidujemy zbędne przystanki, a tymczasem w ulicy Pilotów, jadące w kierunku centrum, autobusy linii 128, zatrzymują się na skrzyżowaniu z ul. Ulanów i około 100 metrów dalej. Może udałoby się te przystanki połączyć?

● Kilka minut czekali zderzeniści pasażerowie na pl. Centralnym w Nowej Hucie, gdy po zderzeniu tramwajów zablokowany był przejazd do Krakowa od strony al. Lenina, dopiero po chwili podjęto decyzję skierowania nadjeżdżających od Kopca Wandy „20” i „26” pod Centrum Administracyjne HiL, umożliwiając w ten sposób przejazd tramwajów „15” i „27”.

● Chcielibyśmy zapytać kierowcę m-ki nr 856, dokąd to pojechał, nie zabierając pasażerów, w dniu 16 października o godzinie 21.15, wyjeżdżając z Rynku Głównego, ulicą Jana?

● Czy w Zakładzie Napraw Tramwajów naprawdę nie ma bardziej aktualnych rzeczy do reklamowania, niż mecz piłkarski Tramwaj — Podgórze, rozegrany 20 września. Przypominamy, że rozgrywki trwają: do 18 października kiedy widzieliśmy wspomniany afisz, piłkarze zdołali rozegrać już kilka spotkań.

● Coraz estetyczniej wygląda otoczenie zakładowej przychodni zdrowia. Doprowadzono już do niej drogę dojazdową, założono skwer. Jeszcze trochę i przestanie straszyc chorych błoto wokół budynku.

(KG)

Radowały mieszczan krakowskich pierwsze „akwarium” — tak nazywali bowiem nowoczesne tramwaje typu 105 N, wyprodukowane przez Chorzowską Wytwórnę Konstrukcji Stalowych — Konstal. Radowali się motorowozami: „Bo to proszę pani, człowiek może być elegancki, nie usmaruje się jak w tych starych — siadam jak pan za pulpitem, na którym te różnokolorowe wyłączniki, światełka”. A jedni i drudzy mówili — „Rozwija się szybko. Jak metrem się jeździ”.

105-KI W BURAKACH

— mówi pan Stasiu motorowoz, a my mamy za swoje od pasażerów. Tam za piaskownią stoją! Również po ustawiane na torach postojowych przy parkaniu placu nowohuckiej zajezdni. Liczymy: na dzień dzisiejszy — 26 września — stoi tu 20 wagonów. — „Co dzień na awarię lub z wypadku dochodzi tu przynajmniej jeden do naprawy — mówi Stanisław Stachak — mistrz zaplecza, a 10 odtransportowali do Zakładu Napraw Tramwajów”.

W wielu ze stojących tu wozów tramwajowych zniknęły gdzieś kolorowe wyłączniki, hamulce szcękowe, kasowniki, nawet szyby. — „Nie, niedługo z tych wozów przekształcą swoi kradli i do domu, niki. A i ten tramwaj taki

My to zabieramy i montujemy w innych tramwajach, stojących, na mniejsze usterki. Na przykład dziś ściągaliśmy wóz nr 288 z linii z rozbity obudowa i wyjeżdżamy z niego skrzyżowanie regulatora napięcia przekładni wraz z wyposażeniem, by uruchomić wagon nr 320 bo choć jest poprawa w części, to na co dzień ich nie mamy. Tak jak możemy, ratujemy sytuację. To i proszę się nie

Miliony na bocznicy

dziwić, że dla dobra sprawy demontuje się po trosze te zupełnie solidnie, by inne bardziej sprawne, na linie mogły wyjechać i wyjmujemy: luzowniki, szyby, kardany, szcęk hamulcowe. Choć i kradzieże się zdarzają. Tu jest budka wartownika i brama wyjazdowa, wartownika to w budce nigdy nie ma, a bramy się nie zamyka: bo prawie przez całą noc mamy zjazdy i wyjazdy tramwajów. Kilka dni temu milicja nam zgłosiła, że zia-pała grupę mężczyzn (wśród nich był, jak mówili, jeden hamulcowy, pracownik MPK — ale to nieudowodnione), którzy wykradli z tych wozów przekształt-zeby swoi kradli i do domu, niki. A i ten tramwaj taki

nam zafundowali; palą się instalacje tak silny jak i sterowania. Gubią też te nasze nowości elektroniczne (tramwaje), silniki po drodze: za lekko są zamocowane, a sworznie i śruby za słabe.

— Jest w nich na dodatek jakaś jeszcze jedna wada konstrukcyjna: dzwonili do mnie motorowozowcy i pisali o częstych porażeniach prądem... — To pulpit stanowiska mo-

nam zafundowali; palą się instalacje tak silny jak i sterowania. Gubią też te nasze nowości elektroniczne (tramwaje), silniki po drodze: za lekko są zamocowane, a sworznie i śruby za słabe. — Jest w nich na dodatek jakaś jeszcze jedna wada konstrukcyjna: dzwonili do mnie motorowozowcy i pisali o częstych porażeniach prądem... — To pulpit stanowiska mo-

padek. Nasi opracowali już zmianę konstrukcji i sami sukcesywnie przerabiamy pulpity.

— Brakuje nam najczęściej „wielu części” — nie pozwala dokończyć pytania mistrz — nawet czasem żarówek, no i systematycznie bezpieczników. Ostatniej zimy, jak był kryzys, to nasi pracownicy pojechali do Południowych Zakładów Porcelany Elektrycznej „Empor” do Mysłowic i zro-

bili je dla nas. Ale przeszkoliliśmy już własnych elektryków i mamy własnych fachowców, to może będzie lepiej. W Zakładzie Napraw Tramwajów produkuje się około 100 pozycji do wagonów nowego typu, np.: szcęk hamulcowe, pierścienie labiryntowe sworznie, tuleje...

GŁOWA W DÓŁ

„Z czterech wagonów robimy dwa, a we wszystkich 21, które mamy naprawić w III kwartale br., brakuje tych samych części. Już nawet nie mamy czego szabrować — bo szabrują w zajezdniach na zapleczu ci, którzy usuwają na bieżąco usterki. Do nas do re-

montu przychodzą już wraki — powie na jednym z ostatnich posiedzeń Prezydium KRSR w MPK — kierownik Zakładu Napraw Tramwajów — Zdzisław Skubieda. A producenci części?

— Proszę bardzo — Fabryka Okładzin Ciernych z Miarek k. Warszawy informuje, że zapłaci arbitraż, a wykładzin i tak nam nie zrobią — „przysłicie własnych ludzi do nas i zróbcie sobie”.

— Jak można mówić w ogóle o odnowie elektronicznego taboru — jak ja — kontynuuje z-ca kierownika Zakładu Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta — inż. Zbigniew Ciaputa — mam dać ludzi np. do produkcji bezpieczników.

Uzupełniając dodam, iż w ubiegłym roku 3 pracowników z ZNT i 6 z ZET, robiło bezpieczniki. W roku bieżącym cały wrzesień: 2 pracowników ZNT (10 z całego przedsiębiorstwa) robi w Mysłowicach. W Miarkach koło Warszawy przez cały sierpień br. 1 pracownik ZNT i 2 z ZET w Nowej Hucie robili wykładziny cierne do hamulców.

