

„Dzieje rewolucji październikowej 1917 roku w Rosji oraz różnorodne aspekty jej przebiegu i międzynarodowego znaczenia należą do rządu wielkich tematów historii powszechnej i nieustannie, mimo upływu półwiecza, nie przestają pasjonować świata — polityków, działaczy społecznych, ludzi pióra, wszystkich, którzy interesują się historią najnowsza. Nie ma dziś na świecie żadnego istotnego problemu czy też wydarzenia w polityce międzynarodowej, na którym nie ważyłoby w sposób często decydujący stanowisko państwa radzieckiego. Państwo stworzone przez rewolucję stało się czołową potęgą przemysłowo-techniczną świata. Rewolucja wpłynęła w swojej epoce i wpływa nadal w sposób istotny na kształtowanie się losów ludzkości”.



Zwycięstwo mas pracujących i utrzymanie się ich przy władzy, dziś już nie bulwersuje, jest faktem. Faktem jest także to, że państwo robotników i chłopów, które wszystkie musiało tworzyć od nowa — nie miało bowiem wzorów w historii narodów świata, na których mogłoby się oprzeć — sprostało zadaniom i tym „zadziwiło” świat. Dziwi go i nadal ciągłym rozwojem i postępem, który w niektórych dziedzinach przewyższył już kraje, które dawno uchodziły za potęgę.

Nikomu z Polaków, nie trzeba uświadamiać co zawdzięczamy zwycięstwu Rewolucji. Uroczystości obchodzone są jej rocznice, te ogólne i te urzędowe bardziej kameralnie — w zakładach pracy.

W naszym przedsiębiorstwie spotkanie z tej okazji odbyło się 21 października. Po referacie przewodniczącego TPR mgr Alojzego Kusiny, wręczono nagrody zwycięzcom konkursów: na plakat i gazetkę związaną z obchodami 62 rocznicy Wielkiego Października, za znajomość literatury i pra-

sy radzieckiej oraz konkursu pt. „Co wiesz o Związku Radzieckim”.

Pierwsze miejsce w pierwszym konkursie, zajął **Bogusław Pardiak z ZEA — Bieńczyce**, drugie **Jerzy Zgud z Zakładu Sieci i Irena Jagoda z Zakładu Taksówek**. Dwa trzecie przypadły **Andrzejowi Listwanowi z ZET Nowa Huta** i **Jarosławowi Dąbrowskiemu z Zakładu Taksówek**.

Najbardziej podobały się gazetki: **Wandy Woźniak z Zakładu Sieci, Wiesława Miśliaka z ZET — Podgórze** i **Aleksandry Dobrowolskiej z ZET — Nowa Huta**.

W konkursie „Co wiesz o Związku Radzieckim” pierwsze miejsce zajął **Jacek Brożek**, drugie **Jacek Grażko** i trzecie **Piotr Czech** — wszyscy ze szkoły Przyzakładowej.

Wiadomościami ze znajomości prasy radzieckiej, wyróżnili się **Barbara Szafirska, Piotr Mierzejewski, Bogusław Pardiak i Stanisław Krzywda z ZEA — Bieńczyce**.

F.S.

Marian Szymański nowym przewodniczącym

Plenum ZZ ZSMP

Plenum ZZ ZSMP, jakie odbyło się w naszym przedsiębiorstwie w dniu 16 listopada br., miało uroczysty charakter.

W pierwszej kolejności omówiona została sprawa współzawodnictwa młodych, o tytuł wzorowego fachowca, w której to rywalizacji zawodowej, brać może udział każdy, kto nie przekroczył 30 roku życia. Przewidziane jest ono jako dwustopniowe — dla tych o stażu do jednego roku pracy w przedsiębiorstwie oraz tych, którzy pracują w nim dłużej. Samo współzawodnictwo nie jest niczym nowym dla zatrudnionych w naszym przedsiębiorstwie ludzi młodych, ale kryteria uczestnictwa w nim zostały znacznie zaostrzone. Podsumowanie wyników nastąpi w lutym 1981 r., a tytuł wzorowego fachowcy przyznany zostanie w poszczególnych grupach zawodowych. Dla najlepszych przewidziane są dyplomy i nagrody rzeczowe.

Po tej szczegółowej informacji, na temat współzawodnictwa młodych, którą przedstawił zebranym dotychczasowy wiceprzewodniczący ZZ ZSMP **Marian Szymański**, przystąpiono do wyborów nowego przewodniczącego ZZ ZSMP. Pełniący dotąd tę funkcję **Krzysztof Stuczyński** przeszedł do KZ PZPR na stanowisko sekretarza ds. ekonomicznych.

Nim jednak przystąpiono do wyborów nowego przewodniczącego, serdecznie żegnano tego, który odchodził.

W imieniu ZD ZSMP za ofiarną pracę w organizacji dziękował mu **Jerzy Poznański**, informując przy tym wszystkich zebranych, że na Prezydium ZD ZSMP **Krzysztof Stuczyński** otrzymał brązową odznakę Janka Krakuskiego. Podziękowania i

kwiaty złożyli mu również przedstawiciele kolektywu kierowniczego przedsiębiorstwa oraz koleżanki i koledzy z organizacji.

Głos zabrał **Krzysztof Stuczyński**. — Zostaję w Plenum ZZ ZSMP. Będę wam służył na co dzień swoim doświadczeniem organizacyjnym. Zobowiązuje się również jako wyrosty z organizacji młodzieżowej, że nie przyniosę wam wstydu, w tej pracy, którą teraz obejmuje. Będę się z niej wywiązywał tak jak tylko najlepiej potrafię.

Na przewodniczącego ZZ ZSMP zarekomendował **Marian Szymański**, dotychczasowego wiceprzewodniczącego, a na wiceprzewodniczącego — dotychczasowego drugiego wiceprzewodniczącego **Władysława Michalskiego**. Zebrani jed-

nogłośnie zaakceptowali obie kandydatury.

Zwracając się do **Krzysztofa Stuczyńskiego** nowy przewodniczący ZZ ZSMP powiedział: — Zrobicie dla naszej organizacji dużo. Dzięki czemu oceniana ona była zawsze pozytywnie. Byłeś jej dobrym i silnym wodzem. Dziękuję ci w imieniu wszystkich.

W uroczystym Plenum udział wzięli: przedstawiciel ZD ZSMP **Jerzy Poznański**, sekretariat KZ PZPR z I sekretarzem **Ryszardem Borowskim**, członkowie Rady Zakładowej z wiceprzewodniczącym **Stanisławem Gądkiem**, naczelnym dyrektorem inż. **Ignacy Wilk**.

Nowo wybranemu Zarządowi Zakładowemu ZSMP życzymy wielu sukcesów w pracy.

M. BUBACZEWSKA



Na naszym zdjęciu od lewej: były przewodniczący ZZ ZSMP **Krzysztof Stuczyński**, aktualny **Marian Szymański** i wiceprzewodniczący **Władysław Michalski**.

W listopadzie rozpoczęło się wydawanie gorących, odpłatnych posiłków regeneracyjnych — zgodnie z zamówieniami zgłoszonymi przez poszczególne Zakłady i Wydziały. Łącznie, wydawanych będzie dziennie ok. 2000 posiłków.

Przewodniczący Zakładowej Komisji Historycznej przy RZ — **Michał Paciorek**, opracował historię ruchu zawodowego pracowników krakowskich tramwajów — w latach 1916-1972.

Aktualny stan czynów produkcyjnych i społecznych wynosił na dzień 15 listopada br. 14 mln 131 tys. zł. Plan

15 dni w MPK

przewidywał 13 mln 875 tys. zł.

W dniu 24 listopada br., odbyły się spotkania z „Ludźmi dobrej roboty” i członkami **Brygad Pracy Socjalistycznej** — w trzech jednostkach organizacyjnych przedsiębiorstwa: ZNT, ZEA Czyżyny i dla pracowników Ośrodka w Osieczanach.

Od 24 listopada na linii 16 kursuje od dawna zapowiadany wóz tramwajowy potrójnie ukrośniony.

Jedną z form szczególnego wyróżnienia pracowników w naszym przedsiębiorstwie są plebiscyty. Ostatnio ogłoszono wyniki kolejnych konkursów na najlepszego mistrza, pracownika i kolegę w poszczególnych zakładach: Napraw Tramwajów, Eksploatacyjnym Autobusowym w Czyżynach, Budowlanym, Taksówkowym, Transportu i Sprzętu specjalnego oraz wśród pracowników Ośrodka Szkoleniowo-Wypoczynkowego w Osieczanach.

