

A więc decyzje zapadły. Obchodzimy jubileusz. Pytanie tylko jaki? Nie, nie dlatego, żeby nie było okazji, raczej dlatego, że jest ich za dużo. Spróbujmy może zagłębić się na chwilę w historię zakładowej gazety w MPK Kraków.

Pierwszy numer pisma „Nowe Tory” nosi datę 1 listopada 1954 r. Tak, tak, to już 25 lat Gazetę drukowała wówczas Drukarnia Związkowa w nakładzie 1500 egzemplarzy. „Nowe Tory” regularnie ukazywały się do 1955 r., a potem w różnych odstępach czasu, aż do lutego 1959, kiedy to odbity na powielacz, z powodu braku mocy przerobowych drukarni ukazał się ostatni czterdziesty numer.

Jubileusz

Potem, aż do roku 1971 nie było w MPK gazety zakładowej. Wreszcie w grudniu 1971 r. ukazał się pierwszy numer MPK-owskiej jednodniówki, którą od lipca 1972 r. nosiła tytuł „Sygnały MPK”. Ogółem wyszło jej dwanaście numerów, zanim w styczniu 1975 pod tym tytułem zaczął ukazywać się MPK-owski miesięcznik, w lipcu tegoż roku przekształcony w dwutygodnik. A więc od momentu wydrukowania pierwszego numeru miesięcznika upłynęło już 5 lat. Jak nie spojrzeć to Jubileusz.

Oddajemy w Wasze ręce Drodzy Czytelnicy ten 163 jubileuszowy numer naszej gazety. Dziękujemy za dotychczasową cierpliwość i wyrozumiałość i życzymy Wam oraz sobie kolejnych 25 lat dalszej współpracy, ale tym razem już bez przerw.

K. G.

W czynie VIII Zjazdu

15 grudnia na terenie IV Zajeżdżni otwarto smażalnię ryb.

Inicjatywa wyszła z Komitetu Zakładowego PZPR gdzieś trzy miesiące temu. Obiekt wartości 1 mln złotych

w 80 proc. wybudowano w czynie społecznym. Użytkownikiem smażalni jest Centrala Rybna Rybn będzie można spożywać na miejscu, będą też w termosach rozwożone do wszystkich 13 naszych bufetów.

Głównym wykonawcą tej inwestycji był Zakład Budowlany MPK. Tempem budowy jesteśmy zaskoczeni wszyscy. Dyrektor Centrali Rybnej powiedział, że nie bardzo wierzył iż oddanie do użytku obiektu może nastąpić już w grudniu. W najbliższym wypadku otwarcia smażalni spodziewał się gdzieś z wiosną.

Dziękujemy wszystkim, którzy przezwyciężyli się do dotrzymania terminu. Tak więc oprócz coraz lepiej zaopatrywanych bufetów dojdą jeszcze świeżo smażone ryby.

F. S.

Bez akcji nie pojedziemy?

Odstawione na usterki autobusy typu „Berliet” w większości przypadków uruchamiane są poprzez wszelkiego rodzaju akcje. Okazuje się, że bez akcji ani rusz. Nie ma bowiem innego sposobu na zdobycie... części zamiennych. Tylko, że w czasie trwania „akcji” psują się następne autobusy, bywa, że uruchomione właśnie w jej wyniku. Tak było i w okresie od września do 17 grudnia. Gdy trwała akcja 54, odstawiono na usterki znowu 38 „Berlietów”. Naprawa nowego taboru zajmuje się przede wszystkim Zakład Napraw Autobusów. Z jego też inicjatyw tworzone są akcje. Ostatnia zakończyła się właśnie 17 grudnia o godz. 17, a więc przed terminem, bo zobo-

wiązanie, które złożyli pracownicy zakładu „mówiło” o końcu grudnia m. b. roku.

Tymczasem do końca grudnia udało się usprawnić dodatkowo 5 autobusów nie objętych akcją. Wielu spośród załogi poświęciło swój prywatny czas, by uporać się z wrakami w ramach kolejnej akcji.

Fakt wystąpienia władz przedsiębiorstwa do prezydenta miasta spowodował interwencję u ministra. Tym sposobem części zamiennych zostały zabezpieczone przez WSK Mielec „Polmozbvt” Jelcz i Jelczańskie Zakłady Samochodowe „ba „Polmozbvt” dostarczał części własnym transportem. Oczywiście bez tej pomocy nawet największe poświęcenie

na nie by się zdało. Trudno byłoby jednak nie zauważyć ogromnego wkładu pracy i zaangażowania takich ludzi, jak: mistrza Czesława Dziewońskiego, brzdękistów: Tadeusza Szarańskiego, Jana Kamińskiego, Janusza Gomulę, Ryszarda Goldy Stanisława Jarosia, Jerzego Tracza oraz Jerzego Barszcza Adama Zabiegaję, Stanisława Cieślaka i Adama Balona. Wymieniam ich dlatego, że robili więcej niż powinni i za to należy im się podziękować.

Na zakończenie, nie ujmując oczywiście tym, którzy akcjami się zajmują, wszystkim chyba nam się marzy, by wreszcie przestać pracować akcyjnie.

F. SERWIN

● Czołowym problemem naszego przedsiębiorstwa jest zagadnienie utrzymania jak najbardziej sprawnej komunikacji na terenie miasta Krakowa i Nowej Huty — pisał w pierwszym numerze „Nowych Torów” z listopada 1954 inż. Stanisław Czajkowski.

● Zwracamy się z apelem do wszystkich pracowników o dostarczanie Redakcji wiadomości o życiu zakładu. Mogą to być również ciekawostki, które chcielibyście widzieć na łamach naszej gazety. — Pod tym apelem z grudnia 1954 zamieszczonym w numerze 2 Nowych Torów podpisujemy się i dzisiaj.

25 lat w MPK

● Brak taboru autobusowego to stała nasza bolączka — ten tytuł zamieszczono w numerze 3 ze stycznia 1955. A my dzisiaj musimy wciąż wymyślać nowe tytuły mówiące o tej samej kwestii.

● Jedną z ważnych inwestycji Planu 6-letniego była budowa torów zastawczych na IV Zajeżdżni — tak pisali nasi starsi koledzy w marcu 1955 r. — I my aktualnie, ciągle poruszamy kwestię rozbudowy torów w popularnej „czwartej”.

● Są u nas ciągle motorowi, którzy swą brawurową jazdą powodują zdarzenia, niszcząc tabor, pomnażając pracę warsztatów, które i tak są przeciążone i odczuwają brak potrzebnych do remontu materiałów. — Oj sa, sa. Nie tylko w listopadzie 1955, ale i teraz.

● Twój słownik świadczy o Twoim poziomie kultury — takie hasło znaleźliśmy w numerze ze stycznia 1957.

● Wydział Torów powinien dbać o utrzymanie wszelkich urządzeń torowych w stanie bezblednym, nie powodującym wykolejeń, w czasie zaś opadów śnieżnych o stałe usuwanie śniegu z torów oraz wody podczas odwilży. — To notatka nie z ubiegłej zimy, lecz z lutego 1959 r. (K.G.)



Fot. Andrzej Makuch



Grudniowy wieczór. Godzina 17.00 Na ulicy Krakowa wyruszą mpk-owska „Wołga” prowadzona przez pana Józefa Zuwałę. Zaczynamy od Olszy. Już po kilkudziesięciu metrach, zabieramy pierwszych pasażerów — matkę z kilkuletnim dzieckiem. — Na oś. Bohaterów Września...