Jest tak wielka potrzeba, że nikt nie kwestionuje, tej żalosnej gospodarności, czasem ktoś jedynie krzyknie: „Jak

(Dokończenie na str. 3)

Sztandar dla strażaków

Rok 1929. Dyrektor ówczesnej Miejskiej Kolei Elektrycznej w Krakowie — **Tadeusz Polaczek**, powołał do życia pierwszą jednostkę straży pożarnej na terenie przedsiębiorstwa i został jej pierwszym prezesem.

Rok 1979 — 21 października. Na terenie ZEA w Czyżynach, odbyła się uroczystość związana z 50 rocznicą powstania OSP w naszym przedsiębiorstwie. Rozpoczęła się defiladą jednostek OSP, którą uświetniły: Kompania Honorowa Kadetów Szkoły Chorażych Pożarnictwa z Nowej Huty i zakładowa orkiestra MPK. Całością dowodził kapitan pożarnictwa **Jerzy Nowicki**. Kulminacyjnym punktem uroczystości było przekazanie ufundowanego przez dyrekcję i Przychodnię Szkoły Zawodowej MPK, sztandaru naszej jednostce OSP. Akt nadania przekazał naczelnik dzielnicy „Śródmieście” — mgr **Wojciech Hydzik**. Sztandar z rąk wiceprezesa Zarządu Wojewódzkiego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych mgr **Zdzisław Nowaka**, przejął z-ca dyr. ds. technicznych mgr inż. **Tadeusz Trzmiel**. Równocześnie jednostka otrzymała od Zarządu Głównego OSP Złoty Medal za Zasługi dla Pożarnictwa, a druhowie — złote, srebrne i brązowe odzna-

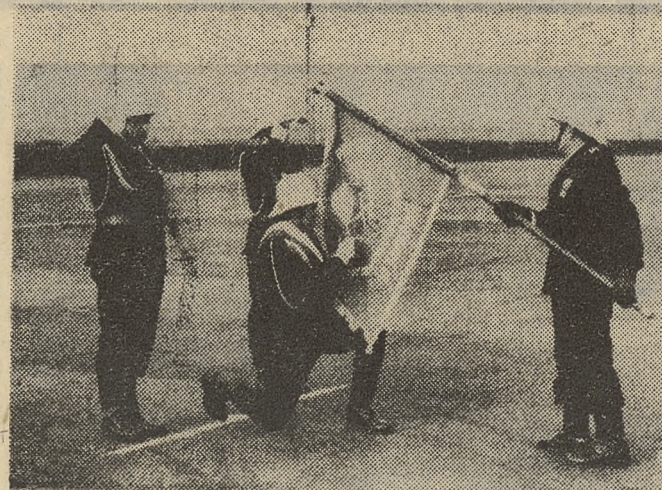
czenia. Weterani służby pożarniczej: **Stanisław Jasieniak** i **Antoni Trzmiel**, udekorowani zostali odznaczeniami związkowymi, przyznawanymi im przez Zarząd Główny OSP.

Z kolei odbyły się zawody sportowo-pożarnicze. Najlepszymi okazali się, zajmując kolejne miejsca, drużyny strażackie: 1) ZEA Czyżyny, 2)

ZNA przy ul. Wawrzyńca, 3) **Sułkowskiego**. Naczelnikiem jednostki jest **Adam Matiasik**, sekretarzem **Jadwiga Wojtas**.

W jubileuszowych uroczystościach MPK-owskiej jednostki OSP, udział wzięli m. in.: inspektor ds. administracyjnych **KK PZPR**, członek prezydium Zarządu Wojewódzkiego Związku OSP mgr **Franciszek Kołodziej**, komendant Straży Pożarnej m. Krakowa płk pożarnictwa **Mieczysław Feliks**, wiceprezes Zarządu OSP dyr. Oddziału Wojew. PZU mgr **Wiktor Nowak**, z-ca komendanta Straży Pożarnej m. Krakowa płk pożarnictwa **Aleksander Matuzik**, wiceprezes Zarządu Dzielnicy Śródmieście — mgr **Zdzisław Nowak**, komendanci rejonowi OSP Śródmieście — mjr poż. **Marcin Krewniak**, **Krowodrzy** — mjr poż. **Zdzisław Bugaj**, **Podgórze** — płk poż. **Andrzej Wojcik**. W uroczystości wzięli również udział przedstawiciele kierownictwa politycznego — administracyjnego MPK.

Strażakom naszym gratulujemy otrzymanych odznaczeń i życzymy dalszych jubileuszów w ich niezwykle ważnej działalności na rzecz przedsiębiorstwa i miasta.



Fot. K. Zwoliński

M. BUBACZEWSKA

Wspomnienia tamtych lat

(Dokończenie ze str. 1) powoduje, że hamowanie wymaga ogromnej precyzji. Mówimy o zbyt małym ciśnieniu oleju, przez co często zdarza się zle smarowanie, o brakach w wyposażeniu zajezdni, gdzie nie ma tak potrzebnego urządzenia jak smarownica na kompresor, która znacznie ułatwiałaby tę bardzo ważną czynność. Pan Buda zastanawia się także, czy nie można by zakładać od spodu pod silniki, zwłaszcza na zimę płacht z dermy, zamiast ciężkich pokryw metalowych, które i tak najczęściej mechanicy zdejmują, nie zakładając już z powrotem. Wymieniamy także uwagi na temat fatalnego oświetlenia wnętrza wozu, które odbija się w przedniej szybie.

Ale już jesteśmy ponownie na Nowym Kleparzu, gdzie wsiadamy w jadący do Nowej Huty wóz 132 numer 21955. Tym razem mamy okazję zaobserwować jak spisują się Berliety w szczyt. Jest już bowiem 5.30. Nasz wóz bez zarzutu, ale na ul. Lublańskiej

spotykamy uszkodzony samochód nr 21906. Usterka zresztą jest drobna, bo w kilkadziesiąt minut później widzimy, że i ten autobus włączył się do ruchu.

Przy Centrum Administracyjnym HiL wsiadamy do auta 21960. W wozie tym nie działa wskaźnik ciśnienia oleju. Oczywiście eksploatacja w takich warunkach jest bardzo ryzykowna. Znowu jedziemy na hoku. I ten wóz jednak spisuje się poprawnie. Wkrótce przesiadamy się do 128 o numerze 21915. I tu wszystko jest w porządku. Po drodze mijamy jednak kilka wozów jadących w nienaturalnej pozycji, z bardzo nisko opuszczonym przodem. np. 21956. Prawdopodobnie ma uszkodzone poduszki powietrzne, wyrokuje Jan Buda. A wina to zbyt słabych

sprężyn, nie wytrzymałych obciążenia.

Wsiadamy w Jelcza linii 138. Numer wozu 22218. Kierowca najpierw usiłuje skłonić jadącego przed nim Polskiego Fiata do przejechania skrzyżowania przy żółtym świetle, w chwilę potem pogania klakso-

nic, skąd wracamy następnym w pełni sprawnym autobusem numer 21946.

Jestem zdziwiony poprawną jazdą kierowców. Chyba to zasługa munduru pana Jana Budy. On to zresztą potwierdza, mówiąc, że wielokrotnie, gdy działa bardziej konspiracyjnie,

Pierwsza runda

„nakrywa” kierowców na rozmaitych wykroczeniach. Obiecuję więc kierowcom powtórzenie podobnego zwia- doku, tylko, że tym razem nie będziecie panowie widzieć MPK-owskiego munduru, który powoduje, że zawsze jedziecie przepięknie. A na razie w walce o to kto winien, producent czy kierowcy? — typuję remis ze wskazaniem producenta. Ale to dopiero pierwsza runda.