M. B.

Wśród wielu listów od pasażerów, w których skargi (mniej lub bardziej słuszne) na złą pracę naszych kierowców — stanowią większość — zdarzają się i... pochwały. Tylko w okresie miesiąca wpłynęły cztery pochwały dla naszych kierowców. Dużo to, czy mało? Twierdzę że dużo. Zważywszy, że zło bardziej rzuca się w oczy i natychmiast skłania do napisania skargi, a dobro często jest niezauważalne lub szybko zapominane. Takie jest życie... Chciałbym więc opisać przykłady dobrej roboty, aby tak szybko nie uleciały z naszej pamięci. Pan **Marek Talarczyk** — kierowca nr sl. 2512 otrzymał pochwałę na wniosek regulatora ruchu za: zdyscyplinowanie, uprzejmość w stosunku do pasażerów i kolegów — kierowców oraz czysty i schludny wygląd w czasie pracy na linii. Tak więc wbrew utartym wyobrażeniom, regulatorzy widzą u nas również dobrą, solidną pracę i jak widać piszą nie tylko skargi. A oto następny przypadek; regulatorka p. **Wanda Baran** pełniącą służbę na P.K.R. „Cementownia” w dniu 12 08 br. została zaatakowana przez pijanego pasażera. W jej obronie stanął kierowca zasilający pan **Józef Karolczyk** nr sl. 5018. Broniąc zaatakowanej kobiety oraz MPK-owskiego mienia — gdyż pasażer zaczął de wstawiać PKR, kierowca doznał tak dotkliwych obrażeń ciała, że został przewieziony do szpitala, gdzie przebywał pięć dni. Postawa pana **Józefa Karolczyka** godna jest najwyższego uznania zwłaszcza, że nie jest on stałym pracownikiem naszego przedsiębiorstwa.

Piszą do nas również pasażerowie. Harcerze z Kielc dziękują kierowcy autobusu z linii 134 **Janowi Mastalerzowi** nr sl. 2223 za to, że odwiózł chorą dziewczynkę — kolonistkę do szpitala nie zważając na protesty pasażerów chyba nie rozumiejących poważnej sytuacji. Swą zdecydowaną postawą p. **Jan Mastalerz** uratował — być może — życie dziewczynki. Jeszcze jeden list, tak wymowny i przyjemny, że pozwolę sobie przytoczyć go w całości.

Edward Nocek
Nowa Huta os. 1000-Lecia bl. 25/23
Pracownik Zjednoczenia Przedsiębiorstw Transportowo-Sprzętowych Budownictwa „Transbud”
Delegatura Okręgowa w Krakowie ul. Ujastek 3
Do Dyrekcji Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego
Zakład Eksploatacji Autobusów, ul. Makuszyńskiego 1
31-752 Kraków

PRACUJĄ RAZEM Z NAMI

POCHWAŁA RZETELNOŚCI

W imieniu pasażerów i swoim własnym to jest osób korzystających z usług waszego przedsiębiorstwa, a w szczególności z przejazdów do pracy i z pracy autobusem linii nr 136 — samochód „Jelecz” nr inwent. 22304 — pragnę tą drogą wyrazić najwyższe uznanie i podziękowanie za tak rzadko dzisiaj spotykaną fachową, rzetelną, uprzejmą i punktualną obsługę pasażerów przez kierowcę tego autobusu nr ewidencyjny 2015 noszącego imię (pan) „Tosiek” (niestety nazwiska nie znam).

Oprócz wymienionych zalet wspomniany kierowca jest zawsze bardzo estetycznie służbowo ubrany godnie reprezentując przedsiębiorstwo, w którym jest zatrudniony Jestem od

lat dziesięciu mieszkańcem osiedla i moje opisane spostrzeżenia opieram na obserwacji Pana „Tosia” przez te dziesięć lat. Korzystam z jego usług przyjeżdżając do pracy około pół godziny wcześniej od wyznaczonego czasu zajęć służbowych. Mógłbym jeździć następnymi kursami autobusu. Tego nie zrobiłem ponieważ autobus kierowany przez pana „Tosia” jeździ punktualnie, podczas gdy z innymi kursami na tej linii bywa różnie.

Wyrazy uznania grupy pasażerów niech będą w pewnym stopniu przeciwstawą ciągłym utyskiwaniom klientów MPK na komunikację miejską, często bez uwzględnienia Wszelkich obiektywnych trudności z którymi boryka się MPK tak jak każde większe przedsiębiorstwo transportowe.

W dowód uznania łącznie z podziękowaniem dla Pana „Tosia” oprócz tych kilku słów przekazuję do wręczenia Mu przez Szanowną Dyrekcję — skromnego upominku w postaci kompletu kart do brydza oraz długopisu marki „Zenith”.

Kierowca ten, to **Antoni Grudniak** pracujący w naszym przedsiębiorstwie ponad 11 lat.

Ten zahartowany życiem, doświadczony kierowca miał lzy wzruszenia w oczach gdy odczytano mu ten list. Nie dziwię się gdyż bardzo przyjemnie jest gdy nasza dobra praca jest właściwie oceniana nie tylko przez naszych przełożonych, ale również przez pasażerów.

Twierdzę więc, że nie jest tak źle z naszymi kierowcami. Zdecydowana ich większość to ludzie wiedzący co znaczy rzetelna dobra robota. Oni budują dobre imię naszego zakładu i całego naszego przedsiębiorstwa. Niestety, często ich wysiłek niweczy jest przez nieodpowiedzialne wybryki garstki nieodpowiedzialnych ludzi. Cóż, takie jest życie. Zło na długo zapada w pamięci, dobro pamięta się znacznie krócej.

LESZEK SIODŁAK
kierowca z ZEA
Bieńczyce

Członkowie Plenum Rady Zakładowej w dniu 29 października br., dokonali zmian w składzie Plenum i Prezydium Rady.

W związku z przejściem na stanowisko głównego specjalisty d/s pracowni-
czych dotychczasowego
przewodniczącego RZ Józefa Grabackiego, zebrani
przyjęli w skład Plenum i
Prezydium Ryszarda Las-
kowskiego — powierzając
mu funkcję przewodniczą-
cego. W miejsce mgr Hono-
raty Zachorskiej, która ob-
jęła funkcję kierownika
Działu Ekonomicznego —
na sekretarza Rady, przy-
jęto Grażynę Cholewską.

Na zdjęciu od lewej: Ka-
rol Jemczura, Stanisław
Gadek, przewodniczący
Ryszard Laskowski i se-
kretarz Grażyna Cholewska.



DZIEŃ W RADZIE ZAKŁADOWEJ

Poniedziałek 26 listopada, zaczął się w Radzie Zakładowej jak zwykle. Dopiero po-
tem miały być wydarzenia
ważne. O dwunastej, jak co ty-
dzień, Prezydium Rady, o
czternastej, jak co miesiąc
Plenum.

A wcześniej moc roboty, za-
równo z przenosinami (akurat
w sobotę komórki Rady po-
zamieniały się pokojami i trzeba
było uporządkować szafy) jak
i z załatwianiem spraw bieżą-
cych. Już wcześniej rano przy-
chodzi interesantka. Sprzedaje
jedną z pracowni meble, a ta
teraz nie chce zapłacić. Wice-
przewodniczący Stanisław Ga-
dek obiecał zainteresować
sprawą kierownika Zakładu,
w którym pracuje niesolidna
dłużniczka.

Trwa przygotowywanie ma-
teriałów na Plenum i Prezy-
dium. Co chwilę wchodzi ktoś
z jakąś sprawą. Większość to
drobiazgi: prośba o informa-
cję, czy drukarz. Ale zdarzają
się i poważniejsze problemy.
Przychodzi motorniczka z Pod-
górze, konsultuje swój projekt
racjonalizatorski, usprawniają-
cy komunikację na jednorodo-
wych odcinkach — ezasie mgły.
Stanisław Gadek kieruje go
wied do komórki racjonaliza-
cji. Ale gość ma i drugą sprawę.

— Ile będę płacił za zimo-
wisko dla dzieci?

Wywodzi się z Podgórze
i świetnie znający interesanta.
St. Gadek pyta:

— A ile zarabiasz?

— Około siedmiu tysięcy na
sześć osób.

Wychodzi 150 zł. odpłatności.

Ale za chwilę awantura.

— W Dziale Obrachunku
Płac i Zasiłków napisali mi, że
mam dziesięć tysięcy. To prze-
cież z premią, a premię już
dawno wziąłem.

Uspokaja się dopiero, gdy
otrzymuje wyjaśnienie, że za-
płaci z tego powodu jedynie 50
zł więcej.

Wyczuwa się w Radzie nieco
odświętną atmosferę. Akurat
dzisiaj kolektyw kierowniczy
przedsiębiorstwa z udziałem
Przewodniczącego Rady, doko-
nuje wstępnych ustaleń roz-
działu przyznanych ze specja-
lnej puli Prezydenta Miasta ta-
lonów na 2 syrenki, 8 pralek
automatycznych, 10 telewizorów
Rubin, 2 telewizory Jo-
wicz, 5 różnów elektrycznych.
Do ostatniej chwili zbierane są
podania pracowników. Ze
wstępnymi ustaleniami zapo-
nawani są wszyscy pracownicy
poprzez wywieszane w Zakła-
dach listy.

