

Nr 2 (164) Rok VI

16-31 I 1980

Cena 50 gr

mpk SYGNALY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE



...gdy tramwaj zatrzymał się oficer niemiecki nadzorujący transport, podbiegł do mnie, za mundur wyciągnął z wozu na środek ulicy i wyciągając gwałtownym ruchem pistolet zarepetował go. Ponieważ nie chciał strzelać mi w twarz, usiłował odwrócić mnie tak aby strzelić w tył głowy... jest to fragment wspomnień regulatora Aleksandra Dubiela, które w całości zamieścimy w następnym numerze.

PO DOBRZE PRZEPACOWANYM ROKU...

Towarzyskie spotkanie

W dniu 5 stycznia 1980 r. w świetlicy MPK przy ul. Bocheńskiej 4 odbyło się spotkanie ludzi dobrej roboty Zakładu Taksówek. Na spotkanie to — oprócz wyróżniających się pracowników Zakładu Taksówek oraz towarzyszących im osób, przybyli również zaproszeni goście z naszej Dyrekcji w osobach: z-cy Dyrektora d/s Ruchu mgr Winstona Maika, wiceprzewodniczącego Rady Zakładowej tow. Stanisława Gądkę i specjalistę d/s współzawodnictwa międz Zakładowego tow. Heleny Bialek. Spotkanie otworzył szef Zakładu Taksówek tow. Franciszek Orszański. W swoim krótkim wystąpieniu pozytywnie ocenił wykonanie zadań w roku 1979 r., akceptując m. in. to, że plan za 1979 r. został przez załogę Taksówek wykonany już 20 listopada 79 r. Dziękując za włożony wysiłek Franciszek Orszański złożył załozę wiele serdecznych życzeń noworocznych, apelując o wytrwałość i dobrą robotę, również i w tym roku.

Następnie mgr Winston Maik i Stanisław Gądek wręczyli odznaki Brygad Pracy Socjalistycznej za uzyskane w minionym roku wyniki. Ogółem dyplomami i odznakami BPS, oraz skromnymi upominkami uhonorowano 34 osoby, przy czym złote odznaki BPS otrzymały brygady Leszka Kowalczyka i Mariana Bobińskiego.

Rada Oddziałowa nie zapominała o laureatach Plebiscytu o tytuł „Najlepszego w załozie” i Marian Sobor Tadeusz Fiszera oraz Tadeusz Niepołomski, również otrzymali skromne upominki.

A potem... zespół wokalnno-muzyczny działający przy Młodzieżowym Domu Kultury w Nowej Hucie, który gościnnie wystąpił na estradzie świetlicy MPK — swoim iscie południowo-afykańskim temperamentem „porwał” na parkiet uroczę dziewczyny i ich niemniej przystojnych partnerów.

Wieczorowe długie suknie pań, odświeżone uniformy panów, bardzo dobra muzyka, confetti spadające niczym śnieżnobiałe płatki śniegu — wszystko to przypominało uczestnikom spotkania, że to przecież pełnia Karnawału i przekonało wszystkich uczestników, że po całorocznym trudzie zawodowym, po wykonaniu „dobrej roboty” równie dobrze potrafimy się bawić, i choć przez chwilę zapomnieć o kłopotach i troskach codziennego życia.

W czasie zabawy przeprowadzono konkurs na temat znajomości zasad i form współzawodnictwa międz Zakładowego prowadzonego w naszym przedsiębiorstwie. Jury pod przewodnictwem Heleny Bialek miało nie lada problem, bo poziom wszystkich uczestników konkursu był naprawdę wysoki. Po długotrwałych obradach postanowiło 1 miejsce przyznać Ewie Sroce. Wszyscy startujący otrzymali skromne prezenty. „Czekoladowy walc” po mistrzowski wykonany przez młodych muzyków pozwolił wybrać Królową Balu. Korona królowej została wręczona pani Danucie Cygan, która

(Dokończenie na str. 2)

Grunt by statystyka „grała”

W raportach, jakie codziennie sporządza Główna Dyspozytornia stan naszej komunikacji nie przedstawia się najgorzej. Tymczasem wśród pasażerów, znów słysząc narzekania, wciąż dłuższy jest czas oczekiwania na przystankach.

Kto więc ma rację? Urzędowe raporty, czy pasażerskie odczucia?

Spróbowałem odpowiedzieć na te pytania poszukując 17 stycznia. Dzień niezbyt mroźny; cytuję z raportu: zachmurzenie umiarkowane, temperatura — 2 st. C. Na miasto wyjechało rano 290 autobusów, miało wyjechać 324, a więc zabrakło 34.

Kilka minut po godzinie 5 rano wraz z Januszem Szczurkiem, kierowcą wozu Pogotowia Technicznego nr 130 wyjeżdżam z czyżńskiej zajezdni. Już przy wyjeździe „łapiemy” wóz, który opuszcza Czyżyny bez świateł postoju wych z tyłu. A do świtu jeszcze prawie 2 godziny. Potem kierowca zapewne tłumaczyłby, że autobus zepsuł się po drodze. Teraz jednak musi naprawić usterkę przed wyjazdem.

Tymczasem w radiotelefonie zaczynają krzyżować się informacje o awariach. — „Pod kombinatem auto do naprawy”, „podjeżdż na Salvatore”, „koło Mistrzejowic 13201 brak powietrza”. I tak co kilka minut. Najważniejsze, aby wóz „wypchać” z zajezdni, wtedy można je zaliczyć do raportu. A co potem, to już mniej ważne... Grunt by statystyka „grała”.

Dla nas na razie nie ma zleceń. Dojeżdżamy do Łagiewnik. Widząc „Pogot” kierowca

drugiej „155”, prosi o wymianę przerywaczy w kierunkowskazach. Operacja trwa kilka minut i już woła nas Główna Dyspozytornia.

— „Podjeżdż na ul. Dobrego Pasterza obok smolarni, tam stoi 132 — piąty na stuki w silniku”.

Jedziemy. Gdy docieramy na miejsce, kierowca uruchamia silnik. Natychmiast go wyciąga. Tak to nie dla pogotowia robota. Sądząc po dźwięku jaki wydaje, silnik łada moment się rozleci. Bierzemy więc autobus na hol i odjeżdżamy z nim do Czyżyn. Tam decyzja mechaników jest nieodwołalna — postawcie go na boku, za parę dni pójdzie do ZOMO.

A więc samochód stracony dla przedsiębiorstwa na kilka miesięcy, a być może wcześniej awarię można było usunąć bez specjalnego zachodu. Zresztą kierowca tłumaczy, że zgłaszał małe ciśnienie oleju, odpowiedziano mu „trzeba jeździć”. No to pojechał... Zrobił 1,5 kursu. Nieprędko znowu ujrzymy w mieście Berlieta 21918.

W Czyżynach dowiadujemy się, że teraz czeka nas wycieczka za miasto. W Biorówce stanął samochód mający dowieźć do pracy uczniów z Proszowic. Zablockowany silnik, trzeba ściągnąć wóz do zajezdni.

Jedziemy. Po drodze wyprzedzamy inny holowany autobus. Pan Janusz poznaje: — Tego Berlieta ściągnąłem przedwcześnie. Teraz odstawią go na cmentarzysko na placu ZOMO. Pęknięty blok silnika.

Zabieramy z Bieńczy kierowcę, którego wóz zepsuł się pod Proszowicami. Mówi:

— Czuję, że wóz coś nie w porządku, ale powiedziano mi „objeżdżesz”.

Nie objechał...

Dojeżdżamy do pozostawionego autobusu. Stoi przodem w kierunku Proszowic. Niestety, nie ma gdzie zawrócić. Musimy więc jechać około dziesięciu kilometrów w przeciwnym do zamierzonego kierunku, z autobusem na holu. Zawracamy dopiero na rynku w Proszowicach.

W Krakowie już mają dla nas następne dyspozycje.

— Na Kapelance o 9.40 będą dwa wozy do zrobienia.