KRZYSZTOF GACEK

(Dokończenie ze str. 1) tak dalej pójdzie, to za niedługo posłamy ludzi do Konstalu, żeby wagony robili... ale pracowników wysyła na roboty na cudze konto... bo cena, którą płaci przedsiębiorstwo za wykonane przez własnych pracowników części jest taka sama.

Jak tak dalej pójdzie, to wkrótce zmienimy zakresy naszych czynności; pracownicy MPK wyjadą robić części do poszczególnych zakładów w kraju, a pasażerowie wezmą się za naprawy tramwajów i docenia może wtedy pracę tramwajarzy, którzy — jak twierdzi inż. **Bronisław Pyka**, z-ca kierownika ZNT — 70 procent energii tracą na użeranie się z producentami, za-

opatrzniowcami, na koordynowanie spływem części i na handel wymienny z innymi przedsiębiorstwami komunikacyjnymi w kraju.

A nie zapowiada poprawy, że przytoczę tu fragment wypowiedzi dyrektora Konstalu, inż. **Henryka Białzińskiego**, o publikowanej przez Hannę Smolańską w „Trybunie Robotniczej” (nr 121) „Kwadratura tramwajowego koła” — produkcja części zamiennych nie powinna obciążać takiego zakładu jak nasz. U nas są po prostu tak wysokie koszty o-

gólnofabryczne i ogólnowydzielowe, że produkcja tego typu jest nieopłacalna. Nie ma sensu, żeby pracownik „Konstalu”, dający gospodarce narodowej w skali roku produkcję wartości 800 tys. zł, an-

I choć faktycznie warsztaty remontowe przedsiębiorstw produkcyjnych przystąpiły do specjalizacji w produkcji części: Kraków produkuje — biotniki, Katowice — maszyny drzwiowe, Poznań — sprzęgi,

ów typu LT-31, wałów karbowanych do 105, siedzeń, itd. itd.

Być może wyspecjalizują się przedsiębiorstwa komunikacyjne w ich produkcji w przyszłości, być może staną się samowystarczalnymi, ale tymczasem... przez pana, dyrektora „Konstalu”, wyprodukowane tramwaje stoją w burakach! Oj, minęły już czasy, kiedy to szanujący się producenci dysponowali częściami zamiennymi aż do momentu całkowitego wycofania tabory z eksploatacji. „Konstal”

Wstrzymał produkcję części zamiennych już w 2 lata po zakończeniu produkcji tramwaju typu 102 N. W bieżącym roku „Konstal” potwierdził zapotrzebowanie na części zamienne w granicach 15 procent.

*

I wdychają tramwajarze do pociągów starych tramwajów typu „N”, gdzie elektroniki nie było, o części było łatwiej, a i dorobić je można było bez specjalnych technologii i maszyn czy też delegowania pracowników do pracy na konto innych firm.

JEDEN TRAMWAJ TYPU 105 N KOSZTUJE 2 MLN 30 TYS. ZŁ.

JANINA DZIURO

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym Jubilatom, którzy od 1 do 31 września obchodzili jubileusz pracy w MPK Kraków.

35 LAT

Kazimierz Kadela — Zakład Napraw Tramwajów

30 LAT

Stanisław Kulik — Zakł. Eksplo. Tramwajów Podgórze

25 LAT

Michał Jadach — Dz. Dochodzeniowo-Wypadkowy
Barbara Styryna — Wydz. Nadzoru Ruchu
Fryderyk Mędrak — Zakł. Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
Zdzisław Mazurek — Zakł. Eksploat. Autobusów Czyżyny
Władysław Walerowski — Zakład Taksówek
Tadeusz Szarański — Zakład Napraw Autobusów

20 LAT

Eleonora Woszczyło — Sekcja Handlowo-Biletowa
Lucyna Sobaszek — Wydz. Taryfowo-Biletowy
Maria Tułacz — Zakład Eksploatacji Autobus. Bieńczyce
Józef Patko — Zakł. Napraw Tramwajów
Józef Sączka — Zakł. Taksówek

15 LAT

Janina Doraził — Dz. Obrachunku Płac i Zasiłków
Danuta Czyż — Wydz. Nadzoru Ruchu
Jerzy Kusek — Zakł. Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
Irena Rabeiga — Zakł. Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
Franciszek Czajkowski — Zakł. Eksploatacji Autobusów Bieńczyce

Adam Małeckie — Zakł. Napraw Tramwajów
Władysław Górnik — Zakł. Napraw Tramwajów
Tadeusz Kądziołka — Zakł. Napraw Tramwajów
Marian Kozacz — Zakł. Napraw Tramwajów
Eugeniusz Ostroga — Zakł. Napraw Tramwajów
Małgorzata Godzik — Zakł. Transportu Specjalnego
Jan Ścibor — Zakł. Torów
Józef Oleksy — Zakł. Torów
Andrzej Śliwa — Zakł. Eksplo. Tramwajów Podgórze
Kazimierz Zajac — Zakł. Eksplo. Tramwajów Podgórze
Stanisława Suder — Zakł. Eksplo. Tramwajów Podgórze
Stanisław Izyk — Zakł. Eksplo. Tramwajów Nowa Huta
Krzysztof Kozacz — Zakł. Eksplo. Tramwajów Nowa Huta
Tadeusz Warchoł — Zakł. Eksplo. Tramwajów Nowa Huta
Władysław Zajac — Zakł. Eksplo. Tramwajów Nowa Huta

10 LAT

Wiesława Czernek — Dział BHP
Ryszard Łacki — Wydz. Nadzoru Ruchu
Jan Lalik — Zakł. Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
Janusz Reperowicz — Zakł. Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
Bolesław Targosz — Zakł. Napraw Tramwajów
Mieczysław Michalik — Zakł. Napraw Tramwajów
Kazimierz Konopka — Zakł. Napraw Tramwajów
Mieczysław Kursa — Zakł. Napraw Tramwajów
Adam Kołodziejczyk — Zakł. Napraw Tramwajów
Władysław Góra — Zakł. Napraw Tramwajów
Stanisław Gątkiewicz — Zakł. Napraw Tramwajów
Stanisław Bolek — Zakł. Napraw Tramwajów
Wiesław Agustyniak — Zakł. Napraw Tramwajów
Juliusz Wójtowicz — Zakł. Napraw Tramwajów
Józef Mardyla — Zakł. Transportu Specjalnego
Władysław Wiatr — Zakł. Eksplo. Aut. Czyżyny
Jan Paluch — Zakł. Budowlany
Marian Gancarz — Zakł. Eksplo. Tramwajów Podgórze
Jan Maderak — Zakł. Eksplo. Tramwajów Nowa Huta
Zbigniew Stepalski — Zakł. Eksplo. Tramwajów Nowa Huta
Andrzej Wrona — Zakł. Torów

30 rocznica powstania NRD

W pięknie udekorowanej sali świetlicy przy ul. Bocheńskiej, m. in. flagami PRL i NRD, odbyło się w dniu 11 października br., uroczyste spotkanie naszej załogi z dyrektorem filii krakowskiego Ośrodka Kultury i Informacji NRD mgr **Herbertem Kandlerem**.

Okazją do zorganizowania tego spotkania, stała się m. in. 30 rocznica powstania NRD. Były więc gratulacje, serdeczne życzenia przekazywane przez naszą załogę dla narodu niemieckiego oraz wiązanka białoczerwonych goździków.

