



Pamięć. Żądna. Refleksja.

Fot. C. DYLOWICZ

NIEZNANE KARTY HISTORII

UCIECZKI z ulicy Wąskiej

Ostatnia wojna światowa to nie tylko wydarzenia powszechnie znane i opisane, ale także czyniły równie bohaterów żyjących we wspomnieniach choćby pracowników naszego przedsiębiorstwa organizujących ucieczki z budynku szkoły przy ul. Wąskiej. W czasie okupacji budownictwo ten zamieszkiwany tu przez jakiś czas młodych Polaków, skierowanych przez osławione „Arbeitsamty” na przymusowe roboty do Niemiec. Czym były taka wywózka, tego nikomu chyba nieznajacemu najnowszą historię przypominać nie trzeba. Nic też dziwnego, że porwani młodzi ludzie usiłowali przy pierwszej nadarzającej się okazji zbiec.

Obóz przy ul. Wąskiej stawał się znakomitą okazją ucieczki. Trzeba było się tylko spuścić po rynnie lub zeskoczyć z okna na podwórko, pokonać mur do sąsiedniej zajezdni i już prawie było się za wolności. Prawie, bo teren zajezdni był zamknięty i bramy pilnowali strażnicy, najczęściej volksdeutsche. I tu właśnie potrzebna była pomoc. Ale oddajmy głos uczestnikom tamtych wydarzeń. Mówi pan Albin Górkiwicz, emerytowany pracownik MPK, w czasie okupacji konduktor „Rano przychodziliśmy we dwójkę z motorniczym ZIECIKIEM jak zwykle po tramwaj. Często było to jeszcze godzina policyjna. Koledzy pracujący nocnej zmianie w zajezdni mówili — mamy tu kogoś, kogo trzeba wywieźć na miasto. Wiadomo było, że chodziło o

uciekierów z obozu. Najczęściej przekazywał mi ich JÓZEF BUJAK. Chowało się zbiegów pod ławki pustego tramwaju, tak aby strażnik na bramie nie zauważył. Koledzy jeszcze nam pomagali zagadując strażników lub ustawiając wcześniej zwrotnice, tak aby się nie trzeba było zatrzymywać. W ten sposób wywieziono z zajezdni trzech ludzi. Jednego wysadziłem pod Filharmonią innego znów przy moście Dębickim. Ale zdarzały się takie sytuacje, że był uciekinier przechowywany w zajezdni i przygotowany do wywozu, ale nie można go, było zabierać, bo koledzy ostrzegali o kontroli. Mielismy takiego w zakładzie volksdeutsche nazywał się KLIMONCZYK. Był Werkschutzem na bramie. „Wyspał” Niemcom kilku zbiegów i kolegów. Dostał za to wyrok śmierci, którą grupa AK wykonała na nim w Łagiewnikach. Ale największej więziwni to jednak uciekało przez ogrody klasztoru kano-ników regularnych przy kościele Bożego Ciała. Jeszcze do dziś żyje tam braciśzek, który ich od nas przeprowadzał. Mój udział w ucieczkach skończył się w 1944 roku, kiedy to w lipcu zostałem aresztowany w domu przez gestapo za udział w ruchu oporu. Byłem plutonowym 12 pułku piechoty Armii Krajowej. Przesłuchiwałem mnie na Pomorskiej i na Montelupich. Potem wywieziony zostałem do Gross-Rosen, skąd wróciłem dopiero w 1945 roku.

Pan Józef Bujak był w czasie okupacji brygadystą w Wiadomo było, że chodziło o

Mój komentarz

„Pieniądze filtrami uciekają”

Wpływy kształtują się na jednym poziomie od 10 lat — prawie linia prosta — widnieją na planszach z wykresami wpływów i kosztów w Trakcji Tramwajowej i Autobusowej przedstawionych na ostatniej Konferencji Samorządu Robotniczego przez Dział Ekonomiczny. Koszty natomiast: w Trakcji Tramwajowej linia wykresu od 1975 roku rośnie gwałtownie prawie pod kątem 45 stopni. Jeśli wpływy będą kształtować się na poziomie dotychczasowym to koszty w 1981 roku wzrosną trzykrotnie — trzykrotnie przekroczą wartość wpływów.