Jedziemy więc w tamtym kierunku. Po drodze wpadamy tylko do Łagiewnik na regeneracyjny bigos. Mimo, że w raporcie tylko 2 stopnie mrozu, zimno daje się już porządnie odczuć. Zmarznieli i głodni, szybko przełykamy posiłek i dalej na Kapelankę. Tam w wozie 21985, z linii 162, blokują hamulce. Awaria poważna, kierowca otrzymuje więc polecenie zjechania do zajezdni. Regulator mówi z przekąsem „Tak najłatwiej to „zjechać” z linii”. Owszem chyba łatwiej, niż narażać nieświadomych niczego pasażerów na poważne niebezpieczeństwo. A na pewno rozsądniej.

W samochodzie 21978 zepsuty przełącznik migaczy. Kierowca nie może swobodnie nim operować. Kilka minut i po drobnej, choć zagrażającej bezpieczeństwu na drodze awarii.

Chwilę czekamy. Za moment przyjdzie siódmy 144 z zepsutymi drzwiami. W międzyczasie dowiadujemy się więc, że pan Szczurek już siedemnaście lat pracuje w naszym (Dokończenie na str. 2)

Idealnie wprost rozwiązano w tym roku prolongatę biletów wolnej jazdy dla emerytów i rencistów. Poddbijano je przy okazji wpłacania miesięcznych składek. Dobrze to świadczy o Dziale Kadr i Szkolenia, iż pomyślał by ludzie — bądź co bądź starsi nie musieli wystawać w dość długich kolejkach. Dziękujemy więc pani Janinie Lenczowskiej, iż zechciała poświęcić na ten cel swój popołudniowy czas.

Ciekawe jak też „zachowuje” się serce podczas badań EKG w pokoju gdzie tempe-

15 dni w MPK

ratura nie przekracza +10 st. C. Pacjenci gabinetu EKG w naszej przychodni zdrowia nie są bowiem z tego faktu zbyt szczęśliwi. Nic dziwnego. Temperatura powinna wynosić minimum 20 st. C. Informujemy, że aż 10 st. C było 15 stycznia br., natomiast 16 stycznia było już... 16 st. C. Pewnie z wiosną będzie „jak trzeba”.

Poprawiono znacznie bilans energetyczny tradycyjnej IV Zajezdni poprzez uruchomienie zasilania czterema kablami z Podstacji Bonarka.

Wyjątkowo ładne — i aktualne — gazetki zauważyliśmy 15 stycznia br. w Zakładzie Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie.

Przypominamy wszystkim kierownikom komórek organizacyjnych, że rozliczenia z bonów towarowych na cukier muszą być dostarczone do Działu Finansowego, do 25 każdego miesiąca. W przeciwnym wypadku są trudności z rozliczaniem w Banku, a kłopot to chyba zbyteczny.

Zakład Napraw Autobusów niejako przebrzmiał” się. Chwilowo nie wykonuje usprawnienia „Berlietów” z Placu ZOMO. Aktualnie bowiem usuwa usterki dla Zakładu Eksploatacji Autobusów w Czyżynach. Część pracowników ZNA pracuje po 12 godzin dziennie.

F. S.

U KO- WA- LA



U kowali Józefa Kota i Władysława Urbanika... praca wre.



...tym razem kowal trzyma a młot „sam kuje”. Jan Muniak wykonuje przecinaki dla Narzędziowni.



...bez dziur w płótnach resorów autobus nie pojedzie.

Z okresowymi badaniami obowiązkowymi naszych pracowników różnie bywa. Kierowcy i motorniczowie należą do grupy zawodów, gdzie przeprowadzanie badań okresowych jest koniecznością do posiadania prawa wykonywania zawodu — prowadzenia autobusu czy tramwaju. Ich sprawność zarówno fizyczna jak i psychiczna jest przecież jednym z warunków bezpieczeństwa przewożonych dziennie — setek, tysięcy pasażerów.

Nic więc dziwnego, że „kierownictwa zakładów eksploatacyjnych autobusowych i tramwajowych, przykładają dużą wagę do badań okresowych swoich pracowników, zatrudnionych na wymienionych stanowiskach. Rzecz jednak w tym, że nie zawsze można to powiedzieć o samych pracownikach. Nie przestrzegają obowiązujących rocznych terminów badań. Wręcz je lekceważą. Pracują bez aktualnych odnotowań lekarskich w kontrolkach badań okresowych. Dlaczego? No właśnie należałoby o to zapytać, niektórych kierowców m. in. z

WZEA w Bieńczykach — państw: Wiesława Pawełka nr służ. 2475, posiadającego nieaktualny wpis badania kontrolnego, któremu poddał się ostatni raz jeszcze w 1978 r. Pomimo otrzymanych kar — upomnienia i nagany, nadal uchyla się od przymusowej jakby nie było wizyty u lekarza. Podobnie zresztą jak

sunku tych kierowców do badań okresowych, kierownik Sekcji Eksploatacji Linii — Antoni Madejowicz? „Niektórzy kierowcy boją się wyników badań okresowych. Nie widzą siebie w innej pracy jak tylko kierowcy na linii. Zdarza się przecież, wprowadzić nie często ale zdarza, że negatywne wyniki ba-

je taki jeden, czy drugi podczas przeprowadzania badań, że nie najlepiej się czuje, a praca, którą wykonuje jest dla niego za ciężka. Lekarz nie zna na tyle kierowcy aby przewidzieć, że chodzi mu o zmianę z tych czy innych powodów (przeważnie nie zdrowotnych) pracy na inną, lżejszą, ulega sugestii i... pacjent wychodzi usatysfakcjonowany „zatwierdzeniem” sprawy.

Tak więc jedni badań okresowych unikają drudzy je wykorzystują, a dla zakładu pracy, to dwa różne problemy dotyczące jednej i tej samej sprawy, bo badań okresowych. Jeżeli drugi jest kwestią sumienia człowieka jego stosunku do pracy i poczucia obowiązku, to pierwszy może być o wiele poważniejszy w swoich skutkach. Dwa lata, to nie taki znowu krótki okres czasu w życiu człowieka jeżeli chodzi o ewentualne zmiany w jego zdrowiu, a co za tym idzie i predyspozycjach do wykonywania zawodu, tak odpowiedzialnego jak zawód kierowcy autobusu w komunikacji miejskiej.

M. BUBACZEWSKA

Jedna sprawa dwa problemy

kierowca Wiesław Brania nr służ. 2467 posiadający nieaktualny wpis w kontrolce zdrowia o badaniu, które przeprowadził także w 1978 r. Z badaniami okresowymi zalegała wprawdzie nieco krócej bo od 1979 r.: Janusz Wszolek nr służ. 2099, Zdzisław Targosz nr służ. 2067, Bronisław Kotowicz nr służ. 2238, i Roman Sieprawski nr służ. 2427.

Co sędzi o negatywnym sto-

dań okresowych, mogą być przyczyną skierowania kierowcy na pewien okres czasu do pracy na lekkie linie, czasem na zaplecze, nie mówiąc o przypadkach krańcowych — wykluczenia z wykonywania zawodu kierowcy. Bywają też inni kierowcy, którzy w przeciwnieństwie do tamtych bardzo chętnie zgłaszają się na badania okresowe i... „prowadzą lekarzy”. Sugeru-

10 lat muzykowania

Mikołaja Kopernika. Uczestniczy w koncercie galowym w „Klubie Garnizonowym” z okazji przyjazdu delegacji młodzieży z państw Układu Warszawskiego.

Zespół zdobywa popularność. Daje swoim słuchaczom to, co najbardziej się podobą — muzykę lekką, łatwą i przyjemną. Repertuar opra-

cowuje kierownik artystyczny Jerzy Seweryn. Sporo utworów, to jego własne kompozycje. M. innymi na 100-lecie komunikacji w naszym mieście, opracowuje montaż muzyczny pt. „Historia komunikacji miejskiej w Krakowie”.