Dyrektor filii krakowskiego Ośrodka Kultury i Informacji NRD mgr **Herbert Kandler**, mówił o swojej Ojczyźnie, o rodakach, o tym jak ważna jest przyjaźń obu naszych narodów.

Wyświetlony został również 45 minutowy film obrazujący życie naszych niemieckich przyjaciół na przestrzeni ostatnich 30 lat, mówiący najpierw o odbudowie ich kraju, a następnie o osiągnięciach w poszczególnych dziedzinach życia gospodarczego i społecznego.

M.B.

Miliony na bocznicy

gażował siebie i bardzo drogi, wyspecjalizowany sprzęt w robieniu detali, które mniejszym kosztem może wykonać ktoś inny, np. warsztaty remontowe... Bo u nas w czasie, powiedzmy, użytym na produkcję 4 maszyn drzwiowych można wypuścić jeden nowy tramwaj”.

Szczecin — wsporniki, Wrocław — śruby. To na dzień dzisiejszy brakuje np. Krakowowi wielu części z czego z 200 pozycjami są ciągle kłopoty, a 25 po prostu brak np. przerywników CKM, przekazywników PSR, przekształtników PTR, cewek do hamulców HT-3, HS-3, łożysk do silni-

traw

traw

traw

Premia nie dla kombinatorów

O regulaminach premii specjalnych pisałam już wielokrotnie. Ten, który 1. IV. 79 r. wszedł w życie, był bardziej humanitarny niż poprzedni. Chodziło o to by umożliwić także chorującym prawo do premii. Pracownik nie tracił całej premii za trzy miesiące tylko dlatego, że pod koniec kwartału zdarzyło mu się zachorować. Rychło okazało się jednak, że z nowego regulaminu niezadowoleni są sami premiovani, konkretnie z tego, że pojawiła się pewna grupa kombinujących, a więc nieuczciwych także w stosunku do kolegów. Na jednej z sesji KSR-u padł wniosek by przywrócić jednak utratę premii jeżeli pracownik w danym miesiącu chorował. Wniosek zmiany regulaminu okazał się bardzo na czasie. Były już bowiem analizy z których wynikało, iż dyscyplina znacznie

się pogorszyła po zmianie zasad premiowania. Dla zobrazowania podam parę cyfr: w III kwartale 1978 r. ilość osób uprawnionych do premiowania wynosiła na 4354 zatrudnionych na etatach fizycznych 2646, co dawało 60 procent ogółu pracowników fizycznych. Natomiast w III kwartale roku bieżącego zatrudnionych na etatach fizycznych było 4498 z czego uprawnionych do premiowania 3367 osób co daje 74,8 procent. Wzrosła też wielkość wypłacanej premii specjalnej i jeżeli w roku ubiegłym w III kwartale wypłacono ogólnie 6 mln 135 tys. 900 zł to w roku bieżącym w analogicznym okresie 7 mln 147 tys. 500 zł. Niestety w parze ze wzrostem wypłacanych pieniędzy nie wzrosło wykorzystanie nominalnego czasu pracy. Ilość nie-

(Dokończenie na str. 4)

— Na szczęście nie uległy zniszczeniu ale muszę je odczyszczyć, przeprowadzić selekcję, inwentaryzację...

Z miłością pochyliła się nad wielkimi paczkami. Szary, grubo papier strzeży tajemnicy ich wnętrza. Jedną z nich nie wytrzymała kolejnego transportu. Ustąpił sznurkowi, przedarł się podwójny papier i rozsypały się... książki. Podnosi je z podłogi...

— Widzi pani, to jest w tej chwili już nieosiągalne. To cenna pozycja. Ta również.

Głodzi kolorową obwolutę. Fachowo sprawdza "brzeży" i... kładzie delikatnie jak rzecz

obrażni widzę zabudowany pomieszczeniu ale muszę je odczyszczyć, przeprowadzić selekcję, inwentaryzację... Z miłością pochyliła się nad wielkimi paczkami. Szary, grubo papier strzeży tajemnicy ich wnętrza. Jedną z nich nie wytrzymała kolejnego transportu. Ustąpił sznurkowi, przedarł się podwójny papier i rozsypały się... książki. Podnosi je z podłogi...

Jakie tu ulec prośbie? nie pisać? Kiedy po trzech latach tułaczki bezdomnym książkom przydzielono lokal? A książki szczęścia u nas nie miały. W czerwcu 1976 r. oddały swe po-

Nadbudowa zaczyna dochodzić do głosu

bardzo wartościowa, na stos innych jej siostr. Bo jeszcze nie ma dla nich innego, odpowiedniejszego miejsca. Wkrótce będą regały. Tak przynajmniej przyrzekli w Zakładzie Napraw Tramwajów, gdzie zobowiązali się je wykonać.

Regały to sprawa bardzo ważna, lada biblioteczna taka z prawdziwego zdarzenia również ale najważniejsze już jest... wygospodarowane pomieszczenie na bibliotekę przy ul. Wawrzyńca 11, w którym właśnie teraz się znajdujemy wraz z kierowniczką zakładowej biblioteki Danutą Skulimowską. Pokoik niewielki jakby przystało na bibliotekę dla kilkusetosobnej załogi — o wiele za mały ale nareszcie jest.

— Niech pani o tym nie pisze. Nie zapęszcza sprawy. Ważne, że jakoś się tu z książkami urządzi. Dookoła będą regały, wysoki, na 2,5 metra (wyższych zabraniają przepisy), takie żeby można jak najwięcej w nich książek ułożyć. Ulegam sugestii. Oczami wy-

mieszczenia przy ul. Bożego Ciała 24 sprawom bardziej potrzebnym załozdze. Tak zdecydowano. Spakowano je więc i przewieziono do pomieszczenia sklepowego, przy ul. Bohaterów Stalingradu 75. Nierozpakowane przetrawiły tu do końca 1978 r. ponieważ pomieszczenie to władze dzielnicy „Śródmieście” przydzieliły komu innemu, książki przeniesiono do ciemnej kłitki przy ul. Wawrzyńca 13. Tu po prawie rocznej węgławce, ktoś pomyślał o 9 tys. upchanych w paczki woluminach i znów je przeniesiono do co dopiero opuszczonego pokoju przy ul. Wawrzyńca 11.

Jak więc widać sprawdza się powiedzenie „do trzech razy sztuka”. A może... wśród wielu bardzo ważnych, związanych z pracownią — podstawową działalnością przedsiębiorstwa spraw — nadbudowa choć powoli ale zaczyna dochodzić do głosu.

MARIA BUBACZEWSKA

Za górami, za lasami... początek niczym w bajce. Były góry, był las. Tylko, że zamiast złej czarownicy, czy innego potwora z bajki, w głównej roli wystąpili ludzie. Młodzi ludzie dodający od razu.