Godzina dwunasta. W Pre-
zydium uczestniczą jego człon-

owie, kierownicy Wydziałów
gdzie zainteresowane osoby
pracują, oraz oczywiście te
osoby. Dziś rozpatrywane są
trzy sprawy pracownicze. Do
dwóch z nich Prezydium wno-
si zastrzeżenia. Nie wyraża
więcej zgody na ukaranie kie-
rowcy, który zjechał z linii,
zdaniem kierownictwa Zakła-
du samowolnie Kierowca od-
wołał się od kary, twierdząc,
że zjazd spowodowany był ko-
niecznością uzupełnienia po-
wietrza w koła. Wnosi także
Prezydium zastrzeżenia do
zwolnienia z pracy ucznia,
który nie przestrzegał dyscy-
pliny pracy. Po rozmowie z
matką i kierownictwem Zakła-
du, zwolnienie zostaje zamie-
niane na karę regulaminową.
Nie wnosi natomiast zastrze-
żeń Prezydium do zwolnienia
pracownika, który wykonywał
swe obowiązki w stanie nie-
trzeźwym. Tu żadnych tłumaczeń
być nie może.

Następnie rozpatrywane są
sprawy finansowe. I tak przy-
znane zostają pieniądze na od-
wiedzinę chorych w szpitalu,
dofinansowane zostają imprezy
kulturalne, także młode mał-
żeństwo uzyskuje kredyt.

I już czternasta. Rozpoczyna
się Plenum. Informację o wy-
korzystaniu zakładowego fun-
duszu socjalnego i mieszkano-

wego przedstawia kierownik
Działu Socjalno-Bytowego
Zdzisław Was. O wypadkach
przy pracy mówi Lucjan Bis-
kup, zastępujący nieobecnego
kierownika Działu BHP Augu-
styna Dobrowolskiego, a o wy-
padkach w ruchu kierownik
Działu Dochodzeniowo-Wypad-
kowego Jerzy Lechowicz.

Na Plenum także wręczone
zostają nagrody najlepszym we
współzawodnictwie w pierw-
szym półroczu komórkom
przedsiębiorstwa. Puchar prze-
chodni, dyplom oraz nagrody
pieniężne za pierwsze miejsca
w swoich grupach otrzymują:
Zakład Sieci i Podstacji i Dział
Socjalno-Bytowy, drugie miej-
sca zajmują ZET Podgórze i
Dział Zaopatrzenia Materiało-
wego, a trzecie Zakład Budo-
wlany i Nadzór-Ruchu.

Jeszcze wręczenie nagród
zwycięzcom konkursu na naj-
lepszego koleżkę, mistrza i bry-
gadzie Zakładu Budowlanego.
Otrzymują je: mistrz Ze-
nobiusz Karkowski i najlep-
sza koleżanka Krystyna Lo-
rek. Dobiega końca dzień
pracy Rady. Dochodzi godzina
siedemnasta. Oczywiście nie
jest tak co dzień. Tym nie-
mniej członkowie Rady Zakła-
dowej zawsze mają moc pra-
cy.

KRZYSZTOF GACEK

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych
owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomy-
śloności w życiu osobistym składamy naszym Jubilatom, któ-
rzy od 1 do 30 listopada obchodzili jubileusz pracy w MPK
Kraków.

30 LAT

Antoni Górecki — Zakł. Eksploatacji Tram. Podgórze

25 LAT

Stefania Jonasz — Zakł. Eksp. Tram. Nowa Huta
Bronisław Podobiński — Zakł. Napraw Autobus.

30 LAT

Kazimierz Getinger — Wydz. Taryf. Bilet.
Józef Woźniczka — Wydz. Nazoru Ruchu
Władysław Jelen — Dz. Gosp. Odzieża
Irena Krawczyk — Dz. Ogólny
Anna Stręk — Dz. Socjalno-Bytowy.
Stanisław Burnet — Zakł. Eksp. Tram. N. Huta
Zbigniew Piórkowski — Zakł. Eksp. Tram. N. Huta
Maria Zmarlik — Zakł. Eksp. Tram. N. Huta
Marian Blachut — Zakł. Eksp. Tram. N. Huta
Tadeusz Polus — Zakł. Torów
Mieczysław Gogół — Zakł. Torów
Stefan Drwal — Zakł. Eksp. Tram. Podgórze
Bolesław Kabat — Zakł. Eksp. Tram. Podgórze
Franciszek Bednarczyk — Zakł. Napraw Autobus.
Zygmunt Waz — Zakł. Eksp. Autob. Bieńczyce
Eugeniusz Kulma — Zakł. Eksp. Autobus. Bieńczyce
Tadeusz Czaja — Zakł. Eksp. Autobus. Bieńczyce
Marian Pers — Zakł. Eksp. Autobus. Bieńczyce

15 LAT

Szymon Polek — Zakł. Eksp. Tram. N. Huta
Władysław Zajac — Zakł. Eksp. Tram. N. Huta
Krystyna Kołacz — Zakł. Eksp. Tram. N. Huta
Tadeusz Warchol — Zakł. Eksp. Tram. Nowa Huta
Jan Poszwa — Zakł. Napraw Tramwajów
Franciszka Pawłowska — Zakł. Eksp. Tram. N. Huta
Józef Urbaniak — Zakł. Torów
Stanisław Hudaszek — Zakł. Eksp. Tram. Podgórze
Wojciech Folter — Zakł. Eksp. Tram. Podgórze
Edward Laskowski — Zakł. Eksp. Tram. Podgórze
Józef Ból — Zakł. Budowlany
Andrzej Socha — Zakł. Taksówek
Mieczysław Cisak — Zakł. Napraw Autobus.

10 LAT

Józefa Opach — Sekcja Handl. Bilet.
Barbara Góra — Wz. Ogólny
Zbigniew Stępański — Zakł. Eksp. Tram. N. Huta
Jan Maderak — Zakł. Eksp. Tram. N. Huta
Władysław Alojzy Murzyn — Zakł. Torów
Władysław Michalik — Zakł. Eksp. Autobus. Czyżyny
Stanisław Lorek — Zakł. Budowlany
Tadeusz Urbanik — Zakł. Napraw Autobus.
Wojciech Takuski — Zakł. Eksp. Autobus. Bieńczyce
Aleksander Ostrowski — Zakł. Budowlany

Z MYŚLĄ O ZIMIE

W dniu 14 listopada br., odbyła się w Zakładzie Taksówek
narada robocza, połączona z zakończeniem plebiscytu o tytuł
„Najlepszego Pracownika Zakładu” oraz wyborami członków
Konferencji Samorządu Robotniczego. Na naradę, prowadzo-
ną przez Przewodniczącego Rady Oddziałowej Leszka Ko-
walczyka, przybył z-ca dyrektora d/s ruchu mgr Winston
Maik. W spotkaniu wziął również udział cały kolektyw po-
lityczno-społeczny, z szefem Zakładu Taksówek Franciszkiem
Orszańskim.

Na wstępie narady, przedstawione zostały kandydatury na
członków KSR-u oraz ogłoszone wyniki konkursu o tytuł
„Najlepszego Pracownika Zakładu”, którego zwycięzcą został
długoletni pracownik naszego przedsiębiorstwa, ceniony fa-
chowiec Marian Seibor, a czołowe lokaty zdobyli Tadeusz
Fiszer i Tadeusz Niepołomski. Spośród przedstawionych kan-
dydatur na członków KSR-u największym zaufaniem wśród
załogi Zakładu zostali obdarzeni: Tadeusz Fiszer, Zdzisław
Kalwa, Leszek Kowalczyk, Kazimierz Zabrzeński i oni też be-
dą przedstawicielami naszej załogi na sesjach Konferencji
Samorządu Robotniczego. W dalszej części spotkania szef
Zakładu — Franciszek Orszański, przedstawił ocenę wyko-
nania przez załogę nakreślonych planów, stwierdzając że w
obecnej chwili sytuacja przedstawia się nieźle, co nie zna-
czy, że nie można osiągnąć jeszcze lepszych wyników.