Plansza dotycząca trakcji autobusowej mówi, iż wpływy w roku 1980 mają wzrosnąć w stosunku do roku 1979 i... osiągnąć wartość wpływów z roku 1974. Natomiast koszty będą przekraczały wpływy w 1980 roku 3,5-krotnie. (Dla porównania koszty w 1974 r. — to połowa kosztów roku 1980.)

Wykresy te jak również całość materiałów opracowanych na ostatnią KSR były przedmiotem wnikliwej analizy nie tylko dyrektora Zjednoczenia Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej — Kazimierza Kani (czemu dał wyraz w trakcie obrad) ale i członków Samorządu Robotniczego.

Jak wynika z opracowań i przedstawionego referatu wpływy niestety wykazywać będą wielkość stałą ponieważ od kilkunastu lat opłaty za przejazd środkami komunikacji miejskiej nie uległy zmianie. I choć liczba przewożonych pasażerów systematycznie wzrasta to poprzez zlikwidowanie w roku ubiegłym linii pospiesznych wpływy utrzymywały się na tym samym poziomie. A koszty? Ich wzrost spowodowany został większymi kosztami które ponosi przedsiębiorstwo w eksploatacji nowoczesnego — komfortowego taboru. Dla przykładu cena tramwaju „105 N” równa się sumie 2 mln 100 tys. zł, a cena tramwajów „starego typu” — 400 tys. zł. Autobus „Berliet” — 2 mln 300 tys. zł, „Jelcz” — od 350 do 500 tys. zł. Nie trzeba wyjaśniać, że związane są z tym o wiele większe koszty amortyzacji

oraz konserwacji i remontów taboru.

Należy tylko żałować, że wraz ze wzrostem cen jednostkowej zakupu taboru w parze nie idzie jakość. Było to podkreślane prawie w każdej wypowiedzi zabierających głos w dyskusji. „Fundneliśmy sobie drogi autobus, dlaczego mamy pić to co nam nalano. Bubu jest „Jelcz” a my płacimy. Winni jesteśmy wszystkim. 15 silników miesięcznie jesteśmy w stanie wyremontować. Stoi 50. Na remienie jednego silnika oszczędzamy 40 tys. zł, ale cena części zamiennej jest wręcz nieprawdopodobna np. oświetlenie wnętrza autobusu kosztuje 40 tys. zł, alternator 31,5 tys. zł. Przeceniono już „Berlieta”, może by i zweryfikować ceny na części do niego. Na części na które nie mamy często potwierdzeń asortymentowych i zdarza się, że „Jelcz” przysyła nam te których nie zamówiliśmy — powiedział m. in. Wiesław Ptak pełniący obowiązki kierownika Zakładu Napraw Autobusów.

„Sprawa która może pociągnąć 100 „Berlietów” to brak filtrów do wymiany stwierdził m. in. Henryk Albrecht szef Trakcji Spalinowej. W wyniku tego straty sięgają kilkudziesięciu tysięcy zł. — „Przerobić należy autobusy na inne filtry a nie zażywać silniki. Należy też robić dokładniej przeglądy, wóz po przeglądzie ma przejechać 5.000 km. Zastanowić też trzeba się nad przedłużeniem czasu szkolenia kierowców na kursach DM. Są tacy kierowcy, a jest ich kilkudziesięciu, którym nie psują się autobusy. Należałoby więc każdemu autobusowi, każdy wagon przypisać imiennie pracowników. I imiennie rozliczać zarówno z jazdy jak i sposobu eksploatacji taboru. Wtedy i koszty zmniejszą się o kilkaset tys. zł a i przerażeniem napętniać nas nie będą „czarne dni” w komunikacji kiedy to zdarza się 11 najeżdża na tabor własny. Należy również definitywnie załatwić sprawę remontu torów — może stworzyć dwie, trzy brygady z pracowników MPK, które by je remontowały zaproponował dyrektor inż. Ignacy Wilk.