Pojechali na kilka dni wypocząć, a i trochę popracować, może zresztą w zamierzeniach kolejność była odwrotna; najpierw praca, potem wypoczynek. I wszystko było dobrze do momentu zakończenia części roboczej. Potem ci co tylko do pracy przyjechali wrócili do domów, a pozostali rozpoczęli „część artystyczną”. I wtedy właśnie rozegrały się sceny, przypominające western. Ale po kolei. Początkowo wypilo niewielką ilość wódki. I w tym momencie trudno do kogokolwiek mieć pretensję, praca skończona, więc każdy ma prawo do dysponowania swoim czasem. Tak, tylko, że dla niektórych pojęcie niewielkiej ilości, okazało się pojęciem czysto teoretycznym. Skoro zaczęli pić, to musieli skończyć, a skończyć mogli tylko wtedy, gdy już nie

mogli utrzymać kieliszka w ręce. I to jednak jeszcze mógłby ktoś wytłumaczyć: — A co, za swoje przecież pili. I poniekąd będzie miał rację. Ale tylko poniekąd, ponieważ koszty wyjazdu i imprez towarzyszących pokrywane były w znacznej części ze społecznych pieniędzy. Niestety nie skończyło się na pijaństwie. Gorzej! Gdy wypili posta-

nowili sprawdzić swoje siły w walce. A że i miejscowi, młodzieńcy, byli nie od tego, zaczęli raz po raz tworzyć się „punkty zapalne”, jak się to ładnie nazywa w dyplomatycznym języku. Trzeźwiejsi, ugodowo nastawieni ledwie nastarczali z łagodzeniem konfliktów. Nic więc dziwnego, że wszystkich załagodzić nie zdążyli. Zaczęli się więc przemarsze za krwawionych, po wcześniejszej próbie sił, mło-

dzieńców. Co ciekawsze, w ogniu walki niektórzy zapominali, nie tylko o co, ale i z kim się biją, widzieli więc pokiereszowanych panów, którzy wspólnie wyszli dać „nauczkę” gospodarzom, po drodze zmienili jednak zdanie i pobili się między sobą. Cóż, nie przeciwnik był uszak ważny, lecz możliwość wykazania swych bitewnych,

czy może bójkowych, przewag. Długo w noc trwały podobne występy. Ci, którzy pojęcie wypoczynek rozumieją nieco inaczej, byli zupełnie bezradni. Nie można spać w sytuacji, gdy pod oknami schroniska, raz po raz dochodzi do wymiany poglądów, w języku bardziej przypominającym „lacinę”, niż to czego uczono nas na lekcjach języka polskiego, a dodajmy, że konwersacja

prowadzona jest głosem daleko od szeptu, nawet scenicznego.

Kto więc nie zdzierzył wyjechał wcześniej nie bacząc, że środek nocy, że do domu odległość nie mała. A w górach tymczasem trwała wielka przygoda. I żeby nie było nieporozumień. Wszystko skończyło się jak w bajce. Wszyscy się ze sobą pogodzili, obiecali so-

bie wkrótce następne spotkanie, a na koniec, jakżeby inaczej, oczywiście poszli... na wódkę. I niby nie ma problemu. Wszak nikt do nikogo nie żywi urazy, uczestnicy „szampańskiego” wieczoru rozeszli się w absolutnej zgodzie. Tylko dlatego, skąd, poszły te plotki o zdemolowanym schronisku, tłum tam interwencji milicji, pogotowia. To oczywiście nieprawda, nie było pogotowia, nie było milicji,

mimo, że niektórzy usiłovali po nią dzwonić. Nie było także demolowania schroniska. Tym razem jeszcze nie było. Ale inni, turyści i mieszkańcy miejscowości, którą młodzie „razczyli” odwiedzić patrzyli i słuchali, a potem zaczęli komentować. A taka już ludzka natura, że z drobiazgów robią się rzeczy poważne, z jednego rozbitego nosa, kilku ciężko rannych w szpitalu. Nie sądzę, aby ta grupa młodych ludzi, która odwiedziła miejscowość, była tam zbyt mile widziana następnym razem. Oczywiście przez miejscowe społeczeństwo, nie przez kilku kompanów od kieliszka. A najgorsze, że na opinie tę zapracowali doprawdy nie licząc.

— Ale to przecież żaden problem, jest tyle ciekawych, atrakcyjnych miejscowości, które chętnie przyjmą młodych ludzi, chcących nieco „wypocząć”. A że wypoczynek ten, będzie znowu wyglądał podobnie. No cóż, przecież to wszystko tylko bajka, a w bajki wierzą już tylko dzieci.

EZOP

MIELONE... DLA MISTRZA

Dzień w dzień, pierwsze kroki po przyjeździe do pracy kieruje do bufetu przy ul. Wawrzyńca 15. Sta-je przed okienkiem i przeważnie jako pierwsza czeka na przejazd konwojentów z wędliną. Zdarza się, że jeżeli długo ich nie widać, prosi o zajęcie miejsca w kolejce i „wyskakuje” to do pobliskiej piekarni to do dalej nieco położonych mleczarni i sklepu mięsnego, a nawet na plac targowy. Wraca stamtąd obciążona zakupami, które niesie w przepastnych torbach i siatkach, a z którymi nigdy się nie rozstaje. W bufecie „dobiera” kilkanaście porcji „rozności”, jakie akurat w danym dniu przywieźli i tak powraca na swoje stanowisko pracy. Jest już z reguły ok. godz. 9.00. Wątpliwe jednak czy zdolna jest natychmiast przestawić się na wykonywanie innej pracy. Musi przecież swoje „zdobyć” odstąpić chętnym, obliczyć pieniądze, wydać resztę itd. Jest również zmęczona kilkugodzinnym stanem w kolejkach jako, że trudno zaliczyć ją do osób młodych. Łatwo więc obliczyć, że parę godzin „dniówki” z głowy.

Czyżby osoba ta, konkretnie ob. Genowefa Kopec miała w naszym przedsiębiorstwie dwa razy po pół etatu? Jedna „półówka” to robotnik transportu wewnętrznego, a druga zaopatrzeniowiec branży spożywczej? Nie podobnego. Jest to jeden pełny etat, podzielony we własnym zakresie — to jest w Zakładzie Napraw Autobusów. Podobno wychodzą tam z założenia, że lepiej jak jedna osoba zajmie się zaopatrzeniem w codzienne zaopatrzenia, niż gdyby wszyscy udali się po zakupy. Może byłoby to i słuszne, gdyby przynosiła dla całej (wszystkich chętnych) załogi Zakładu Napraw Autobusów, co zresztą jest fizyczną niemożliwością z uwagi na wale siły kobiety i ilościowy stan załogi.

A więc śniadanko „dla wybranych” — określonej grupy osób. Czy tylko śniadanko? Czasem także mięsko na 3-biadek. Np. w dniu 9 października br. jak sama przyznała (na głos w bufecie), zdażyła już kupić w sklepie mięsnym mielone dla mistrza, na placu świeże jajeczka, a wszystko to podobno na „indywidualne zamówienia”.

Kiedy ob. Genowefa Kopec przechodzi metamorfozę zawodową z robotnika transportu wewnętrznego na zaopatrzeniowca branży spożywczej, ciekawe kto w tym czasie wykonuje pracę, która obowiązuje na tym pierwszym stanowisku. Jeżeli nikt, to etat ten w takim razie jest niepotrzebny — przynajmniej w całości.

Swoją drogą, zastanawiają się klienci bufetu (w tym także i ja), czy nie byłoby dobrze, biorąc przykład z Zakładu Napraw Autobusów, oddelegować codziennie i to na parę godzin z każdego działu czy warsztatu osobę do załatwiania spraw związanych z zaopatrzeniem w artykuły spożywcze. Obawiam się tylko czy akurat mnie nie przypadłby ten wątpliwy zaszczyt, a ja bardzo nie lubię stać w kolejce. Niechętnie też patrzę (myślę, że inne osoby również), jeżeli ktoś nie ma nic do roboty, tylko pilnować kiedy do bufetu przywieżą wędlinę, a później w pierwszej kolejności wykupić kilkanaście porcji nie licząc się z tym, dla których brakuje tylko jednej.