W drodze, chłopczyk coś zaczyna mówić o choince. Mikołaju i... tak nawiązuje się rozmowa. Po chwili już wiadomo, że małe ma na imię Wiesio i, że był już u niego Mikołaj, od którego otrzymał traktor, lalkę i słodczy.

Z oś. Boh. Września zabieramy młodego człowieka. Prosi o zawiezenie go na Mały Rynek.

— Którędy mam jechać? — zapytuje pan Zuwała pasażera i podaje dwie trasy.

— Przez Rondo Mogiłskie... pada odpowiedź.

Na postoju taksówek, w samym sercu miasta przy Małym Rynku kilkanaście osób zabieramy pierwszą z kolejki — kobietę w zaawansowanej ciąży.

— Na ul. Pilotów... Chętnych na „dosiadanie”

jest z kolejki sporo, ale kierunek jazdy im nie odpowiada. Ruszamy. Po drodze wysłuchujemy narzekania na miejską komunikację.

— Z domu do miasta to nawet autobusem się dostaje ale z powrotem to w moim stanie liczyć mogę tylko na taksówkę.

Nasza pasażerka wysiada, a na jej miejsce wsiada następna.

— Na ul. Dobrego Pasterza... — Pod który? — Dokładnego adresu nie pamiętam ale... koło tego bloku... no niech pan jedzie a ja się tam zorientuję.

Podjeżdżamy. Sznur bloków. Pasażerka wysiada, a my kierujemy się na postój przy ul. Powstańców. Przed nami stoi już jedna taksówka. Po chwili odjeżdża z pasażerem. My również nie czekamy długo. Pan wraca z wywiadówki, ze

rowych czy bobkowych aby wychowawczyni syna nie poczuła, że tata coś sobie wypili. Wreszcie dowiadujemy się, że za kilkanaście godzin „ważnego” tatę czeka kolejna narada tym razem już w Krakowie.

Ponieważ z ulicy Powstańców do ulicy Majora trasa króciutka o niczym więcej nie zdażył nas już poinformować. I... już jest następny pasażer. Tym razem trafia się drugi kurs bo aż na Kozłówek. Ten pasażer choć trzeźwy oka-

zuje się nie mniej gadatliwy niż poprzedni. Jest pracownikiem bazy transportowej. Długo dziś zabawił w swoim zakładzie. Teraz chce jak najszybciej dostać się do domu.

Z Kozłówka zabieramy z postoju starsze wiekiem małżeństwo, które dowozimy według życzenia na ulicę Orawską.

Kolejny kurs prowadzi do Płaszowa. Młoda, miła dzie-

wa z kierownicy doświadczenia, że różnie to z tym powracaniem... z drobnymi bywa. Zdarza się, że i nobliwie wyglądające panie nie wracają. Ale tym razem pasażerka wróciła, a suma którą wręczyła panu Zuwałę starczyła akurat na pokrycie kursu i... oczekiwania.

Patrząc na zegarek. Docho-

dzi 19.00.

Dwie godziny w taksówce nr 3385

— Już dwie godziny z panem jeżdżę, a mówiłam że do zebrania materiału wystarczy mi tylko jedna.

— Ja też już będę kończył pracę. Mijamy słabo oświetlone uliczki Płaszowa. Wjeżdżamy w arterię prowadzącą do Podgórz. Na skraju krawężnika stoi człowiek. Charakterystyczny ruch ręki i... zatrzymujemy się.

— Proszę do Borku. Na przystanek kolejowy — wskazuje kierunek, nasz nowy pasażer.

W milczeniu dojeżdżamy do celu. Pasażer wysiada, a ja... — Miał pan już więcej nikogo nie zabierać. — Tak ale ten człowiek miał taką zmęczoną twarz i widzi pani pewnie spieszył się do pociągu...

Przed dworcem, w równym rzędzie sześć taksówek oczekuje na pasażerów. Ich kierowcy zabawiają się rozmową.

— Tu zgrupowanie, a tam w centrum miasta na postojach stoją ludzie i czekają. Nie mamy co liczyć na pasażera. Jedziemy... — decyduje pan Zuwała.

Czas wieczornego dziennika telewizyjnego. O tej porze, najchętniej przebywa się już w domu. Jest po godzinach szczytowych ruchu. Rzeka samochodów płynąca jeszcze go-

dzinie temu, nie wypełnia już całej serpentyny jezdni. Czuję fizyczne zmęczenie, mimo, że byłam przecież tylko biernym obserwatorem pracy pana Józefa Zuwały — niełatwej pracy kierowcy taksówki dużej aglomeracji miejskiej.

MARIA BUBACZEWSKA



Orkiestra Dęta MPK ma już 60 lat

Nazywają ją „tramwajarską”. I słusznie. Urodziła się przecież w naszym przedsiębiorstwie, tu rosła, rozwijała się i osiągnęła swój wiek dojrzały.

Pierwsze kroki, stawiała zaraz po I wojnie światowej w 1919 r. Muzycy prócz grania, nie wykonywali wówczas innych czynności w zakładzie. Stąd nazywali ją dyrekcyjną. Nie podobało się to załozdce i z tego właśnie powodu jej działalność w 1923 r. zostaje przez Związek Zawodowy zawieszona. Nie na długo. Wkrótce znów zostają wznowione próby i występy, ale teraz członkowie zespołu prócz grania, również pracują zawodowo. Orkiestra dęta gra w czasie uroczystości wojskowych, miejskich i na pochodach 1-Majowych krakowskiego proletariatu, a także na niektórych pogrzebach. W 1923 r. kapelmistrzem zostaje Jan Jarczyk, ojciec obecnego kapelmistrza, również Jana Jarczyka. W 1929 r. zespół Orkiestry, otrzymuje stałą siedzibę w nowozakupionym od Towarzystwa Robotniczego budynku przy ul. Serkowskiego 7. Dobrze warunki pracy w przedsiębiorstwie, przyciągały muzyków z innych orkiestr. Wybuch II wojny światowej przerywa działalność orkiestry.

Instrumenty muzyczne zostają ukryte. Już w pierwsze dni po wyzwoleniu rozpoczynają się próby. Orkiestra gra na pierwszym powojennym pochodzie 1-Majowym. W święto wyzwolenia — 9 maja 1945 r., daje koncert w Polskim Radio. Gra na pierwszych defiladach, pochodach 1-Majowych i wszystkich uroczystościach zarówno państwowych jak i miejskich. W 1945 r. zakupione zostają odpowiednie instrumenty muzyczne i utworzony zespół salowy. 15 i 20 października 1949 r., zespół ten koncertuje przy mikrofonie dla przedowników pracy. Koncert transmitowany jest przez Polskie Radio. W 1954 r. Orkiestra zostaje przeniesiona do budynku przy ul. Becheńskiej. 18 grudnia 1966 r. zespół Orkiestry otrzymuje wyróżnienie na przeglądzie i festiwalu orkiestr dętych. 27 kwietnia 1973 r. na 1-Majowej Akademii, przyznane zostaje Orkiestrze honorowe odznaczenie Zasłużonego Pracownika MPK. Od 17 do 30 września tego samego roku, zespół bierze udział w zdjęciach do filmu „Noce i dnie”. 27 kwietnia 1975 r., otrzymuje pamiątkowy medal wydany z okazji 30-lecia Szczepu Harcerskiego „Huragan” 8 października 1976 r., za o-

siągnięcia w pracy artystycznej, KD PZPR Śródmieście, przekazuje Orkiestrze Dętej MPK — list pochwalny.