Atmosfera była nerwowa, spowodowana jednak troską o poprawę efektywności gospodarowania. Wyczuwało się w wypowiedziach chęć poprawy pracy na swoim stanowisku choć nie zawsze jeszcze z tym szły w parze konkretne wnioski jak sytuację uzdrowić. Może wynikało to z faktu, że po raz pierwszy w MPK pod obrady KSR poddano tak szczegółowo efektywność gospodarowania.

Na ostatniej sesji KSR podano do wiadomości zatwierdzony przez Prezydium Samorządu Robotniczego nowy schemat organizacyjny. Zmiany te podyktowane zostały potrzebą udoskonalenia systemu zarządzania przedsiębiorstwem.

W trakcie obrad pożegnano odchodzącego na rentę z-cy dyrektora d/s Inwestycji i Rozwoju mgr inż. Bronisława Kozłowskiego. Niewątpliwie wiele satysfakcji dały dyrektorowi Kozłowskiemu słowa uznania skierowane pod jego adresem przez dyrektora Zjednoczenia i kierujących naszym Przedsiębiorstwem, a szczególnie spontaniczne brawa od uczestników Konferencji. Redakcja dołącza się do podziękowań za wieloletnią pracę i zaangażowanie w sprawach gospodarki komunalnej miasta. Dyrektor przedsiębiorstwa poinformował również o nominacjach: mgr Stanisław Kostro na stanowisko z-cy dyrektora d/s Pracowniczych, mgr inż. Stanisława Kowalczyka na stanowisko z-cy dyrektora d/s Trakcji Autobusowej oraz inż. mgr Mariana Kalinowskiego na stanowisko dyrektora d/s Technicznych.

Traktujemy obrady KSk jako początek dyskusji nad poprawą gospodarowania. Do tych spraw na łamach naszej gazety będziemy wracać. Jednocześnie zapraszamy czytelników do zabrania głosu na temat co należy zrobić, co poprawić, co zmienić na każdym stanowisku pracy by wykresy nie były tak wymowne a nam nie zarzucano braku gospodarności.

JANINA DZIURO

Prace przy odnowieniu zajezdni tramwajowej w Podgórzu, dobiegają końca. Trzeba dodać, że jest to jej pierwsze, gruntowne odmalowanie od momentu wybudowania i oddania do eksploatacji tj. od 1938 r.

W dniach od 3 do 12 kwietnia br., przeprowadzony został przez Zakład Torów, drugi etap remontu kapitalnego torów w ulicy Wielickiej. Trwał

15 dni w MPK

tylko 12 dni, mimo że opracowywany wcześniej harmonogram przewidywał okres dwutygodniowy.

W realizowanym budynku administracyjno - socjalnym MPK przy ul. Rzemieślniczej, trwają intensywne prace w zakresie instalacji co i elektrycznej. Pierwszym wykonawcą jest MONTIN, drugich PRE-1.

Między Zakładową Przychodnią Zdrowia MPK, a ulicą Rzemieślniczą, przedsiębiorstwo Chemobudowa kończy budowę dużego parkingu, dla pojazdów Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego. Opuścić przez ten Zakład miejsce postoju pojazdów, udrożnione zostanie dla frontu robót pod budynek Zakładu Torów.

Hala Napraw tramwajów w ZET N. Huta, rozbrzmiewa świergotem wróbi. Skrzydlaci (bez przydziału) lokatorzy, czują się tam zupełnie dobrze i bezpiecznie z pracownikami przez „okrągłą” dobę ludźmi.

Wszystkie nasze przystanki są obecnie odnawiane. Wiadomo wiosna!!!

M. B.

Zjeżdżają z linii, nie wykonując planowanych kursów. Do kontroli pojazdu wpisują godzinę i powód wcześniejszego powrotu. Czasem tracą jeden lub dwa kursy ale bywa, że i ładnych parę godzin wypada im w danym dniu z planowanej jazdy. Czy zawsze te wcześniejsze powroty z linii do zajezdni są uzasadnione?