Następnie rozpoczęła się długo oczekiwana dyskusja. Już
pierwszy z dyskutantów stwierdził, że bardzo dziwi załogę
brak przedstawicieli Rady Zakładowej, mimo że termin na-
rady był odpowiednio wcześniej podany. W dalszej części
dyskusji, mówiono o wszystkich problemach nurtujących za-
łogę. Poruszono sprawę odzieży, którą kolejny już raz ape-
lowano o kożuchy dla kierowców samochodów bagażowych,
którzy w okresie zimy często zmuszani są do spędzenia nocy
w kabinie samochodu zabezpieczając przewożony towar.
Wspólnie zastanawiano się co można jeszcze polepszyć, po-
prawić w codziennych, zawodowych obowiązkach, aby sa-
mochody były stale sprawne technicznie mimo tak dużego
deficytu podstawowych części zamiennych. Pocieszającym
był fakt, że z sali nie padło ani jedno ogólnikowe zdanie,
nikt nie wahał się głośno i otwarcie powiedzieć co go boli
i gdzie widzi uchybienia. Poruszano również drastyczne
sprawy jak np. na szczęście nieczęste fakty kradzieży. Dy-
skutanci podawali konkretne rozwiązania, wnioski, skrzętnie
notowane przez kolektyw Zakładu. Szczera i owocna dysku-
sja zakończył swoim wystąpieniem z-ca dyr. d/s ruchu mgr
Winston Maik, który stwierdził, że wiele przedstawionych
problemów jest bardzo złożonych i ich rozwiązanie trzeba
dokładnie przeanalizować. Jednocześnie wiele z nich można
rozwiązać już w chwili obecnej. Mówiąc to deklarował za-
łogę Taksówek swoje wsparcie i pomoc. Kończąc mgr Win-
ston Maik powiedział „W imieniu Dyrekcji przedsiębiorstwa,
składam Wam serdeczne podziękowania za dobrą i solidną
pracę i zapewniam Was, że cenimy wysiłek pracowników
Zakładu Taksówek jako wkładacie w dobro naszego przed-
siębiorstwa. Życzę wam jeszcze lepszych wyników i sukces-
sów w pracy zawodowej”.

Słowa podziękowania skierowane do naszej załogi oraz
fakt, że ofiarą i ciężką pracą jest dostrzegana i wysoko ce-
niona, na pewno dodadzą nam nowych sił i wiele otuchy
przed zbliżającym się ciężkim okresem zimowym.

TADEUSZ DOMINIAK
Zakład Taksówek

Rok walki z „Berlietem”

przedsięwzięciom z „Akcji 54”
usprawnionych zostaje (stan
na dzień 23 listopada) — 40
autobusów PR-110 U.

ZWIĘKSZONE ZADANIA

Aby sprostać nowym zada-
niom uruchamiania się w ZNA
druga silnikownie, ponieważ
pierwsza już nie nadąża z ro-
botą, łączy się to z wygospo-
darowaniem pomieszczenia i
ze znalezieniem ludzi do pra-
cy. Część załogi drugiej silni-
kowni, to pracownicy przenie-
sieni z innych wydziałów za-
kładu, 12 osób przyjętych zo-
stało dodatkowo. Zwiększona
musi być również obsada hali
napraw autobusów, zamonto-
wany jeszcze jeden podnośnik
do autobusów i powiększone
do 8 stanowiska pracy w ka-
nach.

OD AKCJI DO AKCJI

Dalszych awarii Berlietów
nie zahamowały ani jedna, ani
druga akcja. „Położyły” one
kolejnych 29 wozów. Z „akcji
54” w naprawie pozostaje je-
szcze 14. Załoga ZNA podej-
muje zobowiązanie. Dzięki

niemu, wszystkie nowe wozy z
„akcji 54” do końca roku zo-
staną oddane do eksploatacji.
Mimo podjęcia szeregu waż-
kich kroków i uruchomienia
wszystkich, dostępnych środ-
ków, całkowite opanowanie
sytuacji z awaryjnością Ber-
lietów jest niemożliwe. Strach
budzi nadchodząca zima.

MODERNIZACJA

W zakres jej powinna
wejść przede wszystkim po-
prawa jakości silników! Be-
rliet jest autobusem nieprzy-
gotowanym na okres zimy w

naszym kraju. Ma niedopra-
cowane — układ zasilania pa-
liwem i pneumatyczny układ
hamulcowy.

Do akcji modernizacji przy-
stąpiono 10 listopada br. po-
niważ wcześniej nie za-
bezpieczono części zamiennych.
Części te dostarczono (już ule-
pszone) do 5 autobusów. I ta
właśnie ilość wozów została w
ZNA zmodernizowana.

Nie tylko więc producent
myśli o modernizacji, tych na
pewno ciekawszych wizualnie
wozów ale dostarczających
wyjątkowo dużo kłopotów.
„Konstruktorzy nie wszystko
mogli przewidzieć. Jak się wóz
eksploatuje to się dopiero wi-
dzi jego wady” — mówi z-ca
szefa ZNA Wiesław Ptak. Do-
pięro w eksploatacji wyszło,
że zbiornik z paliwem został
wadliwie wbudowany a jego
zawieszenie konstrukcyjne słabe.
Zdarza się i to wcale nie-
rzadko, że wypada on w czasie
jazdy na jezdni i wyjeżdża go
spod autobusu jest niemożli-
we. Wyjście wówczas jest tyl-
ko jedno — przebieć zbiornik,
czekać aż zawartość jego wy-
leje się na jezdnię i dopiero po

prowizorycznym podniesieniu,
można holować wóz pogoto-
wem technicznym do zajezdni.
Podjęto więc w ZNA działa-
nie celem eliminowania podob-
nych sytuacji. Dokonano
zmian konstrukcyjnych. Teraz
zbiornik z paliwem można wy-
ciągnąć przez obok umieszczo-
ną kłapę. Sa już dwa takie
prototypy autobusów — „na
próbach”.

Albo sprawa z filtrami po-
wietrza. W 25 pierwszych au-
tobusach zastosowano filtry na
licencji firmy „Donaldson”. W
następnych (już o nowej kon-
strukcji) produkowane w Se-
dziszowie. Z tych pierwszych,
zostało w magazynie 600 sztuk
wkładów filtrujących. War-
tość ich wynosi 800 zł. Biorąc
jeszcze dodatkowo pod uwagę,
że wkładów do filtrów nowo-
go typu (z Sedziszowa) nie
można dostać, coż było robić?
Zmodernizowano posiadane
wkłady filtracyjne tak, aby
były zmienne — przez co mo-
żna w każdym autobusie sto-
sować wkład filtra „Donald-
son”. W tym przypadku po-
mógł opracowany ZNA wnio-
sek racjonalizatorski.

GDZIE PRZYCZYNY

„Właściwie to nie konstruk-
cja, a nie najlepsza jakość wy-
konania i materiał z jakiego
produkowane są detale — to
przyczyny dużej awaryjności
Berlietów” — mówi szef ZNA
mgr inż. Janusz Kucharski.

A więc... idźmy tropem tych,
którzy zawinili. To już jednak
oddzielny temat. Na razie...
dzięki pomocy naszych władz
miejskich i pełnej mobilizacji
ludzi zarówno producenta jak
i użytkownika, coś posunęło
się naprzód. Mało, by cieszyć
się nadzieją na lepsze jutro
w zakresie eksploatacji auto-
busów PR-110 U, popularnie
zwanych Berlietami, ale mo-
że na niebzt znowu odległa
przyszłość tych, jakby nie by-
ło, nowoczesniejszych w roz-
wiązaniu i wygodniejszych od
Jelczy wozów.

MARIA BUBACZEWSKA

Tu wypadek... tam wypadek

Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy postanowił z okazji zbliżającego się VIII Zjazdu PZPR, przeprowadzić w czynnie partyjnym kontrolę stanu technicznego naszych autobusów. Zaproszono i mnie do udziału w tym przeglądzie. Gdy 26 listopada, kilka minut przed godziną 12.30, zjawiłem się „na pięterku” u wypadkowców, akurat dobiegała końca odprawa grup wyruszających dwoma sam.ochodami na akcję. Już jednak o 12.31 nierwotne ustalenia musiały ulec zmianie. Na Placu Centralnym zdarzył się bowiem wypadek; tramwaj linii „27” zderzył się z fiatem. Tam więc musiał udać się samochód grup wypadkowej. Chwila konsternacji, bo nagle do drugiego wozu, mającego rozwieźć grupy operacyjne pozostało sześciu pasażerów, oczywiście wraz z mną. Podjąłem więc decyzję wyjazdu wraz z grupą wypadkową, a potem mieliśmy dołączyć do kontrolujących autobusy inspektorów. Niestety nie dołączyliśmy. A dlaczego? opowiem.

Na Placu Centralnym, byliśmy już po dziesięciu minutach, jeszcze przed przybyciem milicji. Okazało się, że kierowca fiata, jadący od strony ul. Rewolucji Kubańskiej nie zauważył skręcającej na Plac „27” i w efekcie doszło do kolizji. Na szczęście nie było rannych. Tłum gapiów żywo komentował wypadek. Wina kierowcy była oczywista. Specjalista Andrzej Wyporowski wraz z kierowcą Jerzym Jasińskim wykonali więc sprawnie kilka zwykłych czynności. Po chwili, zjawiła się grupa milicyjna — młodszy chorąży Grażyna Sztandera, wraz z plutonowym Litewka. Pytanie pod naszym adresem: Zrobiliście zdjęcia?

— Tak, oczywiście

— No to puszczamy ruch.

Wymownie to świadczy, że milicjanci wyseko oceniają pracę naszych wypadkowców.