W roku bież. Orkiestra Dęta MPK, obchodzi 60-lecie swojej działalności. W dniu 14 grudnia br., już od godzin rannych, zespół Orkiestry objeżdża wszystkie jednostki organizacyjne przedsiębiorstwa, gra dla ludzi pracy i zaprasza na swój wieczorny jubileuszowy koncert. A ci, którzy na niego przyszli, mieli okazję usłyszeć sporo dobrze wykonanych utworów. Podczas koncertu Orkiestra Dęta MPK odznaczona została złotą odznaką Krakowskiej Rady Związków Zawodowych, złotą odznaką Krakowskiej Rady Związków Zawodowych, złotą odznaką Dypłom Laureata Amatorskiej Twórczości Artystycznej wręczony zostaje — kapelmistrzowi Janowi Jarczykowi, a listy gratulacyjne od dyrektora przedsiębiorstwa — Orkiestrze Dętej MPK oraz indywidualnie — Janowi Jarczykowi, Michałowi Grzywaczowi, Władysławowi Grabskiemu, Franciszkowi Piotrowskiemu i Czesławowi Piskorzowi. Należy jeszcze dodać, że wielu spośród członków zespołu Orkiestry, posiada wysokie odznaczenia: państwowe, resortowe

oraz przyznane przez Polski Związek Chórów i Orkiestr. M. innymi Michał Grzywacz, posiada złotą Odznakę tego Związku z Laurem.

Jest to w krótkich słowach przedstawiona kilkudziesięcioletnia historia Orkiestry Dętej MPK, a dzień dzisiejszy? Zespół liczy 41 osób — 16 pracujących w MPK, 16 muzyków dochodzących, 9 emerytów i rencistów. Do najstarszych wiekiem i stażem należą: Władysław Grabski — w zespole Orkiestry od 1926 r., Franciszek Piotrowski — 1929 r., Michał Grzywacz — 1930 r., Czesław Piskorz — 1937 r. Najmłodszy stażem i wiekiem jest Bogdan Koczur — aktualnie odbywający zasadniczą służbę wojskową. Problemy orkiestry? Największy, to brak młodych ludzi, chętnych do grania na instrumentach dętych. Nie są one teraz w modzie i dlatego zespół składa się z ludzi mocno zaawansowanych wiekiem. Moda na retro panująca w wielu dziedzinach naszego życia, może już wkrótce obejmie również grę na instrumentach dętych. Wtedy nabór młodych, byłby zapewniony, a czego z okazji jubileuszu 60-lecia — serdecznie życzymy naszej znanej i cennej „tramwajarskiej” Orkiestrze. M. BURACZEWSKA

O wszystkim decydują ludzie

Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze ma opinię jednego z lepszych w naszym przedsiębiorstwie. O pracy w ubiegłym roku, jak i o zamierzeniach w roku bieżącym, rozmawiam z kierownikiem Zakładu Stanisławem Mikulskim.

— To wszystko zasługa ludzi. Pracują, jak mogą najlepiej. Na przykład regularnie przychodzi pracować za wolne ok. 60 motorniczych, a w trudnych sytuacjach możemy liczyć na 50—60 proc. naszej „jeżdżącej” załogi. Taka postawa, pozwala zniwelować trudności wynikłe z ciągłego braku motorniczych. Podobnie zresztą jest i na zapleczu, którego pracownicy także nie oszczędzają się przy robocie!

— Co najbardziej przeszkadzało w pracy w ubiegłym roku?

—...o pozornych drobiazgach, jakim na przykład jest zupełny brak żarówek, niezbędnych tak do oświetlania wozów, jak i urządzeń sygnalizacyjnych, czy brak bezpieczników, aż do spraw takich jak katastrofalny stan torowisk, zarówno w mieście jak i w zajeźdni. Np. tory wyjazdowe w kierunku ul. Rzemieśniczej dosłownie rozchodzą się pod wagonami. Większość naszego taboru ma po 20—30 lat, to rodzi poważne problemy z remontami.

—...a zamierzenia na najbliższą przyszłość?

— No cóż, w tym roku czeka nas wiele pracy. Najważniejsze to oczywiście wykonanie planów przewozowych nałożonych nam przez przedsiębiorstwo, a poza tym będziemy się starali usamodzielić w zakresie regeneracji części, będziemy starali się także wykonać remont ścian północnej hali zajeźdni z wymianą bram. Chcemy wykonać stanowiska diagnostyczne i wymiany nowoczesnych silników. Także chcemy zrobić stanowiska montażu i demontażu hamulców szczytowych i akumulacyjnych. Wszystko to warunkuje przejęcie przez naszą zajeźnię nowoczesnego taboru typu 105 N. Gdybyśmy otrzymali te wozy, nie posiadając wymienionych przeze mnie przed chwilą urządzeń, prawdopodobnie długo nie podnieśliśmy się z krzysku.

— A więc kiedy nowoczesne wozy zagospodzą na stałe u was?

— Chyba jeszcze nie w tym roku. Skasujemy wprawdzie 13 przestarzałych wagonów, ale w zamian Nowa Huta przekaże nam 32 takie wagony. Tak więc inwentarz naszej zajeźni nieco się powiększy.

— Zaniepokojenie budzi fakt dużej liczby wypadków przytrafiających się i waszym motorniczym?

— I nas to niepokoi. Na pewno sporo w tym winy ludzi, ale bronią się oni faktem demontażu w wozach typu N hamulców szczytowych. Były one przysłowiową ostatnią deską ratunku w trudnych sytuacjach drogowych. I teraz tej deski często brakuje.

— Dziękuję za rozmowę i żywcze równie dobrych wyników, a przede wszystkim równie zaangażowanej załogi w roku bieżącym.

— Dziękuję i jeszcze raz powtarzam, wszystko zawdzięczamy ludziom.

KRZYSZTOF GACEK

Dziwne zawiadomienie

Dostaliśmy ostatnio zawiadomienie o uruchomieniu nowej linii autobusowej — 139. Nie byłoby w tym fakcie nic dziwnego, gdyby nie dość nieoczekiwane dla czytelnika sformułowanie, jakie można spotkać w tekście:

„Z uwagi na krótki termin uruchomienia Wydział Koor-

I miejsce dla „Pantografu”

W dniach od 6 do 8 grudnia w sali widowiskowej Ośrodka Harcerskiego w Chorzowie, odbył się III Ogólnopolski Przegląd Amatorskich Zespołów Wokalno-Muzycznych w trzech kategoriach: instrumentalnej, instrumentalnej z solistką lub z duetem i wokalnoinstrumentalnej.

W Przeglądzie udział brało 29 zespołów z całego kraju. 7-osobowe jury któremu przewodniczył — Jerzy Witek z Oddziału Zarządu Głównego Zw. Zaw. Pracowników Gospodarki Komunalnej i Tere-nowej przyznało: dwa równorzędne I miejsca w kategorii pierwszej: Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne z Tarnowa i „Majstry” z Nowego Sącza, w kategorii drugiej — „Korunty” z Pruszkowa oraz „Boobab” z Krapkowic k. Opola, w kategorii trzeciej maksymalną ilość punktów zwyciężył nasz „Pantograf”.