Do ZET w Nowej Hucie przychodzą akurat w porze śniadaniowej. Ponieważ dysponują tylko określoną ilością czasu, jaki tu będą mogli na zebranie materiału poświęcić, chętnie chociaż nie bez skrupułów zgadzają się na przełożenie „na później” spożycia posiłku przez z-cy kierownika stacji obsługi Jacka Jabłońskiego. Wspólnie wybieramy najbliższe stojące dwa składy wagonów z tych, które z powodu awarii zjechały z linii Pierwszy to „4” dziewiąta. Motor-

nica, Wiktoria Sajka wpisała do kontrolki jazdy jako powód wcześniejszego powrotu — „brak rozruchu w drugim wagonie”. Prawidłowy zjazd do zajezdni powinien nastąpić dopiero o godz. 14.46. Jest godzina 9.30. W kanale

Milczenie — odpowiedzią

pod drugim wagonem składu, pracują ludzie. — Z tym uporać się gdzieś powiedzmy do 20 minut — mówi J. JABŁONSKI. Wszystko wskazuje na to, że „4” dziewiąta wyruszy niedługo z powrotem na trasę. „Na awarię” zjechała również „27” ósma, a motorniczy Marian Halko jako powód zjazdu napisał „...podczas hamowania z malej szybkości

wane hamulce, awarie drzwi, urwane luzowniki...

— Cemu nie korzystają z punktów obsługi technicznej w Bińczycach, na Rondzie czy w ZET Podgórzu?

— Korzystają ale... np. jedzie na najdrobniejszą usterkę chociażby przepalony bezpiecznik. Gdyby go miał, to by sobie sam wymienił. W punktach technicznych też nie zawsze mają. Czasem mo-

często przysparza zapleczo trudności w pracy.

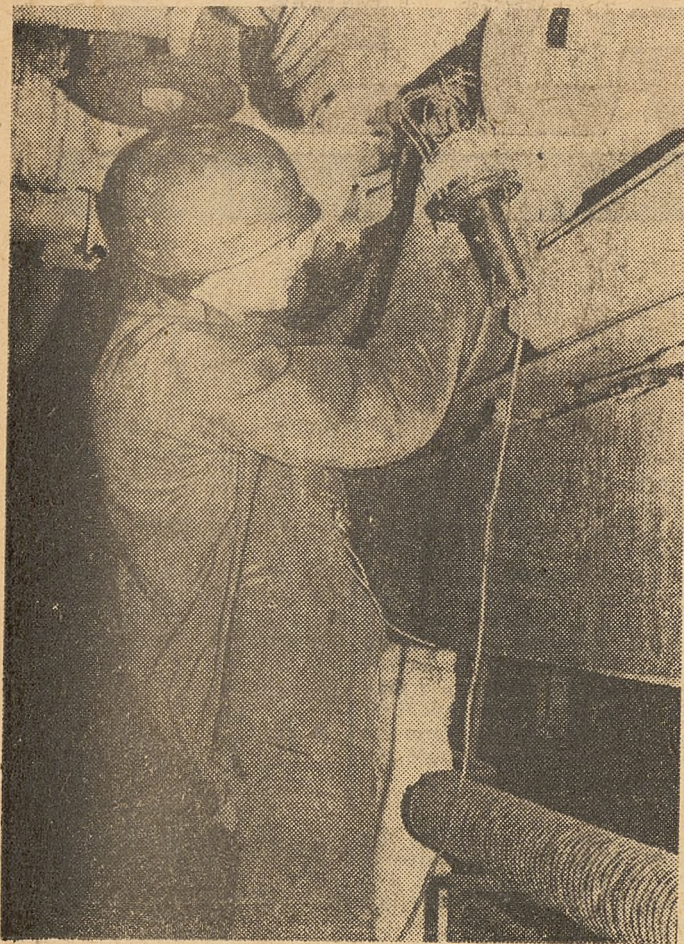
— Czy wszystkie awaryjne zjazdy uznane mogą być za konieczne?

— ... — milczenie może być również odpowiedzią.