I tak mijają lata. Jest ich już pierwsza „dziesiątka”. Z okazji jubileuszu kierowni-

cy zespołu: administracyjny Leopold Rolniak i artystyczny Jerzy Seweryn otrzymali Złote Odznaki naszego Zw. Zaw.

Rozmawiam z mgr Leopoldem Rolniakiem i pytam o sukcesy „Pantografu”.

— W r. 1977 — II m. w Ogólnopolskim Przeglądzie Amatorskim (Dokończenie na str. 4)



Grunt, by statystyka „grała”

(Dokończenie ze str. 1)
przedsiębiorstwie, że dzisiaj na razie zaliczyliśmy bardzo niewiele awarii, bo dwie godziny zabrał nam wyjazd do Proszowic i to akurat w największym szczyście. W ciągu zmiany normalnie pracuje się przy 16-18 wozach.

Z radiotelefonu natomiast płynnie wiadomość pobudzając do niewesołych refleksji.

— Koło Dworca Gł. stoi 140. Wyciek płynu hamulcowego. Szybko przeliczamy. Sam plyn stracony bezpowrotnie kosztuje ponad 2 tys. zł. Drogie bywają awarie...

Zapoznaj się też ze stanem na linii 144. Nie jest różowo. Jeździ zaledwie 5 samochodów. Powinno — 12.

Wreszcie jest nasz „klient”. Trzeba wejść pod wóz. Podziwiamy pana Janusza, który przemarznięty, kładzie się na leżance kilka centymetrów nad lodową pokrywą.

— Potrywane przewody pod autobusem. Brakuje fartucha ochronnego za prawym przednim kołem i śnieg bije prosto w delikatne urządzenia.

Zaczęło się od drobniaku, a w rezultacie samochód 22167 musi odjechać do zajezdni. Nie zadowolone regulatory, któremu znowu ubył jeden wóz.

I już kolejne zgłoszenie.
— Na placu Biskupim stoi 116 — piąty na prądnicę. Jedziemy tam. Okazuje się, że akumulator niemal całkowicie wyczerpany. Kierowca mówi:

— Zgłaszałem, ale straszyle, prosili. Wyjechałem „na odcięcie”. I mam efekt. Majster mówi: „Nie wyjeżdżesz.

Jak przyjdzie twoje auto z naprawą, to zapamiętam”. Ostatni raz dałem się wziąć. Jak nie było obrotów, to nawet kierunkowskazy nie działały. A teraz zgasił i mam „z głowy”.

Przyczepiamy więc linę holowniczą (z tym też problem, bo autobus nie ma zaczepu) i próbujemy go pociągnąć. Nie-

oczekiwanie „Pogot” ładuje na bryle lodu, z której sam nie może zjechać. Powoduje więc zator na pl. Biskupim. Pomaga dopiero lina rzucona pod ślizgające się koła.

Jest godzina jedenasta. Jeszcze przez trzy godziny Janusz Szczurek, będzie ratował uszkodzone autobusy. Ja z nim się rozstaję, zebrałem reporterski materiał, pora na wniośki.

Rozliczani jesteśmy z ilości samochodów wyjeżdżających codziennie na miasto. I stąd bierze się gospodarka, którą można nazwać rabunkową. Wysyłanie na linie samochodów z drobnymi usterkami. W efekcie uszkodzenia pogłębiają się. Tylko my, w ciągu 6 godzin holowaliśmy do zajezdni 2 trwale uszkodzone autobusy. Takich „Pogotów” jeździło po mieście na pierwszej zmianie jeszcze 6. Ile pracujących w nich mechanicy spotkali podobnych przypadków?

Trzeba coś zrobić, bo jak tak dalej pójdzie to myślenie o dniu dzisiejszym, postawimy się w sytuacji, że jutro będziemy nosić pasażerów na plecach. Liczba 157 awarii autobusów uwidoczniła w raporcie z 17 stycznia, wcale nie jest największa w ostatnim okresie, a oznacza ona, że więcej niż co drugi autobus, musiał korzystać z pomocy pogotowia technicznego. Ile z nich wyjechało z uszkodzeniami z zajezdni?

KRZYSZTOF GACEK

Wkrótce wybory do Rady Zakładowej

Kampanię sprawozdawczo-wyborczą organizacji partyjnej mamy już za sobą. Przed nami kampania sprawozdawczo - wyborcza w organizacji związkowej. Do 29 lutego przeprowadzone zostaną wybory do poszczególnych Rad Zakładowych. Natomiast wybory do Rady Zakładowej przedsiębiorstwa, Zarządu PKZP, Komisji Rewizyjnej odbędą się 10 marca br.

O sprawach tych dyskutowano m. in. na wspólnym posiedzeniu Plenum Komitetu Zakładowego

PZPR i Plenum Rady Zakładowej z końcem ubiegłego roku. Jak stwierdzono w kampanii należy zwrócić szczególną uwagę na strukturę wybieranych, uwzględnić kobiety, działaczy młodzieżowych i członków partii. Ilość delegatów na konferencję zakładową ustalono na 100 do 110, ilość delegatów na międzyzakładową konferencję Wojewódzkiego Związku na 6 osób, delegatów na Krajowy Zjazd 3 osoby i na konferencję KRZZ 1 osobę.

(LK)

NASI JUBILACI

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

LISTOPAD

35 lat

Bolesław Kolodziej — Zakł. Napraw Tramwajów
Bronisław Pyka — Zakł. Napraw Tramwajów
Czesław Baran — Zakł. Eksp. Tram. Podgórze

25 lat

Zofia Kwiatkowska — Wydz. Taryfowo-Biletowy
Anna Starostka — Wydz. Taryfowo-Biletowy
Władysław Kordecki — Wydział Zaopatrzenia Mater.
Władysław Pisarczyk — Zakł. Eksp. Autob. Bieńczyce
Julian Mazgaj — Zakł. Eksp. Tram. Nowa Huta
Edward Chwastek — Zakł. Eksp. Tram. Podgórze
Katarzyna Duchoń — Zakł. Eksp. Tram. Podgórze

20 lat

Leszek Fabierkiewicz — Dział Socjalno-Bytowy
Ludwik Nogalski — Zakł. Eksp. Autob. Czyżyny
Kazimiera Tomera — Zakł. Napraw Tramwajów
Mieczysław Łacheta — Zakł. Napraw Tramwajów
Jerzy Piotrowski — Zakł. Eksp. Tram. Podgórze
Stefan Surówka — Zakł. Eksp. Tram. Podgórze

15 lat

Krystyna Dudzik — Sekcja Żywienia Zbiorowego
Stanisław Niemiec — Wydział Taryfowo-Biletowy
Agnieszka Cwierz — Wydział Nadzoru Ruchu
Janina Turakiewicz — Wydział Zaopatrzenia Mater.
Ryszard Parys — Zakł. Eksp. Autob. Czyżyny
Tadeusz Godula — Zakł. Eksp. Autob. Czyżyny
Witold Irzyk — Zakł. Eksp. Autob. Czyżyny
Mieczysław Saracen — Zakł. Eksp. Autob. Bieńczyce
Józef Strojny — Zakł. Eksp. Autob. Bieńczyce
Antoni Batko — Zakł. Eksp. Autob. Bieńczyce
Juliusz Wójcik — Zakł. Eksp. Autob. Bieńczyce
Zygmunt Zabiegaj — Zakł. Napraw Tramwajów
Wanda Szumilas — Zakł. Eksp. Tram. Nowa Huta
Zdzisław Mochal — Zakł. Eksp. Tram. Nowa Huta
Mieczysław Kozioł — Zakł. Eksp. Tram. Nowa Huta
Emilia Chuchmacz — Zakł. Eksp. Tram. Nowa Huta
Barbara Rudek — Zakł. Eksp. Tram. Podgórze
Wiesław Ptak — Zakł. Napr. Autob.