Specjalne wyróżnienie otrzymała Kapela Włosciańska z Łomży, za pielegnowanie folkloru i tradycji rodzimego muzykowania, zaś puchar naczelnego redaktora gazety „Człowiek i miasto” red. Franciszka Kościa przypadł „Gryfom Pomorskim” — zespołowi młodzieżowemu z Białogoru.

W Przeglądzie uczestniczyli m. in.: przewodniczący Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Tere-nowej Jan Osowski, sekretarz Alicja Biłska oraz naczelnny redaktor gazety „Człowiek i miasto” — Franciszek Kość.

Z dużą przyjemnością odnotowujemy jeszcze jeden sukces naszego popularnego i lubianego zespołu — „Pantografu”, o którego już dziesięcioletniej działalności pisać będziemy w jednym z najbliższych numerów „Sygnałów”. M.B.

By nie czekać na przystanku

Problemowi eksploatacji nowoczesnego taboru tramwajowego była poświęcona III Konferencja Naukowo-Techniczna zorganizowana w Wojewódzkim Klubie Techniki i Racjonalizacji 13 grudnia br. przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Wojewódzki Klub Techniki i Racjonalizacji oraz nasze przedsiębiorstwo.

Najnowsze wagony tramwajowe typu 105N i pochodne są nowoczesne — to fakt, tylko, że nowoczesne nie zawsze oznacza lepsze. Do wielu urządzeń dostęp jest utrudniony, a więc i naprawa skomplikowana. Wagony są owszem ładne no i jak nowe to nawet jeżdżą. Konstruktor nie martwi się jednak zgłaszanymi uwagami, które nasuwają się w trakcie eksploatacji i sygnalizowane są przez użytkowników.

Nie postarano się też o zabezpieczenie części zamiennych. „Wymyślnie” skomplikowano „dojścia” do urządzeń, tych najczęściej się psujących. O efektach nie muszę już chyba pisać. Niezawodność nowoczesnego taboru tramwajowego to jeden z czynników polepszenia komunikacji. Oczywiście to zadanie nie tylko dla producenta, także dla obsługi technicznych użytkowników.

Na konferencji zaproszono producentów nowoczesnego taboru. Jest więc nadzieja, że problemy omawiane na niej zostaną w końcu wzięte pod uwagę i w procesie produkcji uwzględnione nasze uwagi nie wysłane z palca a poparte paroletnimi obserwacjami. Najbardziej słuszną wydaje się być propozycja: by prototypy sprawdzać w warunkach ja-zdowych — są eksploatowane. (F.S.)

W milej rodzinnej atmosferze

W sobotę 29 grudnia br. Władysław Maciuga i Franciszek Seglet.

„Koniec roku kalendarzowego, to okazja do podsumowania i oceny, niełatwego dla komunikacji miejskiej okresu, który zamknął się w 12 miesiącach ub. roku. Efektem wielu konkretnych przedsięwzięć jest widoczna jej ostatnim okresie czasu poprawa — powiedział m. in. w swoim wystąpieniu dyrektor MPK — inż. I. Wilk.” Poinformował o dniu dzisiejszym przedplaça techniczna dla Berlietów i nowoczesnych wozów tramwajowych, oddanych inwestycjach socjalnych — przychodni lekarskiej, stołówki i smażalni ryb. Zakonczył mówiąc: „pamiętamy wasz dobroć, budujemy na stworzonych przez was fundamentach”.

Noworoczny wieczorek z przyjęciem i muzyką, przebiegał nie tylko w oświeceniowym nastroju ale i milej, rodzinnej atmosferze. Myślę, że będą wyraziściejsze zdania wszystkich jeżeli dodam, że w takich spotkaniach z przyjemnością się uczestniczy.

M. B.

...Aby ich drzwi ścisnęły!

„...usiłowalam wsiadć do drugiego wozu 12-ki na ul. Basztowej przy Rynku Kleparskim, gdy motorniczy zadzwonił i drzwi się zamknęły sciskając mnie mocno i tłukąc okulary”.

Takie i temu podobne zażalenia otrzymują kierownicy obu zakładów tramwajowych. Z tym, że na motorniczych z Podgórza tych zażaleń wpływa o wiele więcej, z racji tej, że eksploatują stary tabor i część składów nie posiada świetlnej sygnalizacji kontrolnej na drzwi przyczepe. Najwięcej tego typu wypadków zdarza się na przystanku przy „Lodzie” na ul. Basztowej i na pętli w Rakowicach. W pierwszym przypadku przystanek jest na zewnętrznym końcu i w lusterku motorniczy nie widzi już tylnego pomostu przy-

czepy pierwszej, a drugiego wozu przyczepnego wcale i po dzwonku zamyka „w ciemno” drzwi przyczepe. Dobrze, jeśli ma czynne kontrole i to się natychmiast orientuje w sytuacji i natychmiast reaguje otwierając ponownie drzwi przyczepe — gorzej gdy ich nie ma. Wówczas najczęściej taki scisnięty przybiega do motorniczego i nierzadko „wymusza” mu całą rodzinę, do któregoś pokolenia wstecz.

W drugim przypadku — pętla Rakowice jak żadna inna jest bardzo ruchliwa i tu również motorniczy zamyka drzwi przyczepe „w ciemno” i również często objeżdża w zdenerwowaniu jak w przypadku pierwszym.

Było swego czasu lustro wsteczne, duże, okrągłe pod barem na ul. Basztowej, w którym jako tako stojąc na pierwszej pozycji (przystanek odwrotny) motorniczy widział pomosty przyczepe. No cóż, było — i jak wiele rzeczy — tak i ono stało się obiektem zainteresowania wandalów, którzy je stłukli a nowego nie można dostać, bo już nie produkują takich.

Na niejednej już odprawie motorniczy domagał się i domagał nadal przesunięcia tego przystanku do tyłu pod nr 15—16 ul. Basztowej i ustawienie go jako przystanku pojeźdźczego.

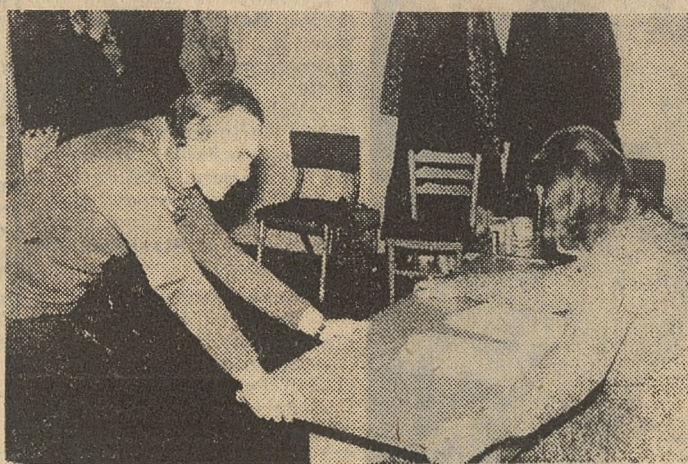
Nie jeden też mówca na zebraniach proponował usytuowanie przystanku dla wysiadających przed pętlą Rakowice (koło kiosku Ruch i kwiaciarni), a dla wsiadających na przystanek odciśnięty pod murem ementarsza przed jego bramą.

J. R. motorniczy

Jak się widzimy?



...Już z wami będę mówić, tylko jeszcze jeden telefon... pani Irenko krótkie miasto proszę... — red. naczelna Janina Dziuro w swoim żywiole...



A biurko jest moje! (od lewej red. Krzysztof Gacek i red. Maria Bubaczewska w trakcie od lat toczącej się dyskusji, kto komu zajął właściwie miejsce). Serio.