Mistrz Waldemar Rafalski w ZEA Czyżyny bierze pier-

(Dokończenie na str. 2)

Milczenie — odpowiedzią



Ten skład wyjedzie niedługo na linię.
Fot. S. MAKAREWICZ

(Dokończenie ze str. 1)

wsza z brzegu kartę pojazdu autobusu, który zjechał z trasy na ... „słabe hamulce i urwane siedzenie na miejscu dla pasażera”. Jest to Berliet nr boczny 21989 kursujący na linii „128”. Kierowca nr służby 3244 Władysław Czopek zjechał do zajezdni o godz. 8.50. Pracę miał ukończyć dopiero o godz. 14.00. Jelcz o numerze bocznym 22805 zjechał z linii „130” o godz. 10.20. Miał jeździć również do godz. 14 z minutami. Kierowca nr służbowy 3200 Marek Borek jako przyczyną awaryjnego zjazdu podał: „wyciek oleju z silnika, paliwa ze zbiornika i brak dmuchaw”.

Przypadek drugi wydaje się ciekawszy. To co podał kierowca Marek Borek nie mogło

„wyskoczyć” na trasie więc wypuszczono z zajezdni niesprawnego wozu? Kierownik stacji obsługi — Jerzy Samborski:

— Najczęściej zjeżdżają na hamulce, ale jak kierowca chce to zawsze znajdzie usterkę, na którą może zjechać. Np. powie, że go ściga w prawo i ... należy wówczas szczegółowo sprawdzić. Zapięczę się męczy, a on spokojnie siedzi w jadali, pije herbate i ... za to mu też płacą.

— A z zatrudnienia kierowcy w warsztacie mało pożytku — dodaje z-ca szefa Zakładu ds. technicznych inż. Zbigniew Nowak.

— Druga sprawa, to niedouczenie kierowców i to wcale nie można powiedzieć tylko o tych młodych DM-kończach.

Brak też niektórym zainteresowania, ambicji. Czasem małe doświadczenie w zawoździe zła ocena sytuacji no i nieprzemysłany zjazd z linii. Poza tym pracujemy półroczkami. Np. od 79 roku nie otrzymaliśmy nowych zbiorników paliwa, tylko te po regeneracji. W Słupsku zamiast korkowo-gumowej uszczelki do misy olejowej, dają pod dekier pokrywę zaworowej... tekturową. Przewody olejowe z nieodpowiedniej zrobione gumy, nie wytrzymują ciśnienia.

Zgłasza się poszukiwany przez głośniki kierowca nr służbowy 3200 Marek Borek.

— Wyjechałem na trasę — mówi — z opóźnieniem. Wóz był jeszcze niezupełnie zrobiony. Reperowali drzwi i hamulce. Już wtedy zauważyłem, że coś kapie, nawet pokazywałem to mechanikowi, ale nie wiadomo było jeszcze wówczas co to jest.

W czasie naszej rozmowy, Jelcz nr boczny 22805, zostaje dokładnie sprawdzony. Kontroler techniczny Jerzy Bysina stwierdza:

— Zjazd tego wozu „na awarię” jest absolutnie niezasadniony. Nie ma wycieku z misy olejowej, natomiast zbiornik paliwa jest przetarty (minimalny wyciek — kropla na 3 sekundy) i niesprawne są dmuchawy, których funkcjonowanie z uwagi na obecną temperaturę powietrza jest zbyt słabe.

Kierowca Marek Borek to jeden z tych, którzy akurat nie przysparzają nam kłopotów — broni kierowcę. J. Samborski.

Po miesiące krąży 5 wozów technicznych (1 jest w naprawie), prócz tego na Kleparzu czynny jest stały punkt pomocy technicznej dla wszystkich autobusów MPK. Mimo to zjeżdżają do zajezdni. Niektóre z tych zjazdów są konieczne ale czy wszystkie?

*

Gdybyż to motorniczy czy kierowca równocześnie mechanikiem był. Niestety w dobie wielkiego zapotrzebowania na te dwa zawody, a tym samym przyspieszonego szkolenia nie jest to możliwe. Czy jednak nie za bardzo przyspieszonego? Może jednak warto je nieco przedłużyć a przyszłych motorniczych i kierowców bardziej zapoznać z funkcjonowaniem pojazdu, a nie tylko samą techniką jazdy. W miarę możliwości przypisywać pojazdy ludziom, co doprowadzi do większej o nie dbałości i wreszcie o czym tak niedawno i szczegółowo pisaliśmy w „Sygnałach” — zróżnicować wynagrodzenie aby zarówno motorniczy jak i kierowca za konkretną swoją pracę — jazdę na linii, otrzymywali inne wynagrodzenie, a inne za „oczekiwanie” na wóz.