10 lat

Stefan Szczypuła — Dz. Dochodzeniowo-Wypadk.
Anna Siotarska — Wydz. Taryfowo-Biletowy
Irena Stepień — Wydz. Zaopatrzenia Mater.
Władysław Bator — Zakł. Eksp. Autob. Czyżyny
Edward Dziob — Zakł. Eksp. Autob. Czyżyny
Julian Drozd — Zakł. Eksp. Autob. Bieńczyce
Emilia Michalska — Zakł. Napraw Tramwajów
Andrzej Strzeboński — Zakł. Napraw Tramwajów
Alicja Liszka — Zakł. Napraw Tramwajów
Stanisław Janik — Zakł. Eksp. Tram. Nowa Huta
Roman Szpil — Zakł. Eksp. Tram. Nowa Huta
Czesław Smoroń — Zakł. Eksp. Tram. Podgórze

GRUDZIEŃ 1979

45 lat

Włodzimierz Malik — Zakł. Eksp. Tramw. Nowa Huta

25 lat

Józefa Spólnik — Zakł. Eksp. Tramw. Nowa Huta
Anna Pokrzywka — Zakł. Eksp. Tramw. Nowa Huta

20 lat

Irena Wójcik — Zakł. Eksp. Tramw. Nowa Huta

15 lat

Antoni Hyży — Zakł. Eksp. Autob. Bieńczyce
Kazimierz Ćmiel — Zakł. Eksp. Autob. Bieńczyce
Henryk Wiser — Zakł. Eksp. Autob. Bieńczyce
Leszek Smigla — Zakł. Eksp. Tramw. Nowa Huta
Edward Wasyl — Zakł. Eksp. Tramw. Nowa Huta
Krystyna Nostkiewicz — Dz. Ogólny
Franciszek Bobula — Zakł. Napraw Tramw.
Franciszek Łaba — Zakł. Napraw Tramw.

10 lat

Kazimierz Poznański — Zakł. Eksp. Autob. Bieńczyce
Władysław Bednarz — Zakł. Eksp. Autob. Bieńczyce
Tadeusz Nęcek — Zakł. Eksp. Autob. Czyżyny
Mieczysław Bartosiewicz — Zakł. Eksp. Tramw. Nowa Huta
Józef Feliks — Zakł. Eksp. Tramw. Nowa Huta
Krystyna Kosiba — Zakł. Eksp. Tramw. Nowa Huta
Stanisław Kowal — Zakł. Eksp. Tramw. Nowa Huta
Jerzy Krawczyk — Zakł. Eksp. Tramw. Nowa Huta
Józef Filipowski — Dz. Specjalny
Kazimierz Mucha — Zakł. Napraw Tramw.

Towarzyskie spotkanie

(Dokończenie ze str. 1)

od tej chwili wodził arej na parkiecie, dowodząc, że zaszczytne miano przypadło jej jak najbardziej zasłużenie.

Przed nami kolejny rok zawodowego trudu. Abyśmy również za rok spotkali się wszyscy razem. Tęgo życzyli sobie wszyscy przy pożegnaniu.

A więc: do zobaczenia za rok!

TADEUSZ DOMINIAK

NAPISZ PAN! PANIE DYREKTORZE?!

... Nie, nie napiszę. Poproszę o ocenę Głównego Energetyka MPEC jutro.
— Napisz Pan (natrętniej)
— My z MPEC-em rozmawiać nie będziemy!
— Ktoś musi (?) przejąć Podstację!
— No, napiszcie Dyrektorze, że... MPK... nie chce przejąć, bo zastrzeżenia takie, a takie...
Robi się na sali duszno. Mnie duszno? Nie mogę dać ponieść się emocjom.
— Niech inwestor przejmie — broni się atakowany przez wszystkich dyrektor.

nie jak ci za drzwiami sali narad. Stali pod drzwiami, bo tak kazali i taka była potrzeba. Gdy wyjeżdżałam jeszcze stali z nadzieją, że będą tu przydatni.
Tak skończyła się narada inwestora, wykonawców i przyszłych użytkowników. Ale nim się skończyła?...
DYREKTOR
inż. mgr Janusz Rogatko (Krakowskie Budownictwo Przemysłowe „Południe”) doprowadził na jej obrady dziennikarza... który wraz z pracow-

łą się uwagami trochę zdegradowani tym, co zobaczyli MPK-owcy specjaliści od autobusów. „Inwestycja kompleksowo — informuje kolegów kierownik będącego w



Wystające studzienki kanalizacyjne — to przykra niespodzianka dla kierowców.

budowie Zakładu Eksploatacji Autobusowej przy ul. Gwardii Ludowej — mgr. inż. JANUSZ KUCHARSKI — zgodnie z planem ma być oddana w 1981 r., ale wykonawcy zobowiązali się oddać obiekt już w roku 1980. Stacja paliwa ma być zrobiona 31 stycznia br. Kotłownia jest w rozruchu dziś. Mamy tu w

— Gdzieś za godzinę. Wszyscy chętni są do roboty. Mamy już sprawdzić tylko odcinek 50 metrów.
— Sprawa w rozpalaniu przez MONTIN wszystkich spraw. I użytkownik — odbiór. (do rozmowy włącza się dyr. ds. Inwestycji i Zaplecza MPK — inż. mgr M. Kalinowski)
— Dziś sprowadzimy obsadę — mówi. Ale co ze stacją uzdatniania wody?
— ... dziś będzie gotowa. Co pana może jeszcze niepokoić?
— Wjazdy na hale. W projekcie było — 20 m. Inż. B. Kolasa zgodził się na 15 m., a wykonano na metrów — 13. Autobusy nie wjadą.
— Koparka stoi i pracuje. Do soboty uprzątniemy gruz i poszerzymy wjazd do 15 m.
— Muszą być przy zjazdach zlikwidowane skosy i zlikwidowany próg — dodaje inż. J. Kucharski.
— Będzie to zrobione a w przypadku progów jeżeli nie będziemy mogli wybetonować założymy płyty drogowe.
— Narożnik hali OC-wjazd według założenia miał być 7 metrów, a jest zwężenie.
— Trzeba zrobić. I tu prawie uklon dyr. Rogatki w stronę intruzów eksperymentujących przed godziną wjazdu na hale i wjazdu „Berlietem”...
... dobrze, że przyjechali, bo wiemy co trzeba już zmienić

„Kierowniku! Ponieśliśmy autobusach. Ostatnio są następna kłeska. „Wyszli boki” korbowód.
Przyczyna? Autobusy „Berliet” mają sześć cylindrów wystarczająco, że zablokuje się w jednym tłoku, wtedy korbowód rozbija ściankę bloku silnika i wydostaje się na zewnątrz. Przyczyną mogło być zablokowanie tłoku. Tak naprawdę to jeszcze jednak nie wiemy”.
Zastępca kierownika Zakładu Eksploatacji Autobusowej w Czyżynach inż. Zbigniew Nowak jest trochę zmęczony, który to już dzień pracy po... no właśnie ile godzin? Kto by to liczył i po co? Ważne jest ile autobusów wyjeżdża. Zresztą nie tylko on „prawie mieszka” w zajezdni. Dziś z szefem Zakładu inż. Janem Chlebą „zwalniali” wcześniej po 10 godzinach pracy kierownika stacji obsługi. Niech się do jutra wyśpi.
Na hali napraw ciemno od spalin. Po parunastu minu-