Czytaliście o szczurach? (red. Lech Korecki zatrudniony w „Sygnalach” na pół etatu, podobnie jak i w „Gazecie Południowej”, reklamuje swoją twórczość dla tej ostatniej).



Fila idziesz? — pyta X — „Szełowa... teksty będą jutro. Red. Filomena Serwin zrezygnowana... Ale ona musi!!!... Zaraz, zaraz będą artykuły... dwa, trzy, cztery, albo więcej... Jak w kom-



puterze, czasem z pomyłkami i żadna wieść ni rozmowa telefoniczna innych dotycząca nie może ująć uwagę red. Krzysztofa Gacka. Prawdziwy dziennikarz.



Nie wysłałam gazet, bo samochodu nie dali — i smutna minka u referent Danuty Zbigniew Słupski. Wcisło.



...Puszczam to na co mam — operator dźwięku —



— Dzień dobry. Już wychodzę! — red. techniczny Mieczysław Własnowicz w od lat powtarzającym geście powitalno-po-



— „To wszystko na szczęście już za mną — pełen wyższości i pobłażania uśmiech bu- rzanym geście powitalno-po-

W zastępstwie zajętego w telewizji Andrzeja Makucha, zdjęcia wykonał Stanisław Makarewicz i tylko dzięki temu, jesteśmy na nich podobni do siebie.

List otwarty do redaktora naczelnego „Sygnałów”

Znam wprawdzie osobiście redaktora naczelnego „Sygnałów” i mogłabym wprost powiedzieć to co napiszę, ale z okazji jubileuszu naszej gazety chcę to uczynić w obecności jej czytelników.

Nie uzurpuję sobie praw do nakładania komukolwiek wazwiny na czoło, ponieważ jednak dość często wbiłam szpilki koleżance redaktor i zapewne nie całkiem sprawiedliwie dziękuję jej tymczasem za to, co pisze oraz do publikowania dopuszcza i nie wątpię, że jej się to należy.

W tym co pisze znajduję to, co mnie interesuje przedstawione w sposób dokładnie taki jaki mi odpowiada. To zaś co do publikacji dopuszcza uzupełnia moje wiadomości o przedsiębiorstwie i utwierdza w słuszności spostrzeżeń związanych z naszą, mniej lub bardziej, udaną działalnością.

Koleżanka redaktor ma doskonale wycucie tego co ważne, umie patrzeć i ma u nas, na co popatrzeć. To ostatnie nie jest oczywiście jej zasługą ale znam dziennikarzy gazet zakładowych, którzy boją się patrzeć, a co dopiero pisać o tym, co zobaczyli. Nie dziw się zresztą, wszyscy gdzieś pracujemy, albo obijamy się, żyjąc na cudzy koszt. Koleżanka redaktor specjalizuje się w możliwych rozważaniach nad funkcjonowaniem formalnych i nieformalnych grup w

MPK-owskiej społeczności i mechanizmów rządzących nimi.

Pyta: czego skutkiem lub przyczyną jest dająca się odczuć „tu i ówdzie” bierność i brak poszanowania własnych i cudzych decyzji? Pyta także dlaczego jesteśmy niegospodarni i niezorganizowani i przekonana jest, że nie rzuca grochem o ścianę. I owszem. Odzew i uznanie znajduje przeważnie w postaci... przedruków artykułów w innych czasopiśmie.

Czytając je cieszę się z sukcesów koleżanki i zarazem mam niejaki wątpliwość, co do tego, czy zadowala ją ten sprawozdawczy i dokumentacyjny rozgłos? A może marzy sobie, że tym pisanem usunie niepożądane zjawiska lub działania. A może tak faktycznie dzieje się w sposób bezgłosny?

Szkoda, że koleżanka redaktor, nie płaci mi, ani też nikomu innemu za „wierszówkę”, być może uzyskalaby więcej informacji i spostrzeżeń co do efektów swoich „wystąpień”.

Póki co kończę, czekam na lepsze (finansowo) czasy w gazecie, a całemu zespołowi redakcyjnemu serdecznie życzę, by „Sygnały” rozbijwane były jeszcze pachnące farbą drukarską, czytane z ciekawością i dreszczykiem niepokoju, a cieszyły się sympatią i uznaniem wszystkich czytelników, że tym samym usunie niepożądane zjawiska lub działania?

STANISŁAWA KOSTRO

MY O SOBIE

Jacy jesteśmy? Ano różni, różnie mówią. O dziennikarzach mówi się, że jeżeli zawsze są w pracy i za biurkiem — to nie robią. Pracują wtedy gdy ich nie ma. No bo o czym tu pisać, jeżeli przez 8 godzin pilnuje się biurka? Iluż wiernych „tradycyjnej dyscypliny” ma nam to za złe. Są nawet i tacy, którzy usiłują obliczyć czas efektywnej pracy dziennikarza — coś ekonomicznie.

A jak wygląda dzień naszej pracy w krzywym zwierciadle?...

Poczytajcie.

Okolo godziny 10 — redaktor dużurny jest od rana — „zlatuje” się dalsza część zespołu i z niepokojem oczekuje na najważniejszą osobę — szefową. Nareszcie jest. Rzuca piorunującym spojrzeniem i pyta „tekstu mam? Dzisiaj ostatni termin. To co mi oddalicie — to dno. Uśmiechy gdzieś znikają, każdy udaje, że to nie do niego. I wtedy...” Pani Filu słuchaj tam? — Owszem, pisze!

Po czym szefowa zaczyna urzędowanie. Z okazji jubileuszu ogranicza liczbę telefonów do zaledwie 15, czego w redakcji dawno nie pamiętano.

Zamęt powiększa się z godziny na godzinę (tak jakby kiedykolwiek było tu spokojnie). Jubileusz coraz bliżej, a więc pozujemy do zdjęć, piszemy na gwałt o kolicznościowe artykuły. A rezultaty przechodzą najsmieszniejsze oczekiwania.

Redaktor techniczny, podobnie zresztą jak i nasza „chłuba” z „Gazety Południowej” grzecznie oczekują, aż raczy zjawić się fotoreporter półetatowiec i wreszcie „zdejmiemy” ich na wieczną rzecz pamiętkę.

Redakcyjna koleżanka jak codziennie elegancka i z masą problemów. Najczę-

ściej zamierza wyjechać do Warszawy w ważnych sprawach — na zamierzeniach się kończy. Między jednym a drugim wyjazdem zamienia mieszkanie — bezkrytycznie zresztą od czterech lat. Jak twierdzi wszystko ma zawsze zrobione w terminie i najlepiej, co doprowadza do szalu kolegę, który uważa, że jednak on jest najlepszy i w ogóle — zdolny. Gdu już „zdolny” kolega zapozna się z codzienną prasą, słuchając jednocześnie i komentując na bieżąco wszystko, co dzieje się wokół (jak on to robi?) ogłasza, że dziś coś tam znowu zgubił, czegoś zapomniał.

I tylko dziewczyny snod szafy (jej biurko zlokalizowane jest w pobliżu tego sprzętu) nie nie jest w stanie wytracić z równowagi. Jak zwykle rozkłada swoje pomoce naukowe i rozpoczyna żmudny proces tworzenia. Nie hiddeny się jednak, za parę minut jakaś ważna sprawa odciągnie jej uwagę od pracy, a teksty, jak zwykle, gotowe będą na jutro... no najdalej na pojutrze.