MARIA BUBACZEWSKA



Również i ten Berliet wkrótce powiększy ilość wozów. MPK na mieście.

PRZED II ZJAZDEM ZSMP

Rok 1980 obfituje w szereg ważnych wydarzeń w naszym kraju, wszystkie one mają szeroki oddźwięk w ruchu młodzieżowym.

Ze szczególnym zainteresowaniem śledzili młodzież przebieg VIII Zjazdu ZPPR. Czynnie uczestniczyło też młode pokolenie w kampanii wyborczej do Sejmu i Rad Narodowych. Aktualnie młodzi zrzeszeni w ZSMP przygotowują się do obrad swojego najwyższego forum — jakim będzie II Zjazd organizacji, który odbędzie się w dniach 28—30 kwietnia w Warszawie. Właśnie tematom, najbardziej w tej chwili młodzież interesującym poświęcone było VI Plenum Zarządu Zakładowego ZSMP — które odbyło się 26 marca. Rozpoczęło się ono od wręczenia pucharów przechodnich dla trzech najlepszych we współzawodnictwie o tytuł „Najlepszego Kola ZSMP w MPK” w poprzednim półroczu: 1 miejsce zdobyło już po raz drugi III Koło z Zakładu Napraw Tramwajów, 2 miejsce — XIII Koło z Wydziału Nadzoru Ruchu, a 3 — VII Koło z ZEA Bieńczyce. Wręczono też dyplomy dla zwycięzców eliminacji zakładowych V Olimpiady wiedzy społ.-polit. ZSMP. Obecny na plenum sekretarz ekonomiczny KZ ZPPR tow. Krzysztof Stuczyński omówił uchwałę VIII Zjazdu Partii. Mówił on o sprawach dla młodzieży najistotniejszych: o rozwoju budownictwa mieszkaniowego, zwiększeniu opieki państwa nad młodą rodziną, o zaopatrzeniu rynku. W dyskusji, której tematem był udział młodzieży w realizacji uchwał Zjazdu Partii oraz wynikające z nich zadania dla ruchu młodzieżowego wypowiedzieli się m. in. delegaci na II Zjazd ZSMP uczestniczący w Plenum: Elżbieta Góral — z Zarządu Dzielnicowego Śródmieście i Marian Szymański — nasz delegat. Plenum dokonało też oceny pracy zakładowej organizacji ZSMP w okresie minionego półroczu. Oceniano również pracę Kół posiadających prawo rekomendacji swoich członków do partii. Warto tu nadmienić, iż aktualnie MPK-owska organizacja młodzieżowa liczy już prawie 1000 członków; 9 spośród 14 Kół posiada prawo rekomendacji — w ostatnim czasie rekomendowały one 30 swoich członków w szeregi ZPPR. Plenum przyjął w swój skład kolegę Zbigniewa Dumkę — przewodniczącego Komisji Kulturalno-Oświatowej ZZ ZSMP.

V Śródmiejskie Młodzieżowe Dni Techniki trwały od 24 do 30 marca. 25 marca był dniem otwartym zakładów pracy — m. in. w MPK gościliśmy dwie grupy uczniów szkół średnich, którzy zwiedzili nasze zakłady eksploatacyjne: tramwajowy w Podgórzu i autobusowy w Bieńczyce.