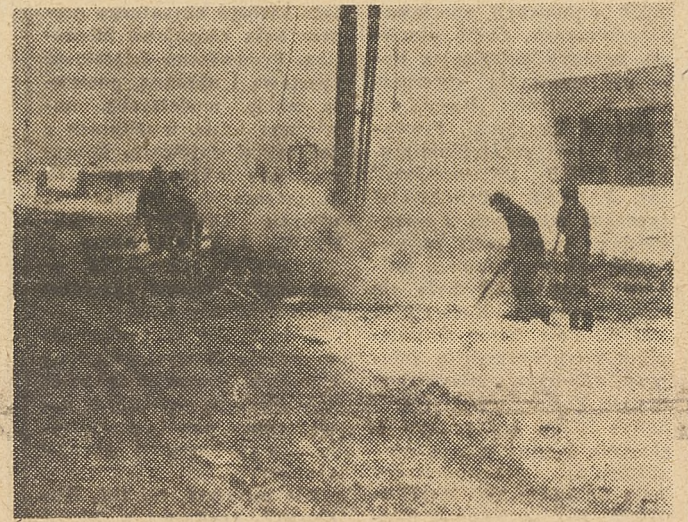
W części producent, w części MPK we własnym zakresie wymienia rurki przewodów paliwa, z tworzyw sztucznych na rury metalowe i o większym przekroju. Zmienia się także ich lokalizację, przesuwając je w pobliże układów grzewczych. Tylko że zmodernizowano 20, a pozostało jeszcze 190. Póki co niestety musi być jak jest i nadzieja chyba jedynie w krótkiej i łagodniejszej niż ostatnio zimie. Tylko, że z nadziejami różnie bywa.
W POKOJU KIEROWNIKA
Brakuje nam czujników ciśnienia oleju i zarzynamy silniki, brak trzech pompek zasilających, także... „hola, hola panowie” — wtrąca się inż. J. Chleba — „ktoś to przeczyta i pomyśli, że wszyscy śpią, a myśmy tacy biedni. A przecież części regenerują nam w



...tu fotografować nie wolno. Red. Janina Dziuro przekonuje dyrektora Rogatko, że nie tylko wolno ale i należy uwiecznić zmagania budowniczych.

Kto, kogo i po co przekonuje? Czy to, by komunikacja miejska była dobra leży tylko w interesie MPK?
Po godzinnej prawie dyskusji znalazł się chętny do napisania — Ja — MONTIN — NAPISZĘ. Ja przejmuję!
Nerwy. Spieć. Prośby i groźby. Przyszły użytkownik osaczony racjami tych, którzy robotę chcą sprzedać. Wszyscy zainteresowani stoją — tak jak, by to mogło pomóc w dobiegu transakcji. Jedynie przy stole nakrytym zielonym aksamitem siedzi

nikami trakcji spalinowej MPK (kolektywem) eksperymentował wjazd „Berlietem” na hale postojowe i wjazd z nich. Oglądał z gospodarką troska pomnożona o kilkanaście par oczu fachowców, to co już wnet choć częściowo ma być nasze. I nie pomyślała autorka tego reportażu — za co serdecznie przeprasza tak dyrektora jak kierownika budowy — o obowiązku zgłoszenia swej obecności i chęci zapoznania się z postępem prac. A spostrzeżenia i uwagi przyszłych „gospodarzy” sfotografowa-



Co tu tak dymi. Pracownicy topią śnieg, likwidują lód — będą betonować i poszerzać drogę dojazdową.

najbliższym czasie eksploatować 80 autobusów. Zajezdnia jest bez myjni. Budowa garażu POGOT-u praktycznie zakończona. Sa kłopotu z drogą, bo za wąskie, ale poszerzają. W pierwszym etapie eksploatacji zajezdni w garażach tych zrobimy szatnię. W hali przeładunkowej — jadalnię. Kotłownia zaś — to kotłownia typu osiedlowego — mówią MPK-owcy z dumą, a komin ma jak ... telewizyjny.

i poprawić. Drzwi, tak winny być zapadki. Ale zima. Możemy tymczasem zamontować kliny drewniane. Po co dublować robotę. Dalszy ciąg narady w skrócie. Oświetlenie — do soboty będzie zrobione. W sobotę jedna strona w podzialek — druga — ubija targu z podwykonawcą inwestor. Dojazd i teren musi być oświetlony. Daje czas do 24 stycznia. A ogrodzenie terenu? — też chcemy to zrobić.

KOTŁOWNIA?...

— ... biały montaż zakończony w kotłowni? Jak z kanalizacją? Czy poza kłopotami z wodą? — odbija się pytanie po raz pierwszy. Władimir Rogatko podwykonawców.

— Nie, nie ma wody. Prawdopodobnie zamraża. Mam trzech ludzi. Sprawdzamy — pada głos z sali.

— Woda ma być dzisiaj. Kiedy?, bo bez wody nie zrobimy.

Pozostała sprawa na dziś — odbiór podstacji. Dyrektor Rogatko wyszedł załatwić 4 x 50 OP-a inż. J. Taboła z MPK agregat do zasilania podstacji. Gdy dogadano się, iż tymczasem II zasilanie zastąpi agregat

Koniec reportażu. Z tymi od których w niemalym stopniu zależy nasza komunikacyjna przyszłość przebywałam parę godzin — prawie wszyscy chcieli oddać tę naszą inwestycję jak najszybciej w jak najlepszym stanie. Taka była atmosfera spotkań. Ale czy wszystko gra? Dlatego zaczęłam od końca reportażu, bo chcę wierzyć i tym pracującym w mrozie i śniegu (mnie się nie obijał) i temu, którego w końcowej fazie narady nie było — inwestorowi.

Z ostatniej chwili. MPK agregat dostarczyło. Po tego zamontowaniu nastąpi odbiór podstacji. Docelowo jednak zgodnie z uzyskanymi informacjami w Zakładzie Energetycznym kotłownia musi mieć własną podstację. A więc kolejny problem? Co na to główny projektant zajezdni z „Prozami-u”, który o tych normach został poinformowany w 1977 r.

JANINA DZIURO

ZANIM PAN POMYŚLAŁ...!

W pokoju kierownika i obok

tach pobytu „gryzie” w oczy, mimo, że obydwie bramy otwarte na „przeźrzał”. Przy rannych wyjazdach gdy stanie się przy jednej ze ścian to drugiej nie widać tak ciemno od dymu. Zimno. Mimo to przez cały czas pracują ludzie, a przecież nie wszystko da się zrobić w rękawiczkach. Pracują także przed halą — drobna awaria silnika — także bez rękawiczek. No cóż robota musi być zrobiona.
W kanałach gdzie ustawione są agregaty grzewcze AGP-50 i APG-80 „rozmrzają” się dwa „Berliety”. Zamazły układy pneumatyczne. Bo niestety zamazania nie tylko paliwo, to ostatnio jest lepsze i temperaturze zamazania, w wąskich przewodach no i autobus trzeba holować do zajezdni. Częściej zamazają przewody urządzeń pneumatycznych. Z zassanego powietrza — bywa wilgotnego — wytrąca się woda. I znów ten sam problem. Wprawdzie zbiorniki powietrza mają odpowiednie urządzenia do ewentualnego spuszczenia wody, ale zajezdnia nie jest w stanie robić tego codziennie we wszystkich

Zakładzie Napraw Autobusów właściwie na telefon. Mamy także transport. Przecież takiej współpracy nigdy nie było. Gdyby nie oni to praktycznie byłibyśmy biedni. Tak naprawdę w tej sytuacji jaka istnieje z częściami to my mamy... sielankę. Gdyby nie te zajazdy na zamrażanie...
Zastępca kierownika zakładu inż. Z. Nowak — „Kierownik Samsorski, tam na 22-815, musi być stała obsada, proszę uczulić na występujący defekt”. „Zrobione szefie, zanim pan pomyślał załatwienie”. Rozmowę przerywa wejście zastępcy dyrektora do spraw technicznych mgr. inż. T. Trzmiela. Na bieżąco zna sprawy zajezdni. Cóż jest tam parę razy na... dobę — pora dnia obojętna. Informuję, że w ZNA pracują całą dobę 12 godzin na 12. Usuwanie usterek i regeneracja części odbywa się całą dobę. A i w samych Czyżynach dodatkowo wzmożona jest zmiana nocna, bo na rano musi być zrobione. Będzie też przychodziła wcześniej zmiana popołudniowa by maksymalnie wykorzystać czas do 16.00 kiedy to szczyt popołudniowy i zjazdów nie ma.