Redakcyjny referent jest najmniej słuszny. Mówi cicho i spokojnie. Zazwyczaj nie wtedy gdy zrobi skruszoną minę, zgawia się szefowa i czasem jest awantura.

W dniach jubileuszu odwiedza redakcję były szef. Nerwowo krąży po pokoju, demonstrując na własnym przykładzie swej następ- czyni do czego doprowadza zbunt długie kierowanie MPK-owską gazetą.

Najważniejsze zaczyna się jednak w drukarni: awantura termin zestawienia skryptów niedotrzymany, bądź trzeba coś tam znowu przemakietować. Efekt? Po wielu nerwówkach gazeta spóźniona i nie mający sprawy winią pracowników redakcji.

CZYTELNICY O NAS

Lubimy Jubileusz. W ogóle w Polsce je lubimy. Bo to i okazja by pokazać się w t. „gronie osób” by górnolotnie i z lekka wyższością poklepać Jubilata po jubilat- kim ramieniu, by podkreślić Jego zasługi i o swoich napomknąć, by... i tak dalej itd...

Jednym słowem niech żyją Jubileusze a im Jubilat znacznie tym większy splendor na uczestników uroczystości spływa. Kłopot zaczyna się dopiero wtedy gdy dostojnym jest nie „Ktoś” (przez duże K lecz „Coś”) też z należytym szacunkiem „Coś” — Gazeta. Gazeta Zakładowa — dwudziestopięciolatka! Aż dech zapiera nam czytelnikom gdy pomyślimy sobie ile to przez 25 lat nawzajem napsulimy sobie krwi. Ile w naszym co dwutygodniowym (a bywało że i częściej) obcowaniu mieliśmy — obustronnie — powodów do złośliwej satysfakcji z cudzych win kasliwie opisanych i indyków dziennikarskich (bo Kaczka to malutki piaszek) przyrządzanych przez Redakcję na „łamacz”. Jaki wielki powstałby Ko- piec z kamieni obrazy gdyby je ktoś przez te 25 lat tak troskliwie układał, jak te „kłod” rzucone piszącym pod nogi. Świeca więc „Sygnały MPK” swoje dwudziestopięciolecie, a wraz z nimi święćmy i je my — czytelnicy — bo to nasza gazeta — dla nas i o nas.

Jesteśmy jej czytelnikami a równocześnie współauto- rami — bo niczego nie ujmując Zespołowi Redakcyjnemu — trzeba sobie wyraźnie powiedzieć, że ubiera on w słowa artykułów i notatek tylko to, co my w przedsię- biorstwie — na co dzień wyczyniamy — a że od niektó- rych „osiągnięć” i „pomysłów” aż dech zapiera — o to trudno kogokolwiek poza nami samymi winić.

Bo była to nasza Jubilatka przez 25 lat świadectwem naszych niewatpliwych osiągnięć trybuna pracowników i rzetelnym informatorem o naszym codziennym życiu, ale była też Krzywym Zwierciadłem dla naszych wad i braków — i jeśli ktoś czasem ujrzał w nim swoje obli- cze nie takie do jakiego przywykł ale ciut zdeformowane — to chwala za to Gazecie — obraz — jej nie zasko- dziła a Krytyka — przedsiębiorstwu pomogła — a często — choć szkoda, że nie zawsze człowieka uratowała — pomogła wyjść z impasu.

Można więc jak na przyzwoity Jubileusz przystało zgodnie zaśpiewać — srebrne wesele — rodzinie stuk- nęło 25 lat i życzyć by Złote Gody „Sygnałów” były jeszcze radośniejsze i bardziej dostojne. J. CETWIŃSKI

Minęło jak jeden dzień...

Pan Kazimierz Kadela podjął pracę w naszym przedsiębiorstwie we wrześniu 1944 r. Było to więc ponad 35 lat temu. Gdy jednak zapytacie go, czy nie dłużył mu się ten czas, ofiarowany miejskiej komunikacji, w odpowiedzi usłyszycie:

— Minęło to jak jeden dzień, ani się człowiek nie obejrzał jak przeleciało.

— Już od czterdziestu lat jestem tokarzem. Zawodu zaczęłam się uczyć w prywatnym zakładzie w 1940 roku. Była wojna, trzeba było coś robić, marzenia o nauce przysłu, więc zdecydowałam się na tokarkę. Potem w 1944 r. aresztowali mnie Niemcy. Miesiąc przesiedziałam w obozie w Hławosławie. Gdy wyszedłam, dzięki koleżce dostałam się do pracy w „tramwaju”. I tak zostało do dziś. Jedyna zmiana w mojej pracy, to przeniesienie w 1968 po ukończeniu odpowiednich kursów na stanowisko mistrza. I cały czas przy naprawie tramwajów.

— Jest Pan więc świadkiem przemian jakie dzieją się w czasie 35 lat w tramwajowej technice...

— Tak, dawniej praca była o wiele prostsza. W tej chwili zamiast białych i tutek, robimy części o wiele bardziej skomplikowane. A maszyny zostały prawie te same. Wiele z tych stojących tu w hali liczy po 25 i więcej lat.

— A co Pan może powiedzieć o ludziach?

— No cóż, często się słyszy, że dzisiejsza młodzież jest zła. Nie podzielam tej opinii. To

dobrzy ludzie, tylko trzeba nad nimi pracować, trzeba im pokazać, że nie nie przodu. W końcu nie sztuka będzie za darmo. I najważniejszą rolę w tym odgrywa rodzina. A my nie tylko, nie można bowiem czo-

— Staramy się jak możemy, żeby tramwaj szedł do przodu. W końcu nie sztuka będzie za darmo. I najważniejszą rolę w tym odgrywa rodzina. A my nie tylko, nie można bowiem czo-



wieka całe życie prowadzić z raczką. Te metody potwierdzają się zarówno w pracy, gdzie z racji stanowiska zajmuję się młodymi ludźmi, jak i w domu. Wszystkie moje dzieci, a mam ich troje, ukończyły studia, pracują.

— A jak układa się Panu współpraca z kolegami?

ale pomagamy i naprawiamy autobusy, oczywiście w miarę możliwości. Nie ułatwia nam sytuacji ciągły brak ludzi. Pracujemy tu razem już od 1945 roku, przyszedłem do „tramwaju” pół roku po nim i w tym czasie, ani raz się na Kadela nie zawiodłem.

raz po raz spoglądam na pięknie utrzymane akwarium. Sprawia ono, że ten niewielki zakątek fabrycznej hali, jest jakis po domowemu ciepły.

— To Pana? — pytam.
— Tak. Hodowałem rybkę to moje hobby. W domu mam też akwarium. Nieraz, gdy się zdenerwuję, to zamiast coś komuś odpowiedzieć popatrzę na rybki, uspokoję się.

— Dziękuję za rozmowę, nie przeszkadzam w niełatwej pracy.

— Dziękuję. A praca rzeczywiście nie najłatwiejsza. Człowiek musi być wszędzie, wszystko widzieć, za wszystko odpowiadać.

Wychodząc z kantorka spotykam Bolesława Kołodzieja, który ma już poza sobą 35 letni staż pracy w przedsiębiorstwie.

— Jak się Panu współpracuje z Kazimierzem Kadela?

— Jak najlepiej. Dodaje mi się zawsze. Solidny, uczynny, świetny organizator.