Po chwili MPK-owski dźwig wyciąga fiata, który niczym na rożen „nadział się” silnikiem na spręż trainwaju. I tu komentarz jednego z gapiów, przy którym nie możemy powstrzymać uśmiechu:

— O... nie się nie stało, nawet zderzak nie zagięty.

Fakt, zderzak nie jest zagięty, tyle że silnik dokładnie zdestawowany i poprzerastany. Ale dla owego „eksperta” to drobiazg.

O godzinie 13.00 ruch odbywa się już normalnie. A my

jedziemy czym prędzej na Krowodrzę, aby dołączyć do pracujących tam specjalistów. Nie dane jest jednak nam tam dojechać. Gdy jesteśmy w okolicach ulicy Prądnickiej, otrzymujemy wiadomość, że milicjanci oczekują nas w nowohuckiej zajezdni. Zawracamy więc. W Nowej Hucie w ciągu kilku minut uzgadniamy potrzebne szczegóły i znów wyruszamy na Krowodrzę. Tym razem ujechaliśmy ledwie kilkaset metrów, gdy znów odzywa się radiotelefon:

— Krata 801, zgłoś się dla I-1.

Spoglądamy po sobie. Już wiemy, że znów nie dojedziemy na Krowodrzę. I rzeczywiście!

— Na skrzyżowaniu Bieńczyckiej z Aleją Planu 6-Letniego „czwórka” najechała na „piętnastkę”. Są ranni.

Ta ostatnia wiadomość powoduje, że na dachu samochodu zapala się niebiski „kogut”, zaczyna działać syrena, z której niewiele sobie robią niektórzy kierowcy blokując nam przejazd. Dojeżdżamy do miejsca wypadku.

Nie wygląda to, dobrze. Tył drugiego wozu „15” zniszczony, powybijane szyby, szafka znajdująca się pod tylnym oknem przesunięta aż do drzwi. Ranne tylko cztery osoby. Na

szczęście „15” ruszyła już z przystanku. Gdyby nie to byłaby masakra.

Tym razem milicjanci byli na miejscu szybciej. Nic dziwnego, oni pojechali z zajezdni do centrum Nowej Huty, podczas, gdy my udaliśmy się w kierunku Bieńczy. Jest także już samochód Nadzoru Ruchu. Po chwili przyjeżdża drugi „Nadzór” i dźwig. Zjawia się i pogotowie, które zabiera rannych.

Specjaliści dokonują rutynowych czynności, a ja słucham wumu:

— Teraz, to tych z MPK pełno. A jeżdżą jak wariaci. Proszę, samochód za samochodem teraz podjeżdża.

Niestety to prawda. Wygląda na to, że niektórzy w przedsiębiorstwie nie mają co robić. Na widok przedstawiciela Działu BHP, który przystępuje do samodzielnego ustalania przyczyn wypadku, przesuńcując po raz kolejny motorniczych, plutonowy Litewka pyta Andrzeja Wyporowskiego:

— To co wy w innym przedsiębiorstwie pracujecie?

Pytanie złośliwe, ale niestety nie pozbawione słuszności. Skoro wypadkiem zajmują się milicjanci i wypadkowcy, nie bardzo widzę co mogą nowego wnieść jeszcze bhp-owcy. Ow-

szem powinni oni zająć się sprawą, ale na podstawie dostarczonych im przez wyspecjalizowane służby dokumentów.

Żeby było ciekawiej, już po zlikwidowaniu wypadku, gdy odjeżdżamy do szpitala, aby ustalić tożsamość poszkodowanych, słyszymy głos jednego z pracowników nadzoru:

— Panowie, a kto będzie konwojował „czwórkę” do zajezdni? Ja nie mam samochodu.

Pozostawiam wypowiedź bez komentarza. Przypomnę tylko, że przed chwilą na miejscu były dwa samochody Nadzoru Ruchu.

W szpitalu Żeromskiego zastajemy znów milicjantów, którzy dojechali tu szybciej. Poszkodowana w wypadku właśnie opowiada młodszemu chorążemu Sztanderze swoje przeżycia:

— Stałam na tylnym pomoście, zobaczyłam, że jedzie ta czwórka i nie hamuje.

— I nie uciekała pani?

— A gdzie, tłok był taki, że nie można było u jednej osoby złamanie żebra u drugiej.

Na szczęście dwóm osobom, które przywieziono do nowohuckiego szpitala, nic poważnego się nie stało. Gorzej z rannymi, którzy znaleźli się w Klinice Akademii Medycznej. Zachodzi podejrzenie wstrząsu mózgu u jednej osoby złamanie żebra u drugiej.

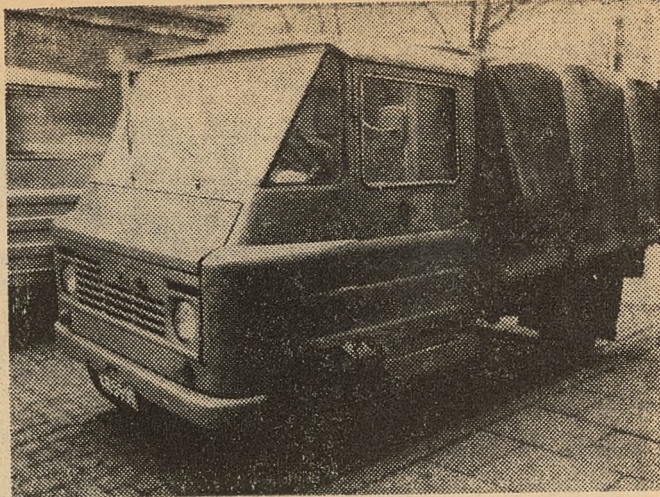
Wstępne ustalenia wskazują, że motorniczy „4” jest bez winy. Wystąpił zanik hamowania i nic nie mógł on zrobić.

W klinice przy ul. Kopernika smętnie spoglądamy na zegarki. Jest już po godzinie piętnastej. O tej porze akcja, którą miałem przedstawić dobiegła już końca. Wracamy więc na ulicę Wawrzyńca.

I teraz refleksja. Wypadkowcy twierdzą, że dni podobnych do opisanego mają coraz więcej. Coraz częściej zdarzają się wypadki naszym kierowcom i motorniczym. W tych, których likwidację obserwowałem, nie ma ich winy. Często jednak jest inaczej. Uważajmy więc w czasie jesiennych i zimowych szarug.

KRZYSZTOF GACEK

P.S. Jak wynika z informacji udzielonej nam przez kierowcę Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego, w czasie czynu, pracownicy Działu sprawdzili 95 autobusów, z których 67 było w pełni sprawne. A więc nie jest tak źle z komunikacją jak sądziliśmy.



Znają ich z dobrej roboty

Zdecydowaliśmy w domu, że oddamy starą, wysłużoną już lodówkę do komisju. Kierownik sklepu komisowego kazał ją nam przywieźć. Ktoś zżyciwy doradził...

— Przy ul. Pawiej jest postój bagażówek.

Doradzający miał rację. Stało ich tam aż osiem. Podeszłam bliżej. Kierowcy zainteresowali się moją osobą.

— Co pani chce przewieźć?

— Dokąd pojedziemy? Wzrokiem szukałam wozu z napisem MPK. W końcu nie wytrzymałam i zapytałam o bagażówki naszego przedsiębiorstwa.

— Oni tu w ogóle nie przyjeżdżają.

— Jak pani chce dla firmy wynająć, to trzeba rano do MPK dzwonić i zamawiać. Może dadzą, ale nie jest to takie pewne.

— Od prywatnych klientów, tylko sporadycznie przyjmujemy zamówienia. Nie nadajemy. Nasze bagażówki jeżdżą na zlecenia przedsiębiorstw.

Zamówienia przyjmujemy już w listopadzie i grudniu na cały następny rok. Mamy więcej zgłoszeń niż możliwości wywiązania się z usług — mówi szef Zakładu Taksówek FRANCISZEK ORSZANSKI.

— Jaką ilość tych wozów dysponuje Zakład?

— Na początku roku mieliśmy 74. Obecnie jest ich 64. Z przydziałonych nam na ten rok 40, nie otrzymaliśmy dotąd ani jednej. Przeciętnie 80 procent bagażówek jest zawsze w ruchu. W sumie jest ich jednak za mało, aby zabezpieczyć wszystkie potrzeby tych przedsiębiorstw, które od dawna z nami współpracują, a należą do nich m. in. Huta im. Lenina „Budostal” i Kombinat Budownictwa Mieszkaniowego. W naszym przedsiębiorstwie bagażówki przydzielone zosta-

ły: 2 — Zakładowi Budowlanemu, 4 — Zaopatrzeniu, 2 — Sekcji Żywienia Zbiorowego i 2 — jeszcze otrzyma Zakład Torów.

— Jak to rozumieć, czy samochody te stale jedne i te same wraz z kierowcami oddelegowane zostają do danego przedsiębiorstwa, czy zakładu, które z nich korzystają?