FILOMENA SERWIN

Konserwatorzy

Rzadko docieramy do konserwatorów światła. Ukryci na dalekim zapleczu zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie, dbają o zabezpieczenie oświetlenia na terenie zajezdni. Pracują, nie zauważeni. Nie od nich bezpośrednio zależy ilość przewiezionych pasażerów, wykonanie MPK-owskiego planu przewozów. Ale bez nich tego planu wykonać by nie można. Spróbujcie naprawić tramwaj, nie mając oświetlenia kanału. Wprawdzie starzy pracownicy radzą sobie z tym, pracując przy użyciu lamp karbidowych, ale na pewno łatwiej i wygodniej naprawiać wozy we właściwie oświetlonym kanale. Spróbujcie wyjechać na miasto nieoświetlonym tramwajem.

W przytulnym, sporym pomieszczeniu, estetycznie urządzonym, zastaje mistrza Jana Mroza:

— Robimy co możemy, tyle, że czasem naprawdę nie możemy. Brakuje przewodów OW na przedłużenia. Gdy przychodzą z fabryki o długości 30 metrów, to tnijemy je, bo co mamy robić? Nie ma wtyczek, jarzeńców o mocy 20 i 40 W, a takich używa się przy oświetleniu kanałów. Nie bardzo więc możemy wykonywać powierzone sobie czynności. Staramy się ratować prowizorką, ale jak długo tak można?

— A więc sporo trudności?
— Tak. A obecnie jeszcze temperatura panująca w hali. Grzejniki działają, ale co z tego drzwi muszą być wciąż otwarte. Ciepło ucieka więc w przestrzeń.

— Bardzo ładnie wygląda to Wasze pomieszczenie...
— ... nasze już niedługo. Wkrótce będzie się tutaj produkować części do tramwajów. My przeniesiemy się do pakarni, montowanych na zewnątrz. Ale to chyba dopiero na wiosnę. Wcześniej, pakarni chyba nie stana. A w dalszej przyszłości, gdy powstanie obiekt socjalny, to w nim dostaniemy jakieś „apartamenty”.

O uzupełnieniu tej wypowiedzi poprosiłem zastępcę kierownika zajezdni Andrzeja Grochółę.

Ciągle wracamy do tych problemów. Ale niestety bezskutecznie. Część kanałów jest oświetlona reszty oświetlić nie ma czym. No cóż, wypada mieć nadzieję, że sytuacja się poprawi. Jeżeli chodzi o temperaturę w hali, to może zmieni się na lepsze, gdy rozwiązaniu zostanie problem drzwi. Może zamkają je automatycznie, może powietrzne kurtyny, odcinające dopływ zimnego powietrza... Ale to nie wcześniej, niż podciągając nas pod elektryczne kurtyny. Nasza kotłownia nie wystarczałaby na potrzeby tych kurtyn.

I wreszcie sprawa pomieszczeń. Czekamy jak na zbawienie na oddanie budowanego przez Zakład Budowlany, obiektu magazynowo-socjalnego. W tej chwili niektórzy pracownicy mają zaledwie do dyspozycji pół szafki, a zgodnie z przepisami powinni mieć dwie. Jednak postęp robót, już „widać gołym okiem”, a więc jeszcze trochę ciepłoty.

K. GACEK



Niech wjedzie..., bramy wjazdowe wybudowali za ciasne na 15 m a sam „Berliet” ma metrów 12. Można wjechać tylko skosem i wjechał... przy dużym napięciu uwagi i oparowaniu kierownicy takim jakie posiada PAN MIREK.

człowiek z protokołem ... do podpisania.
Bohaterowie: przedstawiciele inwestora, wykonawców i podwykonawców budowy zajezdni przy ul. Gwardii Ludowej i przyszłego użytkownika — MPK. Czas 17. stycznia 1980 r. — około godziny 11.30.
Sprawa — dziś MPK miało odebrać pierwszy obiekt tak bardzo oczekiwanej inwestycji — Podstację przy Gwardii Ludowej. Protokołu odbioru nie podpisano. Rzecz — w braku drugiego zasilania, które w razie włączenia doprowadzi prąd przez Zakład Energetyczny, zapewniłoby ciągłą ustawę energii elektrycznej dla kotłowni.

wał fotoreporter „Sygnałów” — Andrzej Makuch.
„Bramy się nie zamykają. Przed wjazdami progi. Skrajne pasy w każdej nawie postojowej są tej szerokości, że utrudniają wjazd autobusów teraz, a co będzie gdy trzeba to zrobić szybko przy zapelnieniu autobusami hal?” — dzie-



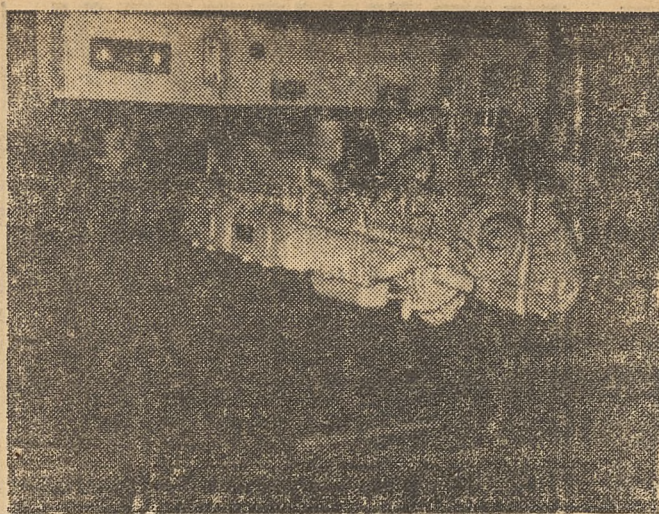
Niech wjedzie... Ten ostry łuk pod kątem prostym i wystający krawężnik... już wiadomo „Berliet” się nie złoży.

A, że bardzo zależało atakowanym na odbiorze świadczy choćby kilkunastu specjalistów MPK-owskich (elektryków i instalatorów z Zakładu Budowlanego) pod drzwiami sali narad. Od godziny 10-tej w pogotowiu oczekiwało 6 osób. Zenobiusz Karkowski — mistrz instalacji. Tadeusz Oracz — mistrz elektryk. Adam Piotruński elektromonter. Mieczysław Gluza — instalator c/o Bogusław Fajft i Józef Galecki — elektrycy. Zdenerwowani podob-

O kłopotach związanych z eksploatacją „Berlietów”, nie trzeba już naszych czytelników przekonywać. Dość dużo pisaliśmy na ten temat. Są konkretne efekty zmagania ludzi z niemożliwą konstrukcją i wykonaniem tych wozów. Wszystko, co zmierza do poprawy w tym zakresie jest w dalszym ciągu niezwykle cenne, jako że autobusy tego typu stale nam przybywa w ruchu i wg wszelkich prognoz będzie ich coraz więcej. Czy będą solidniejsze w wykonaniu? A no miejmy nadzieję, że producent weźmie sobie do serca uzasadnione żale użytkowników i dołoży wszelkich starań, aby naszego Zakładu Napraw Autobusów i tak nie odciąży od wielu kłopotów związanych z remontami bieżącymi do których m. in. należy wymiana przedniego zawieszenia. A sprawa jego demontażu i montażu z uwagi na bezpieczeństwo zatrudnionych przy tego typu czynnościach ludzi, nie jest znów taka prosta.

Zastępcy szefa ZNA Wiesławowi Ptakowi, myśl o jakimś rozwiązaniu jej, nie dawała spokoju. Czas nagił. Wreszcie... ale tu trzeba dodać, że pan Wiesław Ptak jest studentem V roku Politechniki Krakowskiej — postarał się aby pozwolono mu temat rozpracować w ramach pracy przejściowej na uczelni. Promotorem jej i konsultantem został dr inż. Stanisław Róg. W efekcie powiązania praktyki (pracy) z nauką powstało urządzenie — wózek do demontażu i montażu przedniego zawieszenia autobusu typu „Berliet”.

Przy użyciu tego wózka, demontuje się ewentualnie montuje kompletne zawieszenie jednej, przedniej strony autobusu. Dodatkowe korzyści z zastosowania go, to zmniejszenie pracochłonności przy re-



monie i zagwarantowanie bezpieczeństwa pracującym ludziom. Wózek posiada regulację wysokości oraz urządzenie umożliwiające zmianę pochylenia zawieszenia przy montażu.