Tego zdania są i inni współpracownicy. A Stanisław Ziobro dodaje:

— Lubi dyscyplinę.

— To ci co jej nie lubią, nie przepadają za mistrzem?

— A no nie.

— A Pan?

— Ja tu już 25 lat przepracowałem, więc pracuję mi się jak najlepiej.

I jeszcze opinia z-cy kierownika Zakładu Naprawy Tramwajów inż. Bronisława Pyki:

— Bardzo dobry fachowiec, chętny do pracy, koleżeński. Jak Kadu jest po południu, to nawet jeżeli jest sam, mam pewność, że nie się nie stanie. Pracujemy tu razem już od 1945 roku, przyszedłem do „tramwaju” pół roku po nim i w tym czasie, ani raz się na Kadela nie zawiodłem.

KRZYSZTOF GACEK

O prawo do oddychania czystym powietrzem

Przed 15 laty, 17 grudnia 1964 r. rozpoczął działalność w Krakowie pierwszy w Polsce Oddział Komitetu Zwalczenia Palenia Tytoniu. Parę miesięcy wcześniej powstał Zarząd Główny w Warszawie. Pierwsze zebranie organizacyjne nowo powstałego stowarzyszenia, odbyło się w naszym przedsiębiorstwie przy ul. Wawrzyńca 13 a jego pierwszym prezesem wybrano lekarza medycyny **Jonasza Lyke**.

Miał w latach. Miejski Komitet Zwalczenia Palenia Tytoniu zmienił swa nazwę na Krakowski Komitet Zwalczenia Palenia Tytoniu, ale program działania wytyczony na początku, pozostał ten sam — uparta i konsekwentna walka z zanieczyszczeniem środowiska człowieka dwum tytoniowym. Garstka zapalnych działaczy na rzecz prawa do oddychania niezanieczyszczonego przez dym tytoniowy powietrzem, zwiększała się rokrocznie, obejmując ludzi ze wszystkich środowisk społeczeństwa, osoby w różnym wieku. Słuszną ta idea dawała coraz to nowe efekty — podział dla palących i niepalących przedziałów w wagonach kolejowych, sal kawiarnianych, zaniechanie palenia podczas niektórych narad i konferencji itp. Trzeba zaznaczyć, że jeszcze wcześniej, na podstawie Uchwały Rady Narodowej m. Krakowa po raz pierwszy w naszym mieście, zabroniono palenia tytoniu w tramwajach.

Obchody 15-lecia Krakowskiego SKZPT rozpoczęły się w niedzielę, 16 grudnia br., złożeniem symbolicznych wianek kwiatów na grobach współzałożycieli Komitetu i pierwszych jego działaczy — dr. medycyny **Aurelii Sikorskiej** i wieloletniego sekretarza RZ MPK **Franciszka Górskiego**. W tym samym dniu odbyło się także uroczyste spotkanie w Klubie Zakładowym MPK, na które przybyli: zarząd SKZPT z obecnym prezesem **Czesławem Dylowiczem**, działacze oraz zaproszeni goście. 15-letnia działalność Komitetu przedstawił w skrócie zebranym prezes **Czesław Dylowicz**. M. in. przemawiał kierownik Krakowskiej Poradni Antynikotynowej, dr. medycyny **Franciszek Tkaczyk**. Powiedział, że działalność kierowanej przez niego placówki, idzie w kilku kierunkach: profilaktyki, ochrony osób niepalących i leczenia odwykowego.

Z okazji obchodzonego 15-lecia Krakowskiego SKZPT, szereg jednostek organizacyjnych w mieście — przedsiębiorstw, redakcji oraz działaczy, otrzymało: dyplomy, odznaki pamiątkowe 15-lecia oraz nagrody. M. in. dyplomy pamiątkowe otrzymali: nasze przedsiębiorstwo Przyzakładowa Szkoła Zawodowa MPK i redakcja „Sygnałów MPK” nagrody — red. **Maria Bubaczewska**, **Janina Kasprzik** i mór **Leopold Rolniak**.

Zarówno przyznane dyplomy, jak i nagrody, świadczy, że i w naszym środowisku pracy jest wiele zrozumienia dla cennej działalności Krakowskiego SKPZT — na rzecz ludzkiego zdrowia.

M. B.

CO CZYTAĆ?

Dział Informacji Technicznej, Postępu Technicznego i Wynalazczości informuje, że ukazały się następujące pozycje wydawnicze.

Rocznik polityczny i gospodarczy 1978.

W Michałowski, J. Rygielski — „Spór o Bieszczady”.

Żółf Cisewski — Wybrane zagadnienia społeczno-gospodarcze Polski na lata 1976—1980.

Julian Kawalec — „Pierwsza białoreki” (opowiadania).

„Informator o przepisach w dziedzinie gospodarki paliwo-energetycznej” (wg stanu prawnego na dzień 15 kwietnia 1979 r.).

Klemens Krzyżagórski — „Nicudane kreacje” (kultura, propaganda, publicystyka, Polska. XX w., reportaże).

Praca zbiorowa — „Elektrotechnika i elektronika dla elektryków”.

F. T. Bedwell — „Automatyzacja i sterowanie w transpor-

Nawiązując do notatki pt. „Gdzie „specjalista”? zamieszczonej w 16 nrze „Sygnałów” z 1—15.X.br. wyjaśniam: W dniu 6.IX.79 ob. Brewiński Jan zgłosił się do Wydziału Zaopatrzenia Materiałowego z zapotrzebowaniem doraźnym na zakup rury PCV, prosząc równocześnie o natychmiastowe wystawienie zamówienia, gdyż jak twierdził — samochód już czeka. Zapotrzebowanie doraźne nie było podpisane przez żadnego z dyrektorów. W tym czasie zarówno ja, jak i moi zastępcy byliśmy chwilowo nieobecni w biurze, co jest zjawiskiem normalnym w specyfice pracy zaopatrzeniowca. Dy-

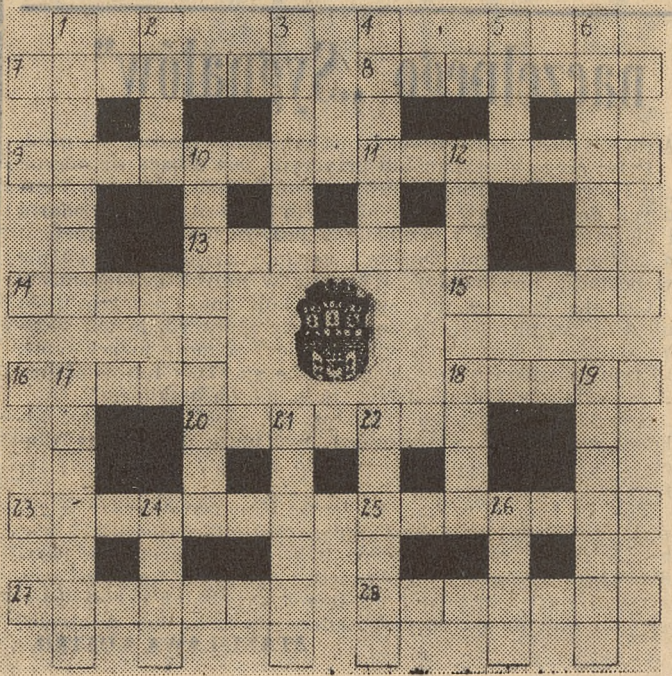
ZAREAGOWALI

skusja na temat prawidłowości wystawienia zapotrzebowania i wystawienia zamówienia trwała około 20 minut, czyli że kompetentny pracownik Wydziału Zaopatrzenia stracił bezproduktywnie tyle czasu, chcąc odpowiednio potraktować petenta.