Odbiła się też Młodzieżowa Giełda Projektów Racjonalizatorskich, której plonem było kilkanaście ciekawych projektów. Finałem Śródmiejskich Dni Techniki było dzielnicowe podsumowanie Turnieju Młodych Mistrzów Techniki, gdzie nasza Zakładowa Komisja Organizacyjna TMMT wyróżniona została dyplomem. W przededniu Młodzieżowych Dni Techniki, 19 marca w Klubie przy pl. Serkowskiego odbyło się uroczyste podsumowanie eliminacji zakładowych TMMT za rok 1979. Oprócz laureatów wzięli w nim udział: przewodniczący DKO TMMT — W. Kajstura, sekretarze KZ ZPPR — K. Stuczyński i A. Piszczyk, prezes RZ — R. Laskowski, z-ca dyrektora ds. technicznych — T. Trzmiel oraz działacze ruchu racjonalizatorskiego w naszym przedsiębiorstwie. Przewodniczącego ZZ ZSMP — M. Szymański odczytał protokół Sądu Konkursowego. W grupie debiutantów I nagrodę — 5000 zł otrzymali E. Gil i W. Przeworski z ZNT, za projekt pt. „Wybiłak podkładek azbestowych amortyzujących izolatory w piecach grzejnych typu GTH-2”. W grupie projektów pozostałych I nagrodę zdobyli A. Strzeboński i M. Pietronczyk — również z ZNT, za projekt pt. „Przystosowanie frezarki uniwersalnej typu FU 1A do frezowania ślimacznic maszyn drzwiowych 102 i 105 N”. W obu tych grupach przyznano też po jednej II nagrodzie i po dwie III nagrody. Przyznano też 7 wyróżnień po 1000 zł, oraz nagrody dla uczestników konkursu — uczniów Szkoły Przyzakładowej. I na koniec warto wspomnieć, iż w roku 1979 w ramach TMMT zgłoszono 126 projektów, w tym 23 zaliczono do grupy debiutów. Efekty ekonomiczne TMMT wyniosły 2 mln. 870 złotych, z czego 560 tys. zł to oszczędności materiałowe.

W. MICHAŁSKI

Przyjacielskie spotkanie

Grupa aktywistów młodzieżowych z naszego przedsiębiorstwa, miała niedawno okazję spotkać się z pracownikami Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej z Sofii. Spotkanie odbyło się w klubie Juventury przy ul. Brackiej 13, w pięknych, odnowionych piwnicach krakowskiego Śródmieścia.

Bułgarzy z zainteresowaniem słuchali o zasadach funkcjonowania naszej gospodarki miejskiej, my dowiadywaliśmy się o ich pracy. Trzeba przyznać, że ciężko było naszym gościom wytłumaczyć, że u nas nie istnieje jedno przedsiębiorstwo, kompleksowo zajmujące się miejską gospodarką komunalną, u nich bowiem zarówno utrzymaniem dróg, jak komunikacją miejską, czy zarządzaniem budynkami mieszkalnymi zajmują się jedno przedsiębiorstwo.

Trudno było także wytłumaczyć gościom, dla jakich to przyczyn w fontannie Rynku Głównego zamiast wody znajdują się śmieci. Bo doprawdy trudno znaleźć racjonalne wytłumaczenie.

(K. G.)

Gratulacje dla Włodki Michalskiego

Milo nam donieść, że reprezentant młodzieży naszego przedsiębiorstwa — WŁADYSŁAW MICHAŁSKI, wiceprzewodniczący Zarządu Zakładowego ZSMP zajął III miejsce w finale wojewódzkim Olimpiady i Wiedzy Społeczno-Politycznej, rozgrywanej tym razem pod hasłem „ZPPR — tradycja i współczesność”. Władek reprezentować będzie nasze przedsiębiorstwo na Centralnej Olimpiadzie, która odbędzie się w maju w Kielcach. Do licznych gratulacji dla laureata dołącza się również nasza Redakcja. (LK)

(Dokończenie ze str. 1)

Zajezdni. Pracował najczęściej na nocnej zmianie. Tak wspomina tamte czasy. „Ci biedacy zamknięci w szkole dawali nam znaki żeby im pomóc przez okna, rzucali kartki z napisem ratujcie — na naszą stronę. Najczęściej po-

wa, że wsi, nie znający miasta wywoziliśmy ich na Zwierzyńiec, do rodziny Panków, skąd po paru dopiero dniach uciekali dalej. Mielismy takiego kucharza w kuchni zakładowej. Nazywał się EDWARD ZIOMEK. Często dawał im pieniądze, które udało mu się