Prototyp jego wykonany został w ZNA. Aktualnie przedsiębiorstwo posiada już 3

takie wózki: w ZNA, ZEA — Bieńczyce i ZEA — Czyżyny. Niezbędny będzie on również w nowej zajezdni autobusowej przy ul. Gwardii Ludowej.

Jak więc widzimy, praktyka (praca) w powiązaniu z nauką daje efekty.

M. B.

Czy kiedykolwiek będzie bogaty ten kto jest zbyt rozrzucony i nie szanuje tego co zgromadzone, a chwilowo nie-użyteczne?

Dowodów niegospodarności mamy dość na co dzień. Nie brak jej też i w naszym przedsiębiorstwie. Bywa już tak, że marnotrawstwo denerwuje nie tylko naszych pracowników, ale i ludzi postronnych. Tak było w wypadku wiaty tramwajowej na przystanku na Os. Widok.

Gdy odpawano tam petle wykonawca nie zdążył oddać

tramwaju. Przy okazji powybiły się dalsze szyby. A wyrwane wiaty oprócz utrudniania wejścia do tramwaju służyły... dzieciom — może do niezbyt bezpiecznej, ale za to całkiem „fajnej” zabawy. Po licznych interwencjach gdzieś po tygodniu czasu przyjechał samochód wraz z dżwigiem by załadować i wywieźć niebezpieczne wiaty. Okazało się wtedy, że powybijane są akurat nie te szyby, które trzeba wybić by móc wiaty przetransportować. Także trzeba było usunąć szyby popęka-

O WŁASCIWĄ GOSPODARKE

PROBLEM Z DASZKIEM

dyspozytorni wraz z zadaniem dla pasażerów. MPK zażądało więc postawienia przynajmniej zadaszeń. I to zrobiono. Gdzieś po dwu latach dyspozytornia była gotowa, zadaszenia stały się więc zbędne, ba, zastaniały widoczność. Wydział Ruchu zaczął więc monitorować o usunięcie wiat.

Wydział Koordynacji wydał zalecenie usunięcia wiat 24 września ubiegłego roku. Pracę miał wykonać Zakład Budowlany. Wiaty usunięto 15 listopada i niby gdzie tu niegospodarność?

Gdyby pominąć, że od wystawienia zalecenia do wywieżenia wiat z Widoku upłynęło ponad 20 dni niepokój budzi inny fakt, najpierw przyjechali pracownicy Zakładu Budowlanego „wyciągli” wiaty przewrócili i odjechali. Przy okazji potłukło się trochę szkła. Dodajmy, że wiaty były skłone szkłem zbrojeniowym a więc drogie i nie tak łatwo dostępne. Przez tydzień czasu „zwalone” wiaty leżały „skutecznie przeszkadzając” pasażerom przy wsiadaniu do

ne by nie stworzyć zagrożenia w czasie transportu. No więc wiaty ostatecznie wywieziono zostawiając „kupe” rozbitego szkła. I znów potrzebna była interwencja by uprzątnięto resztki.

Dziś trudno dociec ile naprawdę zmarnowano cennego szkła zbrojeniowego. Nikt mi tego powiedzieć nie potrafi, a sami „sprawcy” nawet gdyby potrafili to i tak nie zechcą. Faktem jest jednak, że oprócz tych szyb, które konieczne trzeba było wybić zniszczyło się o wiele więcej bo przewrócone wiaty leżały parę dni przez nikogo nie pilnowane.

W Zakładzie Budowlanym poinformowano mnie, że tak było dlatego iż jednocześnie nie dostali i dżwigu, i transportu. Może. Tylko czy rzeczywiście nie da się tego skoordynować? Czy musi dochodzić do takich sytuacji? Już po raz „któryś” piszę w tej gazecie, że na „taką gospodarkę” pozwalając sobie nie powinniśmy i nie możemy.

F. SERWIN

Najlepsi szachiści w szkole MPK

19 grudnia został przeprowadzony drużynowy turniej szachowy dla uczniów zasadniczych szkół przyzakładowych z okazji 62 rocznicy Rewolucji Październikowej. W turnieju brały udział trzy osobowe reprezentacje szkół. Pierwsze miejsce zajęła pierwsza drużyna ZSZ MPK, przed drugą drużyną tej szkoły. Trzecia była ZSZ przy HiL, a czwarta ZSZ przy Elektromontażu.

W zwycięskiej drużynie gra-

li: Zbigniew Woch, Zbigniew Nażim i Henryk Zajac. Turniej rozgrywany systemem „każdy z każdym”, przy zegarach szachowych zorganizowała Zasadnicza Szkoła Zawodowa przy MPK. Odbył się on po raz pierwszy w naszej szkole i zaliczono go do mistrzostw Krakowa szkół przyzakładowych na rok 1979.

Opiekun Szkolnego Koła Szachowego mgr ZBIGNIEW BŁACHUT

Osieczkański bal

Jak co roku, na tradycyjnym już balu sportowców spotkali się w Osieczkach przedstawiciele MPK-owskich organizacji sportowo-turystycznych. Część pierwsza imprezy poświęcona była podsumowaniu całorocznej działalności Rady d/s Sportu i Turystyki. Prowadzący — przewodniczący koła TKKF „Tramwajarz” inż. JANUSZ KUCHARSKI zapoznał zebranych z osiągnięciami organizacji zajmujących się krzewieniem kultury fizycznej. A było się czym pochwalić. Koło PTTK im. W. Pola, które w ubiegłym roku obchodziło jubileusz 25-lecia, odznaczone zostało Złotą Honorową Odznaką PTTK. Jak podkreślił, słuszenie dumny z tego wyróżnienia przewodniczący koła STANISŁAW WÓJTOWICZ, jest to jedno z pierwszych kół w Krakowie ocenianych tak wysoko. Otrzymało koło także propozycję, a jego najaktywniejsi członkowie, odznaki PTTK i dyplomy. Dyplom otrzymała również Rada Zakładowa, za dotychczasową pomoc udzieloną PTTK.

Jubileusz 30-lecia obchodzi także Zakładowy Klub Sportowy Tramwaj. W ciągu tych lat różnie działo się w tym klubie. Obecnie w dwóch sekcjach zrzesza on 182 zawodników, w tym 118 piłkarzy, których pierwsza drużyna walczy o awans do klasy wojewódzkiej i 64 tenisistów stołowych kobiet i mężczyzn, których zespoły występują

w klasie międzywojewódzkiej.

Ożywiła się także ostatnio działalność LOK. Główna w tym zasługa aktualnego prezesa koła Zbigniewa Michałika. Prowadzono działalność sportową i obronną, powstała sekcja modelarska, nawiązano ścisłą współpracę z jednostką wojskową. Zorganizowano także 5 wycieczek turystycznych. Najbardziej ofiarni: ZYGFRIED FENRYCH, JAN CHLEBDA i ZBIGNIEW MICHAŁIK otrzymali odznaki zasłużonych działaczy LOK.

Koło TKKF zorganizowało w sezonie 15 wycieczek narciarskich. Prowadzi także koło ciesząc się dużym powodzeniem wśród pracowników wyżywczalnię sprzętu sportowego.

Nie ukrywał też inż. Kucharski trudności z jakimi boryka się ruch sportowo-rekreacyjny. Brak bazy, nawet dla wycieczkowców z ZKS Tramwaj, za dużo przepisów, nieraz się wykluczających i zakazów nie sprzyja rozwojowi tych organizacji. Jednak dzięki ofiarności wielu działaczy, osiągnięte są efekty, o których mowa wyżej.

Część artystyczną imprezy, bardzo udaną, odbyła się przy akompaniamencie zespołu „Pantograf”, który również otrzymał nagrodę specjalną za swoją działalność na tej, jak i na innych MPK-owskich imprezach.

(K. G.)