— Tak. Zwracają się do nas nawet w ten sposób przy zamawianiu na rok następny i podają kierowcę, który już u nich jeździł, aby ten sam nadal dla nich pracował.

— Jest to więc pewna forma życia się z naszym pracownikiem, który widocznie niechęć pracuje.

— Nasi kierowcy, otrzymują nawet nagrody z przedsiębiorstw, dla których pracują.

— Bagażówki jak wszystkie wozy ulegają awariom. Kto wykonuje dla was remonty?

— Przeprowadzamy je sami.

Wynagrodzenie kierowcy bagażówki kształtuje się przeciętnie w granicach 7 tysięcy zł. Nie jest to wiele biorąc pod uwagę pracę jaką wykonują, a pracują naprawdę dużo. Nie tylko siedzą za kierownicą ale pomagają przy załadunku i wyładunku przewożonego wozem towaru. Jeżdżą poza teren miasta i województwa.

Nieraz delegowani są na kilka dni, na drugi koniec Polski — do Szczecina czy Kołobrzegu.

— Czy można jeszcze poszerzyć tę formę usług świadczonych przez nasze przedsiębiorstwo?

— Zaplecze mamy. Jeżeli tylko otrzymamy wozy to oczywiście nie będzie stało na przeszkodzie.

Mimo że Zakład Taksówek nie otrzymał dostawy 40 taksówek bagażowych, plan na rok bieżący nie został skorygowany, a nawet będzie przekroczony. Dzięki?... efektywnej, zaangażowanej pracy załogi.

MARIA BUBACZEWSKA

Pracują na naszą opinię

Noc z 22 na 23 listopada. Trasa do Nowej Huty. Nocna „jedynka” dojeżdża do terenu budowy Ronda Czyżyńskiego. Z przeciwej strony, jedzie inny wóz tej samej linii. Motorniczo zatrzymują wozy naprzeciw siebie. Rozgrywa się ciekawa scenka obyczajowa.

— Pojedziesz Bieńczycką, a potem do Placu Centralnego — przekazuje dyspozycje ten nadjeżdżający z Nowej Huty.

— A proszę, nie można?

— Jest wykolejenie.

— A które to już dziś?

— Od południa — czwarte.

— To co się dzieje?

— A no nie. Jak jeżdżą spychaczem po torowisku to takie są efekty.

Patrzę po twarzach współpasażerów. Drwiece, pełne politowania uśmiechki. No tak, znowu ci z MPK zawalili, znowu jeżdżą, jak im się podoba. Do nikogo nie dociera, że przecież to nie MPK-owski spychacz, nie MPK-owska budowa. Wina naszego przedsiębiorstwa polega jedynie na tym, że właśnie tamtędy przebiega torowisko.

Należy chyba zabezpieczyć się przed takimi sytuacjami. Jak? Nie wiem. Może uświadomić pracujących przy budowie robotników o zasadach obchodzenia się z naszymi urządzeniami, może postawić strażnika. Nie wiem. Wiem jednak, że coś z tym fantem trzeba zrobić, bo znowu ktoś inny pracuje na naszą złą opinię.

(K.G.)

Mieszkańcy naszego grodu od dłuższego już czasu narzekają i słusznie na nieregularność kursowania pociągów tramwajowych na trasie. Z racji dość długiego stażu pracy oraz obserwacji na linii pokusiłem się więc o krótką analizę przyczyn tej nieregularności; moim zdaniem wpływa na to kilka czynników: 1) bardzo zły stan torowisk w naszym mieście — wiąże się to m. in. z urywaniem silników, wykolejeniami, a co za tym idzie z częstym wypadaniem z kursów i zjazdami do zajezdni. Zauważyłem ostatnio nieznaczną poprawę, lecz dużo jeszcze brakuje do doskonałości, 2) ciasnota w zajezdniach — najdotkliwiejszym przykładem jest zajezdnia w Nowej Hucie, która została wybudowana z przeznaczeniem na 135 jednostek, a obecnie mieści 258 jednostek, czyli prawie dwa razy tyle ile być powinno. W związku z tym po zjeździe na usterkę czasem i godzinami oczekuje się na dojechanie do stanowiska naprawczego przy czym traci się zbyt dużą ilość kursów, 3) brak części zamiennych; ze względu na występujące już od lat braki, pracownicy zaplecza zbyt dużą ilość czasu poświęcać muszą na ich regenerowanie lub wymontowanie z wozów czasow-

wo niesprawnych do ruchu, co automatycznie przedłuża czas „oczekiwania wozów” na wyjazd na linię. Również i tu nastąpiła pewna poprawa, 4) brak taboru rezerwowego. Gdyby była możliwa, aby po wyjeździe planowych wozów na linię, pozostało w zajezdni około 10—20 składów rezerwowych — sprawnych do ruchu, nie trzeba by było

zjazd do zajezdni i wypadanie z kursu. Nie ma się czemu dziwić biorąc pod uwagę fakt, iż bywa i tak, że w zajezdni w jednym czasie stoją po 2—3 kolejne wozy tej samej linii, a na trasie w tym czasie powstaje olbrzymia luka, którą trudno już zapełnić szczególnie w godzinach szczytu następnym wozem. Są to moim zdaniem najważniejsze powo-

towniczego — częściową utratę premii.

Kolega Dychus winien wiedzieć, iż motorniczo jeżdżą do zajezdni niechętnie, a gdyby to było możliwe nie zjeżdżaliby wcale. Tymczasem publicznie zarzuca on swym kolegom jeżdżącym na liniach, częste zjazdy do zajezdni na usterki. Znam prawa i obowiązki brygadzystów i rozu-

miarę szczerze też się temu nie dziwię, bo zdaje sobie sprawę, że jest wiele osób, które posiadają skomplikowaną sytuację rodzinną np. sami pracują na utrzymanie wieloosobowej rodziny i zależy im, aby wziąć jak największą premię specjalną, a wiadomo, iż zjazd do zajezdni na usterkę częściowo lub całkowicie jej pozbawia, lecz to nie jest po-

większają się w miarę kontynuowania jazdy (wóz wówczas przeważnie musi zostać odstawiony na parę dni z ruchu), niestety, ale doprowadzamy li tylko do dewastacji taboru, taboru, który jest u nas w chwili obecnej na wagę złota, a każdy sprawny wóz silnikowy ma teraz kilkakrotnie większą wartość niż przy jego zakupie.

Takim postępowaniem wyrządzamy krzywdę nie tylko przedsiębiorstwu, ale również pasażerom korzystającym z komunikacji tramwajowej, ponieważ park wozów „szybrych” będzie się powiększał i powiększać się będzie również czas oczekiwania na upragniony tramwaj, a przecież nie o to nam chodzi mając na uwadze poprawę komunikacji w naszym mieście.

Na zakończenie chciałbym zacytować, jakże znamienne słowa I sekretarza KZ PZPR, tow. Borowskiego, który na jednym z zebrań powiedział: „Musimy poprawić komunikację w naszym mieście, lecz nie za wszelką cenę”, czyli drodzy kolezdy nie po trupach i mam nadzieję, iż sens tego cytatu dotrze do wszystkich, którym leży na sercu dobro naszej komunikacji.

JERZY POKUCIŃSKI

Poprawa komunikacji, lecz nie za wszelką cenę

oczekiwać na naprawę niesprawnego wozu lecz można by go wymienić i natychmiast wyjechać na linię, dzięki czemu nie byłoby straty kursów, lub byłaby ona znikoma w stosunku do obecnej. Pozwoliłoby to na sumienniejszą i spokojniejszą naprawę wozów przez pracowników zaplecza, którzy w chwili obecnej pracują zbyt nerwowo i z uwagi na dużą ilość zjazdów nastawieni są na jak najszybszą ilościową, nie jakościową naprawę. W efekcie tej nerwowości, na linię wypuszcza się czasem wozy niedokładnie sprawdzone, a nawet nie w pełni sprawne co z reguły powoduje ponowny

dy ale nie jedynie. Poprawić lepsze prace regulatorów ruchu na końcówkach, kulturalniejsza jazda motorniczych czy też większa sumienność tych ostatnich. A propos sumienności muszę tu wytknąć, iż niektórzy zbyt zbytnio ją przesadzają. I nieodparcie nasuwa mi się na myśl brygadzysta linii 3 i 5 motorniczy Dychus Mieczysław. Bądź co bądź jeden z lepszych motorniczych zakładu z kilkunastoletnim stażem pracy, któremu nieobce są problemy pracy motorniczych i codzienne kłopoty z taborem na linii, który zdaje sobie sprawę z tego co oznacza zjazd z linii dla mo-

niem, że kolega Dychus został powołany do dopilnowania wykonania jak najlepszej pracy przez swą brygadę. Co mu się zresztą udaje. Ambicje ambicjami, lecz nie można robić niepoważnych zarzutów w przypadku, gdy zjazd do zajezdni na usterkę jest uzasadniony. Przecież nie można wymagać od wszystkich motorniczych, aby bawili się w urodzonych ryzykantów i na siłę z usterką (ami) starali się przejechać na linię swą zmianę. Owszem jest gros takich, którzy to robią, a z czynionych zarzutów wynika, że i kolega do nich chyba należy (chciałbym się mylić) i mó-

wód, aby od reszty wymagać tego samego. Przecież jest jeszcze coś ważniejszego od premii specjalnej, bo nadchodzi najgorszy okres w eksploatacji wozów — zima i należy maksymalnie oszczędzać je, aby w miarę dobrze jeździć w tym okresie, co oczywiście, aby być dobrze zrozumianym, nie oznacza, iż należy zjeżdżać do zajezdni na byle co, bo przecież część napraw można wykonać w punktach technicznych. Musimy zdać sobie sprawę, co polecam uważać kolegi Dychusa, iż robiąc na siłę komunikację czyli jeżdżąc z usterkami, które w większości wypadków, nie zapobiegając im w porę,