M. BUBACZEWSKA

LYSE OPONY

Czas oczekiwania na przystankach, ludzie wypełniają sobie bardzo często rozmowy. Tematem ich z reguły jest miejska komunikacja. 9 października br. przystanek autobusowy linii 119 przy Matecznym.

— Panie, teraz to jeszcze można postać. Ciepło, sucho, ale w zimie... co to będzie?

— Już w zeszłą zimę było przecież nie najlepiej...

Przysłuchująca się rozmowie może 13 letnia dziewczynka wtrąca...

— Mam sasiada kierowcę MPK, który opowiadał, że przedsiębiorstwo nie ma opon do wymiany. Mówił też, że w zimie żaden z kierowców nie będzie chciał jeździć na tych oponach po śniegu i lodzie — ryzykować życia własnego i pasażerów.

Zainteresowanie problemami komunikacji miejskiej jest więc jak z powyższego wynika olbrzymie.

PROponuję PORÓwnanie

Jeżeli w jakimś, określonym dniu wydarzy się ponad przeciętna (o ile o takiej można mówić), ilość wypadków związanych z miejską komunikacją, utarło się powiedzenie, że był to „czarny dzień”.

Jaki kolor wybrać aby określić sytuację na liniach 124 i 105 w dniu 17 października br. Autobusy tych dwóch linii jeździły tak fatalnie, że spora część osób korzystając musiała z taksówek, innych okazjonalnych pojazdów, a przede wszystkim własnych nóg. Przy Dworcu Głównym przez prawie cały dzień tłum ludzi atakował wejścia do rzadko pojawiających się wozów tych linii, gdy tuż obok „pod nosem” przejeżdżały, co parę minut posiadające jeszcze wolne siedzące miejsca autobusy: linii „128”, „130”, „140”, „119”. Takich dni jak 17 października br. jest więcej. Zamiast więc zastanawiać się nad wyborem dla nich koloru, proponuję uwzględnić dodatkowo przy planowaniu ilości autobusów na te linie, również studentów zamieszkujących w nowo wybudowanych olbrzymich domach akademickich przy al. 29 Listopada.

Na koniec prośba do nadzoru ruchu w imieniu mieszkańców, tych raczej mało atrakcyjnych peryferii wielkiego Krakowa — Prądnika Czerwonego i Olszy. Nie omijajcie ich pojeździć tam w godzinach szczytu (ale nie tylko) i porównajcie sytuację z innymi trasami komunikacyjnymi w mieście.

M. B.

Premia nie dla kombinatorów

(Ciąg dalszy na str. 3)

przepracowanego czasu powiększyła się w omawianym okresie o 7,4 godz. na jednego pracownika, z czego zwolnienia lekarskie powiększyły ilość nieprzepracowanych godzin na jednego pracownika o 5,9 godz. W tej sytuacji musiałoby dojść do zmiany regulaminu. Trudno bowiem płacić ludziom więcej, gdy pracują mniej. A niestety do takiej sytuacji doszło.

W oparciu więc o wytyczne KSR opracowano nowy regulamin, który po konsultacji z zainteresowanymi wszedł ostatecznie w życie 1. X. br. Istotne różnice dotyczą właśnie zwolnień lekarskich. Jeżeli poprzedni regulamin nie wykluczał udziału w premii specjalnej, w miesiącu, w którym pracownik chorował, to obecnie traci ją za dany miesiąc. Zachowuje prawo do premii jedynie wówczas, gdy przybywa na leczenie szpitalnym, czy też sanatorium w ramach druku L-4, po wypadku przy pracy, jeżeli pracownik nie przyczynił się do jego powstania, oraz w przypadku choroby o numerze sta-

tystycznym 626 z tym, że uwzględnia się zwolnienie lekarskie do 2 dni.

Kierowcy i motorniczowie otrzymują 10 zł za każdą godzinę efektywnej pracy na linii. Jeżeli natomiast nie mogli pracować na linii z powodu przeszkód stojących po stronie zakładu pracy, lub w związku z planowaną rezerwą, a podjęli pracę zleconą im przez przełożonego, otrzymują premie w wysokości 5 zł za godzinę, lecz nie więcej niż 35 zł dziennie. Tak więc jeżeli pracownik przez cały miesiąc będzie pracował efektywnie zarobi więcej. Na przykład pracownicy zaplecza mogą zarobić od 100 do 2000 zł, gdy poprzedni regulamin określał górną granicę na 1750 zł. Czy przestrzeganie nowego regulaminu poprawi dyscyplinę pracy? Kierownik Działu Płac mgr J. Białon stwierdził, że pod tym kątem został opracowany. Liczą także na to ci, którzy wnioskowali o zmianie zaproponowali. Dodać należy, iż o zastrzeżenie zasad premiowania wnioskowali zainteresowani. Na analizę przyjdzie jednak czas.

F. SERWIN

PIJANY KLIENT

Poniedziałek (13. VIII), dzień wprawdzie beznamiętny, ale w bufecie przy ul. Wawrzynia 15, zawsze coś się znajdzie do kupienia na drugie śniadanie.

Dochodzi godz. 9.30. Co dopiero, zakończono nadawać ostatnią melodię z głośników zakładowego radiowęzła. Już mam wejść w korytarz prowadzący do bufetu, gdy... naprzeciw mnie, wychodzi jakoś dziwnie zachowujący się mężczyzna, za nim drugi, a jako trzeci z kolei bufetowa w białym chalacie.

— Co tu się dzieje?

— Ten pijany, którego pani widziała jak wychodził, przyszedł do bufetu, kupił galaretkę, usiadł przy stoliku i jadł. Obok położył plastikową torbę. Torba się przewróciła, a ze znajdujących się w niej butelek zaczął na podłogę wylewać się alkohol. Kazałam mu pościścić. Nie chciał. Powiedział, że to nie jego torba ani wódka. Sama więc pościściłam, bo okropnie śmierdziało. Jeszcze teraz czuć w całym bufecie. Bufetkę z resztą wódki zabrałam i położyłam koło zlewu. I wtedy dopiero, widząc że nie żartuję i wódki nie oddam powiedział, że jestem bezczelna. Ja mu na to, że wódki w bufecie ani w zakładzie pracy się nie pije. To on, że jest po