(Dokończenie str. 2)

torskich Zespołów Muzycznych Zw. Zaw. PGK i T. w Chorzowie. W r. 1978 — I m. w eliminacjach Dzielnic Podgórze w Konkursie na Piosenkę Radziecką. W r. 1979 — I m. w III Ogólnopolskim Przeglądzie Zespołów Wokalno Muzycznych i II m. dla solistki Marii Gazdy w eliminacjach wojewódzkich Poezji Spiewanej. Dyplomy: — w r. 1976 tytuł Laureata Przeglądu Aktywności Kulturalnej Ludzi Pracy wojew. miejskiego krakowskiego, w r. 1977 tytuł Laureata Przeglądu Piosenki Młodzieżowej w Proszowicach, w r. 1978 tytuł Laureata Dzielnicowego XVII Ogólnopolskiego Konkursu Piosenki Radzieckiej w Dzielnic Podgórze, w r. 1979 tytuł Laureata Amatorskiej Twórczości w Konfrontacjach Człowiek Praca Twórczość i Laureata XXIV Ogólnopolskiego Konkursu Poezji Spiewanej eliminacjach wojewódzkich.

granicę — w r. 1978 — 10 dniowe tournée po NRD, w roku 1979 również 10 dniowe po CSRS. Do wojazów tych, wytypowany został przez CR Zw. Zaw. i ZG n. Zw. Zaw jako jeden z najlepszych amatorskich zespołów instrumentalno-wokalnych.

— Który z wymienionych, uważa pan za najciekawszy sukces zespołu?

— Najważniejsze dla naszego zespołu jest uznanie i popularność wśród załogi MPK.

— Jak widzi pan jego przyszłość?

— Chcielibyśmy program zespołu ukierunkować na realizowanie podstawowych założeń ruchu amatorskiego, przez uczestniczenie przede wszystkim w licznych festiwalach, konkursach i przeglądach, organizowanych zarówno w ramach naszego resortu jak i pozostałych, w skali całego kraju.

„Pantograf” jest zespołem uniwersalnym. Gra na zaba-

wach, koncertuje i bierze udział w festiwalach. Aktualny skład zespołu: kierownik artystyczny — Jerzy Seweryn, solistka — Maria Gazda, Józef „Andrzej” Rabiega — najstarszy stażem, były kierownik zespołu „Sigma-5”, oraz Janusz Rybalek, Leszek Wąsniowski i Jan Kudła. Wszyscy oddani pracy artystycznej, której program na najbliższą przyszłość obciąża i ambitny. Nam zaś pozostaje życzyć całemu zespołowi kolejnych lat działalności, spełnienia artystycznych zamierzeń, szerszego uznania i wielu jeszcze sukcesów.

Wyjeżdża z koncertami za

MARIA BUBACZEWSKA

Dwie ciekawe wystawy

Jedno z parterowych pomieszczeń naszego Zakładowego Klubu MPK, kilka dni temu gościło ciekawą ekspozycję modeli samolotów z lat 1939—1970, przedstawionych w plastikowych gablotach, z dekoracyjnym wycinaniem dla historycznego. Autorem tych prac, jest wieloletni działacz Ligi Obrony Kraju — instruktor modelarstwa sportowo-wypoczynkowego pan Ryszard Węgrzyn. Trzeba przyznać, że wszystkie one budziły duże zainteresowanie zwiedzających nie tylko z uwagi na bardzo ciekawą tematykę ale również precyzję wykonania poszczególnych modeli.

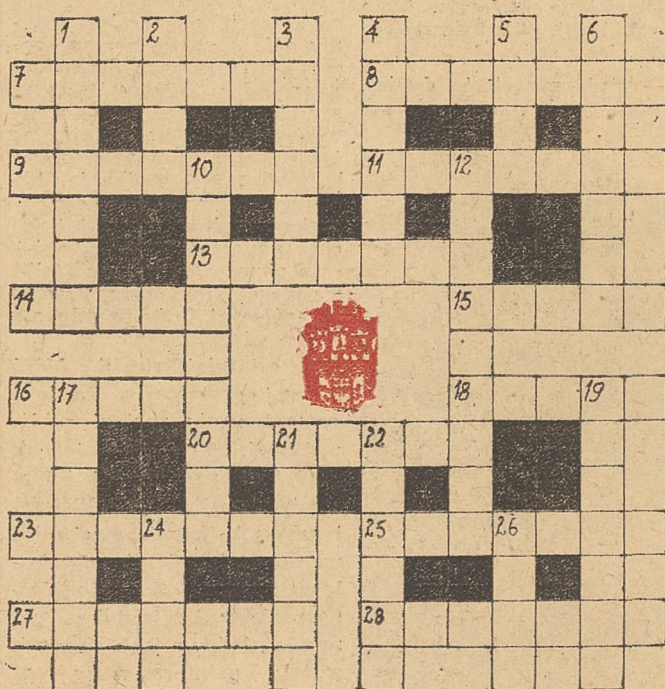
Obecnie rozgościły się znów w tej samej sali Zakładowego Klubu, prace malarki nieprofesjonalnej Eugenii Romańskiej-Paczk. Jest ona członkiem Twórczej Grupy Plastycznej, przy KDK w Pałacu pod Baranami. Dział

także w Klubie Środowiskowym „Paleta”. Jej prace ekspozowane były na 20 wystawach. W roku ubiegłym na indywidualnej, zorganizowanej w Galerii „Dessy” przy ul. Jana. Malarka te interesuje głównie przyroda, co zresztą przewija się w tematyce jej obrazów. Maluje kwiaty i pejzaże w oryginalnych kolorach. Ma swoiste odczucie barw — niemiernie piękne. Warto zobaczyć.

Na marginesie tych dwóch krótkich recenzji, z obejrzanymi przeze mnie w Zakładowym Klubie MPK, wystaw, chciałabym zachęcić naszych czytelników, do odwiedzania jego pomieszczeń. Z powielanego programu imprez jakie placówka ta przesyła do każdej swojej jednostki organizacyjnej, można wybrać to, co najbardziej każdego interesuje.

M. B.

KRZYŻÓWKA NR 90



POZIOMO: 7) Popularne opakowania. 8) Konwój, osłona. 9) Przepis Eskulapa. 11) Coś smacznego. 13) Drapieżnik z rodziny łasicowatych. 14) Upięty czas. 15) Dziecięce uzdrowisko na trasie Kraków — Zakopane. 16) Kłeska. 18) Dodatek, uzupełnienie. 20) Zie świadczy o piekarzu. 23) Leżanka. 25) Głos żurawia. 27) Nadgórnik. 28) Odstojnik, zbiornik, w którym oczyszcza się wodę.

PIONOWO: 1) Rodzaj walizki. 2) Sławny piłkarz brazylijski. 3) Wyrób ceramiczny. 4) Miara wiersza, wzorec rytmiczny w muzyce. 5) Gwarowa nazwa świąt Bożego Narodzenia. 6) Walczy z żywiołem. 10) Przekonywanie, tłumaczenie. 12) Odpoczynek. 17) Cukier mleczny. 19) Roślina włókniasta. 21) Zapinka. 22) Dawny napój alkoholowy. 24) Bywał nim wiatrak. 26) Niewesoło.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 88

POZIOMO: 7. postura. 8. sapa. 9. blichtr. 10. piskorz. 11. osiedle. 12. czajnik. 17. kontyna. 19. koliber. 21. świs-

tek. 22. terapia. 23. agresor. 24. redaktor.

PIONOWO: 1. poklask. 2. styczeń. 3. brutal. 4. Kalisz. 5. traktacja. 6. opórnik. 13. rozważa. 14. ptaszek. 15. pisanka. 16. helikon. 18. niemoc. 20. ożehk. Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nagrodę wylosowała: Maria Kończewska — zam. Rudawa 102.

PODZIĘKOWANIE

Pan Teodor Piekara za naszym pośrednictwem składa podziękowania instruktorom z Ośrodka Szkoleniowego Kierowców, którzy w czynnie społecznym umożliwili mu zdobycie prawa jazdy, poświęcając na ten cel swój prywatny czas.

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