Fragment zwycięskiego meczu naszych piłkarzy z liderem tabeli — nowohucką Wandą.
Fot. Cz. Dylowicz

Aktualności z ZKS „Tramwaj”

Dobiegły końca rozgrywki piłkarskie w 1979 roku. Odbył się już tradycyjny bal sportowca, na którym podsumowano dorobek roku. A nie jest on mały. Piłkarze pierwszej drużyny, zakończyli rozgrywki na czwartym miejscu swojej grupy A klasy, zaledwie dwupunktowa strata do lidera. Rozgrywki na bieżące, relacjonowała prasa krakowska, zwalnia nas to więc z obowiązku podawania wyników wszystkich meczów Tramwaju, przytoczymy tylko tabelę po pierwszej rundzie rozgrywek:

1. Wanda NH	13 18 21—9
2. Grzegorzec	13 17 23—13
3. Wawel II Kr.	13 16 22—12
4. TRAMWAJ	13 16 20—16
5. Świt Krzesz.	13 14 19—17
6. Orleto Rud.	13 14 21—21
7. Armatura	13 13 19—20
8. Georyt Kr.	13 12 33—28
9. Tonianka	13 12 20—22

10. Wiczysta 13 11 18—20
11. Proszowianka 13 11 16—20
12. Dąbski 13 11 16—21
13. Płomień R. 13 9 13—26
14. Podgórze 13 8 17—33

Zdaniem trenera mgr Tadeusza Moskala, najlepiej w rozgrywkach rundy jesiennej spisywali się w zespole ZKS Tramwaj: Ryszard Przebinda, Zbigniew Sendor, Janusz Wszolek i Zdzisław Pieprzyca. Niestety jest to ostatnia przed odejściem trenera jego opinia o zespole. Po zaledwie półrocznej pracy przepisy administracyjne zmuszają go do rezygnacji, mimo, że z dotychczasowej współpracy z klubem obie strony są bardzo zadowolone. Trener zostawia drużynę na wysokiej pozycji, z której można się jeszcze włączyć do walki o miejsce w klasie wojewódzkiej. Jeżeli chodzi o pozostałe dwa zespoły uczestniczące w

rozgrywkach, to juniorzy grający w klasie wydzielonej zajmują w niej środkowe miejsce, natomiast fatalnie wręcz spisuje się grająca w grupie III klasy C rezerwowa drużyna seniorów. Po 9 rozegranych w rundzie jesiennej meczach, zespół zajmuje zdecydowanie ostatnie miejsce w tabeli, z dorobkiem zaledwie dwóch punktów. Miejmy nadzieję, że na wiosnę będzie lepiej.

Oceniając sezon trzeba stwierdzić, a potwierdza to zarówno prezes klubu mgr inż. Marian Kalinowski, jak i wszyscy bliżej związani z jego działalnością, że atmosfera sprzyja uzyskiwaniu dobrych wyników, a co ważniejsze klub coraz bardziej związany jest z tramwajarskim środowiskiem. A więc czekamy do wiosny.

(K. G.)

...na wieczorek przy herbatce. Takiej treści zaproszenie dostarczone zostało do naszej redakcji. Podpisał je prezes Klubu Seniora Antoni Sowiński. Z zaproszenia skorzystaliśmy.

Listopadowy wieczór — sobota 24 ub m. Jasno oświetlona sala Klubu Zakładowego MPK przy placu Serkowski 7, gościnnie zaprasza. Ciepło tu i przytulnie. Spółkało się grono bliskich sobie ludzi. Tych co to zawsze znajdują ciekawe tematy do dyskusji o pracy w przedsiębiorstwie — dawniej kiedy oni jeszcze w niej działali i — teraz, gdy pracę tę kontynuują

ich następcy. Mają wdzięcznych słuchaczy, w zaproszonych na spotkanie gościach —

Seniors Klub zaprasza...

przedstawicieli KZ PZPR, kierownika Działu Osobowego Tadeusza Walczaka, przewodniczącym Rady Zakładowej Stanisławie Gądku.

Z wystawy w Klubie Zakładowym MPK

Pod koniec września, w ramach tradycyjnie obchodzonych „Dni Podgórze” w Klubie Zakładowym MPK „Tramwajarz”, otwarta została wystawa rzeźby Bogdana Jana Sochy.

Młody (ur. w 1952 r.), artysta nieprofesjonalny, był już kilkakrotnie nagradzany za swoją twórczość. Materiałem, w którym tworzy jest drzewo. Wyczarowuje z niego przeważnie

wiejskich ludzi, świątki i postacie z szopek kołędniczych. Twarze ich charakteryzuje twardość rysów i smutek. Rzeźby swoje wykonuje w większości z jednego kłosa drzewa. Wykańcza, polichromuje na piękny ciemnobrązowy kolor.

Rzeźby Bogdana Jana Sochy, w sali Klubu Zakładowego „Tramwajarz”, wyeksponowano na tle surowej białej

ożywione tylko kolorowymi, palącymi się świecami, umieszczonymi w olbrzymich (również rzeźbach) świecznikach, wprowadzając zwiedzających wystawę w jakiś niepowtarzalny nastrój obcowania z prawdziwą sztuką.

Wystawa rzeźby Bogdana Jana Sochy była jedną z ciekawszych wśród tych, jakie gościł nasz klub w ostatnim okresie czasu.

M. B.

Szlachcic na zagrodzie

Parę miesięcy temu pisałam o możliwościach rozładunku w godzinach szczytowych „systemem bezinwestycyjnym” — jak to wtedy nazywano. Chodziło mianowicie o wprowadzenie w większych zakładach Krakowa, zróżnicowanego czasu pracy — przynajmniej dla przedsiębiorstw zlokalizowanych przy głównych ciągach komunikacyjnych. Wykonano w tym celu masę pomiarów dotyczących przemieszczania się pasażerów na trasie dom — praca — dom. Otrzymane materiały przekazano Zakładowi Ekonomiki i Informatyki Gospodarki Komunalnej w Łodzi. Już po obliczeniach cybernetycznych materiał przeanalizowano, poddano pod dyskusję, zaakceptowano na obradach Komisji Gospodarki Komunalnej Komunikacji i Łączności Rady Narodowej Miasta Krakowa. Z 2500 zakładów ujętych w obliczeniach ostatecznie decyzją Prezydenta m. Krakowa nr 63/79 objęto 597 zakładów i instytucji, w których miała nastąpić zmiana rozpoczynania czasu pracy. Do 1 sierpnia każdy z wyżej wymienionych zakładów był zobowiązany powiadomić MPK

o wykonaniu polecenia prezydenta. Wykonawcą zarządzenia — Urząd Miasta uczynił nasze Zjednoczenie. Wyznaczone zakłady pracy niebylebnie przejęły się prezydencką decyzją. Informacje o wykonaniu napływały bowiem nie do 1 sierpnia, a praktycznie do dnia dzisiejszego. Nie otrzymano jej z 32 jednostek, mimo wysłania do zainteresowanych pism ponagających. We wrześniu br. Wydział Koordynacji Eksploatacyjnej MPK spowodował skontrolowanie tych zakładów, które poinformowały o zastosowaniu decyzji. W wyniku kontroli zakłady podzielono na 7 grup. 191 zakładów posiada udokumentowanie na wprowadzenie decyzji prezydenckiej. W 96 przypadkach wprowadzenie decyzji jest wątpliwe, w 10 nie przeprowadzono decyzji w ogóle. Ruchomy czas pracy wprowadzono natomiast aż w 73 wypadkach. Łącznie kontrolowano 380 zakładów. 140 jest tych które od decyzji się odwołały. Komputery zaplanowały, że poprawa komunikacji będzie jeżeli zostanie wprowadzony ruchomy czas pracy w 2500 zakładach i instytucjach w I wariantcie. Ale był także

wariant II. Komputery „przystąpiły” w nim na 1.100 zakładów. Z tego zostało 597. Wprowadzono w 73 zakładach. Żalona jest ta liczba w stosunku do pierwotnej. Siłą faktu i poprawą w komunikacji z tego tytułu znikoma. Gdyby przynajmniej wszystkie zakłady z tych 597 zastosowały się do prezydenckiej decyzji. Okazuje się jednak iż u nas aktualnie jest wciąż jeszcze hasło „szlachcic na zagrodzie równy wojewodzie”. Aż prosi się by odnieść to co do niektórych dyrektorów... A swoją drogą decyzja czyni wykonawcą Zjednoczenie — które ponoć wcale sprawą się nie zajmuje. Nasuwa się pytanie. Po co angażować w to wysiłki tylu osób? Po co wydano decyzję. Bo chyba nie po to by leżała w biurkach dyrektorów.