Ob. Brewiński jest długoletnim i szanowanym pracownikiem, który zna zasady opracowania zapotrzebowania, parając się gospodarką materiałową od szeregu lat. Pomijając fakt, że zapotrzebowanie doraźne jest z zasady instrumentem naprawy błędów popełnionych przy opracowaniu planu rocznego potrzeb materiałowych — lecz jako takie i dlatego powinno być akceptowane przez resortowego dyrektora. Ob. Brewiński o tym wie, a skoro tak, to świadomie narażał się na perturbację w załatwieniu sprawy, przetrzymując równocześnie samochód bez wykorzystania. Być może uzyskanie akceptacji dyrektora jest uciążliwe dla zainteresowanych osób, lecz nie jest to wymysł „urzędników”, gdyż takich w zaopatrzeniu nie ma — a wynika to z konieczności zapobieżenia powstawaniu zapasów zbędnych i nadmiernych, które w efekcie nieprzemyślanego określenia rocznych potrzeb materiałowych, jak również zapotrzebowań doraźnych — w naszym przedsiębiorstwie ciągle rosną.

W Zakładzie Sieci można również znaleźć takie materiały, które sprowadzone na zapotrzebowania doraźne — od kilku lat zalegają magazyny. Sprawa więc nie leży w „uzdrowieniu administracji” lecz — jednym z podstawowych warunków poprawy organizacji produkcji jest rzetelne funkcjonowanie każdego jej ogniwa.

KRZYŻÓWKA NR 89



Zawody strzeleckie

Organizatorem imprezy było Zakładowe Koło LOK oraz Dział Kultury, Sportu i Wychowania, pod patronatem Zakładowej Rady Kultury Fizycznej i Turystyki przy MPK. Strzelnice, broń i amunicję zapewniło Dowództwo Jednostki Wojskowej VI PDPD. Pomimo niezbyt sprzyjającej pogody, na imprezę przybyło aż 48 osób, co zmusiło organizatorów do ograniczenia ilości strzelców z poszczególnej broni.

Bezapelacyjne zwycięstwo w punktacji zespołowej odniosła 21-osobowa drużyna z Zakładu Eksploatacji Autobusów w Czysznach, która uzyskała 294 pkt., zdobywając puchar przechodni, przed zeszłorocznym zwycięzcą tej imprezy — Zakładem Budowlanym — 171 pkt., Zarząd Przedsiębiorstwa — 103, Szkoła Przyzakładowa — 99, Zakład Taksówek — 73, Zakł. Napraw Tramwajów — 56, Zakł. Napraw Autobusów — 55, Zakł. Transportu — 38, ZET Podgórze — 22 pkt.

W punktacji indywidualnej

...już po raz trzeci odbył się Janusz Kucharski na Fiacie 125 p oraz Zofia Fenrych na Fiacie 126 p — po 82 punkty, III miejsce Stanisław Mikulski na Fiacie 125 — 79 punktów oraz dalsze miejsca to: Zygmunt Korajda na Fiacie 125 p, Jerzy Albrecht na Trabancie, Adam Kuźma, Andrzej Mazgala i Maciej Rudek na Fiat-ach 126 p.

W punktacji zespołowej, zwycięstwo zdecydowanie odniosł Zarząd Przedsiębiorstwa zdobywając 289 punktów oraz puchar przechodni Dyrekcji MPK, II miejsce ZET Podgórze z 136 punktami, III Zakład Napraw Autobusów z 80 punktami, IV miejsce Zakład Napraw Tramwajów — 72 pkt., V — Szkoła Przyzakładowa.

Fundatorom nagród i ubominków — Dyrekcji Przedsiębiorstwa oraz personelowi O/W Osieczany za wspaniały bigos — uczestnicy zlotu motorowego składają serdeczne podziękowanie.

Uczestnicy mieli następujące zadania na trasie: jazda na równomierność na odcinku 14 km od Koźmice Wielkie, Borzęta i Osieczany. Błyskawicznie rozdali karty drogowe kierowcom, plakiety na szymbę samochodu i... w drogę.

Uczestnicy mieli następujące zadania na trasie: jazda na równomierność na odcinku 14 km od Koźmice Wielkie, Borzęta i Osieczany. Błyskawicznie rozdali karty drogowe kierowcom, plakiety na szymbę samochodu i... w drogę.

Uczestnicy mieli następujące zadania na trasie: jazda na równomierność na odcinku 14 km od Koźmice Wielkie, Borzęta i Osieczany. Błyskawicznie rozdali karty drogowe kierowcom, plakiety na szymbę samochodu i... w drogę.

Uczestnicy mieli następujące zadania na trasie: jazda na równomierność na odcinku 14 km od Koźmice Wielkie, Borzęta i Osieczany. Błyskawicznie rozdali karty drogowe kierowcom, plakiety na szymbę samochodu i... w drogę.

CZAS ROZLICZEŃ (1)

W ostatnim ubiegłorocznym numerze „Sygnałów” „wytknieliśmy” co niektórym obojętnością na sprawy, które krytyczne artykuły. Nie była to lista pełna. Niestety dłużnicy jeszcze są.

I tak, nie otrzymaliśmy żadnego sygnału, co zrobiono, by wyeliminować „jazdę pod prąd” na drodze przeciwpodporowej, wewnątrz zakładu przy ul. Wawrzyńca 13 i 15. Pisałam o łamaniu tych przepisów w artykule „Nie za tę cenę panowie” w nr 7 „Sygnałów”.

Nie wiadomo czy ci, którzy zalegali z odebraniem zamówionych materiałów z magazynów zlikwidowali zapasy? Chomikami w materiale „Znowu zapasy” w nr 10 „Sygnałów” byli: Zakład Budowlany, Zakłady Naprawy Tramwa-

ów i Naprawy Autobusów oraz Zakład Sieci i Podstacji. Bardzo zależało nam na odpowiedzi na artykuł „Uczniowie o sobie i pracy”, gdzie pytałam w imieniu uczniów, dlaczego nie mogli zrobić prawa jazdy, chociaż przyrzeczono im to podczas zawierania usłuchania?

Parokrotnie pisaliśmy o braku popielniczek na pierwszym piętrze przy ul. Wawrzyńca 15, i ani popielniczek, ani odpowiedzi. A szkoda. W numerze 18 „Sygnałów” w materiale „Jesteśmy za, ale jak podnieść poprzeczke?”, kierowcy zaniepokojeni byli twierdzeniem na nowo dodatkowych przystanków.

Prosiłabymy, by zainteresowani zechcieli jednak udzielić nam informacji. Czekamy. F. S.

Prosiłabymy, by zainteresowani zechcieli jednak udzielić nam informacji. Czekamy. F. S.

Prosiłabymy, by zainteresowani zechcieli jednak udzielić nam informacji. Czekamy. F. S.

Prosiłabymy, by zainteresowani zechcieli jednak udzielić nam informacji. Czekamy. F. S.

Prosiłabymy, by zainteresowani zechcieli jednak udzielić nam informacji. Czekamy. F. S.

Prosiłabymy, by zainteresowani zechcieli jednak udzielić nam informacji. Czekamy. F. S.

Prosiłabymy, by zainteresowani zechcieli jednak udzielić nam informacji. Czekamy. F. S.

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