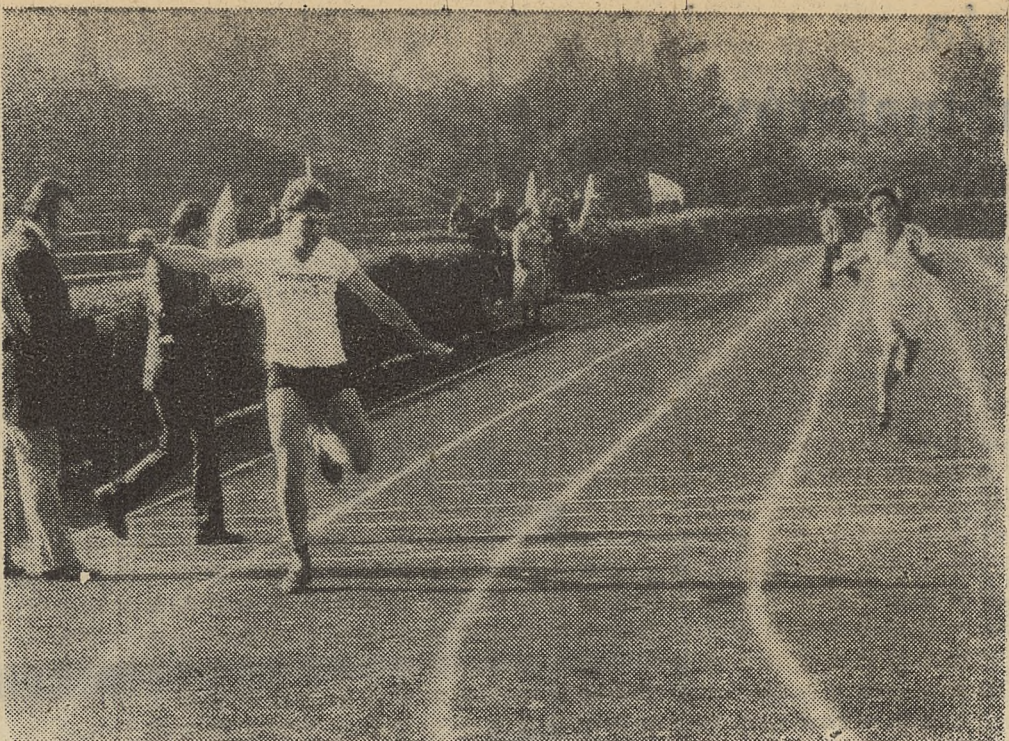
nocy i wolno mu teraz pić, a jak mu wódki nie oddam to zrobi mi kłopot. Na jego oczach wylałam wódkę do zlewu. Widząc to, zaczął mi zapierać, potem zabrał torbę, a zwracając się do mnie jeszcze raz powiedział, że jestem najgorszą ze sz... i jak go pani widziała poszedł sobie.

Czy może inaczej zachować się pijak, widząc jak marnuje się napój, który mu tyle szczęścia daje?

— Czy to stały klient bufetu?

— Tak. Przyszedł tu czasem. To nasz pracownik.

— Bedac na miejscu bufetowej Krystyny Kowal zrobiłabym z wódką to samo. Bezczełnego, ordynarnego, pijanego klienta nie można tłumaczyć tym (jak sam powiedział), że jest po pracy. Znajdował się przecież na terenie zakładu. Prawdopodobnie i w nocy pił. Ponieważ byli świadkowie zajścia, proponuję odszukanie winnego i odpowiednie ukaranie. Za picie wódki w zakładzie pracy i za ordynarne zachowanie wobec bufetowej. Na marginesie tej sprawy, nie od rzeczy będzie przypomnieć odpowiednim służbom w naszym przedsiębiorstwie, że mimo różnych poleceń i zarządzeń — u nas nadal się pije. (MB)



„Letnia” spartakiada

6 października, w wolną sobotę, odbyła się „letnia” spartakiada pracowników MPK. Letnia w cudzysłowie, bo aura sprawiła wszystkim niemila niespodziankę, witając uczestników zawodów przejmującym chłodem. Tym większe więc brawa dla odważnych, którzy w niemal arktycznych warunkach, zdecydowali się na start w którejś z licznych konkurencji. A tych organizatorzy: Ognisko „TKKF Tramwajarzy”, Dział Kultury, Sportu i Wychowania, Zarząd Zakładowy ZSMP, przygotowali sporo. Każdy więc, kto przybył na wypożyczony nam w tym dniu stadion lekkoatletyczny Cracovii, mógł znaleźć coś dla siebie. W zawodach wystartowało ostatecznie 625 osób. Z powodu ograniczonej ilości miejsc w gazecie możemy podać wyłącznie nazwiska zwycięzców poszczególnych konkurencji, wszystkim jednak uczestnikom serdecznie gratulujemy udziału w sportowej rywalizacji.

A oto zwycięzcy sobotnich zawodów:

Panie: biegi na 60 i 300 metrów wygrała Petra Meyer z Kraftverkehr Drezno, skok w dal — Brygid Kabelke również z Drezna, slalom rowerowy i pchnięcie kulą — Rozalia Zięba z ZET Nowa Huta, rzuty do tarczy — Zofia Mitars z Zakł. Transp. i Sprz. Sp., strzelanie z pistoletu — Małgorzata Tylek z Zakładu Torów, a kometkę — Józefa Masaczynska z Zarządu Przedsiębiorstwa.

Wśród panów najlepsi byli: na 100 metrów Zbigniew Dziezic ze Szkoły Przyzakładowej, w godnym odnotowania czasie 12,2 sek. Bieg na 1000 m. wygrał Wiesław Motyl także ze Szkoły, skok w dal — Stanisław Podgórski z ZEA Bieńczyce, slalom rowerowy — Jacek Kuraś ze Szkoły, rzuty do tarczy — Zdzisław Skubieda z ZNT, strzelanie z pistoletu — Jerzy Orłowicz z ZNA, pchnięcie kulą — Leszek Zajac z

ZEA Bieńczyce, podnoszenie ciężarów w ciągu 1 min. Marek Badura z Zakł. Transp. i Sprz. Sp. dobrym wynikiem — 40 podniesień, a kometkę wśród juniorów — Zygmunt Poniedziałek ze Szkoły, a wśród seniorów — Stanisław Mikulski z ZET Podgórze.

Turniej przeciągania liny zakończył się zwycięstwem pierwszej drużyny z ZEA Czyżyny przed ZET Podgórze, i druga drużyna ZEA Czyżyny.

W czasie trwania spartakiadowych konkurencji, na stadionie boisku piłkarskim rozegrano finał zakładowego turnieju piłki nożnej. W finale wzięły udział cztery zespoły spośród trzynastu uczestniczących w eliminacjach. Po zaciętych spotkaniach Puchar Przechodni zdobył zespół ZEA Bieńczyce, który w decydującym o pierwszym miejscu meczu wygrał po dramatycznej

walce z zespołem Kraftverkehr Drezno 1 — 0, zdobywając zwycięską bramkę kilkanaście sekund przed końcem. Trzecie miejsce zajął Zakład Naprawy Autobusów, a czwarte ZET Nowa Huta.

Na koniec dziękując organizatorom za ogromny wysiłek włożony w organizację zawodów, należy wytknąć im późne ogłoszenie wyników. Zdajemy sobie sprawę z ogromu trudności piętujących się przed komisją sędziowską, ale nie można doprowadzić do sytuacji, gdy w godzinę po zakończeniu zawodów, ich uczestnicy nie znają jeszcze ostatecznych wyników. Zwłaszcza, gdy na stadionie panuje dotkliwa zima. Efekt był taki, że znaczna część uczestników, nie czekając na rozdanie nagród i oficjalne zamknięcie imprezy rozeszła się.

(K.G.)

Biegi przełajowe

Do biegów zostały zgłoszone dwie drużyny (uczestnicy biegów przełajowych z poprzedniego roku, oraz uczestnicy spartakiady letniej MPK). Zdobyliśmy VII i VIII miejsce wśród zakładów pracy m. Krakowa oraz I i II miejsce wśród zespołów zakładów pracy zrzeszonych w Związku Zawodowym Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej.

Za I miejsce zespół MPK otrzymał Puchar Przechodni Przewodniczącego Wojewódzkiej Rady Kultury Fizycznej i Turystyki „Ogniwo”.