I czy nie lepiej, nie wydawać decyzji, niż potem nie egzekwować jej realizacji?

Poprawy komunikacji chcą wszyscy. Niestety w całości nie leży ona w gestii MPK, a zróżnicowany czas pracy toć przecież nie aż taka „rewolucja”. Okazuje się jednak, że tradycja jest silniejsza, bez względu na to czy dobra.

FILOMENA SERWIN

Z ulic naszego miasta

Powiecie, że do znudzenia zajmujemy się liniami autobusowymi „105” i „124”. Nie robimy tego bez powodu. Kilka tygodni temu, znów zmieniono autobusom tych linii przystanki przy Dworcu Głównym. Sprzed pawilonu gastronomicznego, przed budynkiem Głównego Dworca, przybliżono je do pomieszczenia, w którym dyżurują regulatory ruchu. Najprawdopodobniej liczone się z tym, że ich praca wpłynie na prawidłową jazdę kierowców. Linie „124” i „105”, nie mają bowiem punktów kontrolnych na swojej drugiej końcówce.

Efekt przesunięcia przystanków — żaden. Autobusy jak jeździły dwójkami, trójkami i wcale nierzadko czwórkami, tak sobie dalej jeżdżą, a pasażerowie mają tylko dodatkowe powody do pretensji pod adresem MPK. O to, że zadaszanie nad pawilonem gastronomicznym nie chroni ich już od deszczu i śniegu podczas długiego oczekiwania na wymienione autobusy, a przede wszystkim o to, że stojąc w poprzędnym miejscu, mogli jeszcze od czasu do czasu skorzystać z trzeciej linii — „129” mającej przystanek przy ul. Pawiej, a trasę prawie równoległą z liniami „105” i „124”.

INFORMACJA NA PIĄTKĘ
Dzień — 17 października br. Godzina — ok. 14.00. Pętla na Salwatorze. Z przystanku odjeżdża w kierunku miasta „1”.

Nagle zrywa się odcinek sieci. Poza zasięgiem awarii pozostaje tylko „6”. Z dyżurki przez głośnik słychać głos pani regulatora.

— Proszę wsiadać do „6”. Do czasu naprawy zera awarii sieci, tylko ten wóz może odjechać w kierunku miasta.

Wsiadamy i odjeżdżając obserwujemy nadjeżdżające od strony miasta „2” i „21”. Nie podjeżdżają na pętle. Zostają w porę zatrzymane i unicieruchomione. Motornicy „6”, na każdym z kolejnych przystanków wychyla się z wozu i informuje oczekujących pasażerów...

— Na Salwatorze awaria sieci. Proszę wsiadać do tego

wozu bo żaden inny za nami nie pojedzie.

Dojeżdżamy do Filharmonii. Z głośników słychać rzeczową informację...

— W kierunku Salwatora nie kursują tramwaje. Awaria sieci. Pasażerów przepraszamy. Za chwilę uruchomiona zostanie w tamtym kierunku komunikacja zastępcza — autobusowa.

Czy długo trwało usuwanie awarii? Nie wiem. Myślę jednak, że tak sprawnie uporali się z nią sieciowcy jak szybko i wyczerpująco podawali informację o przerwie w komunikacji pracownicy ruchu.

KAŻDE MIEJSCE JEST DOBRE

Ostrzegamy wszystkie ładne dziewczyny, przed stanieniem przednim pomoście wozów tramwajowych nr 4. Jeden z motorniczych jeżdżących na tej linii jest nie lada podrywaczem. Uważa, że każde miejsce na „zapoznanie się” jest dobre. Nie tylko prawdziwe słowa, ale... tę pociąganie za kołuszki, tamtej znów dotknięcie kołuszków... równocześnie drugą ręką prowadzi tramwaj. Jak widać zdolny to on jest. Po mistrzowsku ma opaloną umiejętność prowadzenia pojazdu szynowego ale... zapomina o tym co mu wolno w czasie jazdy, a co nie. Ej panie motorniczy należy się poprawić, bo na drugi raz opublikujemy numerki służbowy i będzie trochę wstyd podrywaczowi.

M. BUBACZEWSKA

Uwaga prenumeratorki

Wszystkich zainteresowanych prenumeratą „Sygnałów MPK” na rok 1980 zawiadamiamy, że wpłaty przyjmuje Kasa Główna naszego przedsiębiorstwa do dnia 1 stycznia 1980 r. Odpłatność za roczną prenumeratę wynosi 12 zł (24 numery pisma). Należy sporządzić imienną listę prenumeratorki, po czym kopię dowodu wpłaty i listę przekazać do Działu Prasowo-Radiowego, ul. Wawrzyńska 15, I p., pokój 73.

REDAKCJA

NINA STYKA

WISŁA

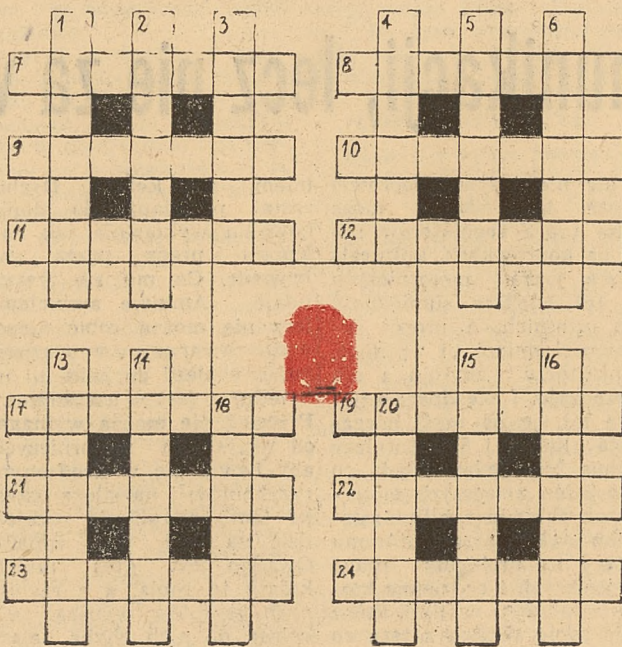
Już jesień się kołysze
na gałązkach

przejrzysta jesień polska
I nad Wisłą,
biała przystań
czerwoną zorzą nasiąka

Biała przystań błyska
we wzruszeniu
biała przystań
rzeką Wisłą się czerwieni

Już inni opisali jej piękno
ja wiem
że łączy się z niebem
rzeka Wisła i ta przystań

ta przystań
nad Wisłą



KRZYŻÓWKA NR 88

POZIOMO: 7) Postawa, figura. 8) Despota, tyran. 9) Pozory bogactwa, tani efekt. 10) Ryba. 11) Już nie wieś. 12) Imbryk. 17) Dawna świątynia słowiańska. 19) Mini-ptak. 21) Papier bez znaczenia. 22) Metoda leczenia choroby. 23) Napastnik. 24) Stos atomowy.

PIONOWO: 1) Pochwała, uznanie. 2) W pierwszym kwartale. 3) Człowiek bez litości. 4) Najstarsze polskie miasto. 5) Napęd. 6) Stawia trudności przepływającemu prądowi. 13) Mądrość, przemyślenie. 14) Nie wrona. 15) Na świątecznym stole. 16) Dedy instrument muzyczny. 18) Słabość, choroba. 20) Utrata wolności.

Rozwiązanie krzyżówki nr 86
Poziomo: 1. pustak, 5. północ, 8. urwis, 9. kromka, 10. asysta, 11. kaduk, 12. norka, 13. marsz, 17. start, 18. tubka,

19. skwar, 21. nogat, 24. Altaj, 27. torien, 28. Ulster, 29. omelet, 30. Michał, 31. afront.

Pionowo: 1. parkan, 2. tłumik, 3. kulak, 4. gwizd, 5. psiak, 6. lodyga, 7. cesarz, 13. optyk, 14. aktor, 15. meta, 16. sekia, 19. szorm, 20. Alach, 22. obszar, 23. termit, 24. anioł, 25. tesla, 26. jurta.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nagrody wylosowali: Franciszek Ryś z Działu Inwentaryzacji i Andrzej Wyporowski z Działu Doch.-Wy-

padkowego.

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