Lista zawodników zwycięskiej drużyny:

1. Józefa Masaczynska — 200 m, Księgowość Kosztów Własnych
2. Juliusz Wójtowicz — 200 m, ZNT
3. Jan Adamowicz — 200 m, ZEA Bieńczyce
4. Kazimierz Hajduk — 200 m, ZEA Bieńczyce
5. Grażyna Osękowska — 200 m, Przychodnia Zakładowa
6. Marian Woisło — 200 m, ZNA
7. Kazimierz Konopka — 200 m, ZNT
8. Mieczysław Pachel — 200 m, ZNA
9. Krzysztof Samborski — 400 m, ZNA
10. Piotr Snałowski — 400 m, ZNA
11. Marcin Basista — 400 m, ZNA
12. Artur Bulanda — 400 m, ZNA
13. Władysław Michalski — 400 m, ZZ ZSMP
14. Tadeusz Kowalik — 100 m, ZNA
15. Małgorzata Waśnik — 100 m, ZNA

Udział MPK przy organizacji biegów: radiofonizowanie Błoń Krakowskich oraz koncert orkiestry dętej MPK przed i po zakończeniu imprezy.

(A. W.)

ŻARTOWNIS

Mógłby ktoś pomyśleć, że faktycznie jest już w MPK bardzo dobrze z grzecznością dla pasażerów. O to, żebyśmy nie popadali w zachwyt, zadbał kierowca autobusu 128 — 10 października, wieczorem.

Najpierw kilka minut po godzinie 19 nie poczekał na mnie, gdy usiłowałam dobiec do jego autobusu na przystanku przy ul. Pilotów. Ruszył, gdy do przystanku miałem około 10 metrów. Nie robiłem tragedii, może kierowcy się spieszyło, może był w złym humorze. Kilka minut przed godziną 22 zaprzagałem jednak wrócić z Mistrzejowic na ulicę Pilotów. Bedac kilkadziesiąt metrów od przystanku, zobaczyłem dojeżdżający właśnie autobus linii 128. Tym razem autobus poczekał... tyle, że pan kierowca zamknął drzwi, gdy brakowało mi do nich nie więcej, jak dwa metry. Popatrzyłem więc na numer odjeżdżającego wozu. Był taki sam jak tego, który uciekł mi z ul. Pilotów — 21976. Jak widać, jego kierowca nie zmarnował wieczoru, znacznie doskonalsze się w zabawie w irytowanie pasażerów. Tym razem jednak miał nieco pecha.

I jeszcze, żeby nie było żadnych nieporozumień. W obu wypadkach biegiem do autobusu z przodu. Kierowca nie mógł nie więc nie widzieć.

KG

Kradzieży ciąg dalszy

Pisaliśmy już o problemie kradzieży w naszym przedsiębiorstwie. Dziś powracamy do sprawy. Udało nam się bowiem uzyskać wyjaśnienie przynajmniej jednej z przyczyn znikania niektórych części.

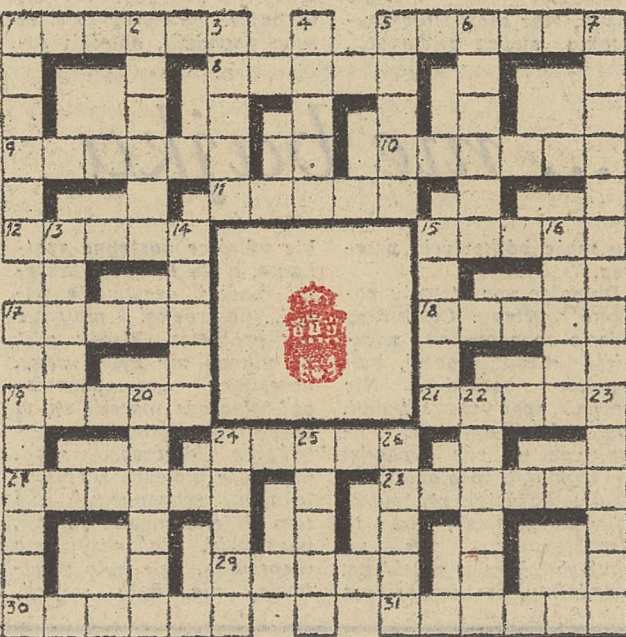
Chodzi tym razem o słynne przekładniki do wyłączników w autobusach. Jak wiadomo, chroniczny brak przekładników powoduje z konieczności podłączanie odbiorników bezpośrednio do wyłączników. Niestety wyłączniki i przewody przy nich nie są dostosowane do przepływu prądu o wyższym natężeniu, potrzebnym do sterowania odbiornikami. Skutkiem tych bezpośrednich podłączeń jest więc z kolei masowe przepalanie się przewodów i wyłączników, których w najbliższym czasie przy takiej „gospodarce” może po prostu zabraknąć.

A dlaczego kradnie się tak potrzebne przekładniki? Otóż pasują one „jak ulań” do pralek automatycznych, a ponieważ w handlu detalicznym ich brak, więc... Z uzyskanych przez nas informacji wynika, że w najbliższym czasie nie zanosi się na poprawę zaopatrzenia w feralne przekładniki. Jak więc zaradzić kradzieżom?

Otóż zdaniem specjalistów można w naszych autobusach zastosować zastępczo przekładniki T-24 lub TS-24, które nie pasują do pralek automatycznych. Rozwiązanie to wydaje się najprostsze. Pamiętajmy — okazja czyni złodzieja!

L. KORECKI

KRZYŻÓWKA NR 86



POZIOMO: 1) Na dom. 5) Środek nocy. 8) Łobuz. 9) Kawalek „zakopiańskiego”. 10) Towarzystwo, orszak. 11) Diabeł, czart. 12) Zwierzę futerkowe. 15) Wojskowa melodia. 17. Początek. 18. Z pastą do zębów. 19) Upał, gorąco. 21) Jedno z ujęć delty Wisły. 24) Góry w Azji — część w Syberii zachodniej. 27) Sztuczne tworzywo na ubranie. 28) Część Irlandii. 29) Potrawa z jaj. 30) Imię męskie. 31) O-braza.

PIONOWO: 1) Ogrodzenie. 2) Wycisza silniki. 3) Tak nazywano zamożnego rolnika. 4) Sygnał na kolei. 5) Zdrobniły kundel. 6) Podstawowa część rośliny. 7) Dawny władca. 13) Specjalista od szkół. 14) Na scenie. 15) Gaz do palenia. 16) Grupa religijna. 19) Burza na morzu. 20) Bóg mahometan. 22) Powierzchnia, rejon. 23) Szkodnik z tropików. 24) Stróż ze skrzydłami. 25) Marka czechosłowackich telewizorów. 26) Dom Mongołów.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 85

POZIOMO: 1. ponton, 5. szach, 8. islam, 9. haracz, 10. epizod, 11. amant, 12. ruszt, 15. ukion, 17. beret, 18. Lublin, 19. wapno, 21. perla, 24. strug, 27. równik, 28. wertep, 29. areal, 30. trener, 31. tratwa.

POZIOMO: 1. puchar, 2. tokarz, 3. nisza, 4. blaga, 5. omlet, 6. siniak, 7. kordon, 13. ulewa, 14. tętno, 15. urlop, 16. osioł, 19. wermut, 20. Nankin, 22. Europa, 23. Alpaga, 24. skwar, 25. rdzeń, 26. gwałt.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nr 85 nagrody wylosowali: Zbigniew Satora z Małej Poligrafii oraz Maria Majcher z Zakładu Eksploatacji Autobusów — Bieńczyce.

„SYGNAŁY MPK” — Dwu tygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziure, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin, zdjęcia Andrzej Makuch.