magaliśmy im przedostać się do zajezdni przebijając przez mur linie od kablika tramwajowego. Potem problemem największym było przechowanie zbiega przez noc — dopóki nie przyjdą koledzy rano po tramwaje. Chowaliśmy ich więc w szafkach, w kanałach a nawet za zegarem na dachu. Czasami ukrywaliśmy ich w wozach pod ławkami, czasami czepiali się pod wozem i tak przejeżdżali. A zdarzyło się, że i pożyczaliśmy im czapkę służbową kurtkę i stawali w wozie niby to, że praktykanci. W ten sposób z obozu nawiało kilkaset osób. W zasadzie to nie było dnia, żeby ktoś nie uciekał. Ponieważ byli to najczęściej ludzie spoza Krako-

wa, że wsi, nie znający miasta wywoziliśmy ich na Zwierzyńiec, do rodziny Panków, skąd po paru dopiero dniach uciekali dalej. Mielismy takiego kucharza w kuchni zakładowej. Nazywał się EDWARD ZIOMEK. Często dawał im pieniądze, które udało mu się

UCIECZKI z ulicy Wąskiej

wygoształować. A w ogóle to wszyscy prawie im pomagali. Można by tu wymieniać dużo nazwisk. Część ludzi już nie żyje. Ale są i tacy, którzy dalej pracują, tak jak ja.”

Szkoda, że do tej pory nikt nie spisał i nie uporządkował wspomnień naszych byłych pracowników. To co robili to też powód do dumy, to też bohaterstwo. Narażali przecież często swoje życie, życie swoich rodzin. Na szkole przy ulicy Wąskiej, dawnym budynku „tymczasowego obozu pracy” jest tablica pamiątkowa. Nie ma na niej słowa o udziale naszym pracownikom w ucieczkach porwanych. A szkoda.

LECH KORECKI

MOWI MARIAN SZYMAŃSKI

„Nie miałem nigdy bumelki...”

„Trzeba samemu być w porządku, aby móc zarządzić coś drugiemu”. To dewiza Mariana Szymańskiego, przewodniczącego naszego Zarządu Zakładowego ZSMP. Zanim został funkcjnym w organizacji pracował przez 3 lata jako kierowca „jelca”. „Nie miałem nigdy bumelki, zjazdu przed czasem czy raportu” — mówi dziś Marian. Może i dlatego, że wychowałem się w domu w atmosferze szacunku dla pracy i odpowiedzialności.

Ma 28 lat. Jest żonaty. Wkrótce zostanie ojcem. Ukończył Technikum Gospodarki Wodnej i Budownictwa Drogowego. Ale nie zamierza na tym poprzestać. Po skończeniu studiów wieczorowych przez żonę, chce sam dalej kontynuować naukę. „Aktyw Związku musi sprostać stale rosnącym wymaganiom młodzieży — mówi. Musi doskonalić swą wiedzę społeczno-polityczną i umiejętności działania”.

Marian jest członkiem egzekutywy Zarządu Dzielnicowego Śródmieście i Plenum Zarządu Krakow-

skiego ZSMP. Z ramienia organizacji młodzieżowej zasiada również w egzekutywie Komitetu Zakładowego ZPPR. Jest członkiem Partii od 1976 r. Reprezentować nas będzie na II Zjeździe ZSMP.

„Pracował będę na Zjeździe w VIII zespole problemowym. Jest wiele spraw o których chciałbym powiedzieć. Ale uważam, że obecnie problem wymagającym najpilniejszego rozwiązania są mieszkania dla młodych małżeństw. Otrzymanie mieszkania to nie tylko spełnienie potrzeb w zakresie samodzielności, stabilizacji, ale przede wszystkim podstawowy warunek założenia rodziny, urodzenia i wychowania dzieci. Przedmiotem zainteresowania powinna być również dostępność na rynku najbardziej potrzebnych młodej rodzinie artykułów do zagospodarowania. Jest również potrzeba rozszerzenia sieci żłobków i przedszkoli, co pozwoliłoby młodej matce na kontynuowanie pracy zawodowej a tym samym dawałoby szansę rozwoju zawodowego kobiety. (LK)

Stan torowisk tramwajowych w naszym mieście od pewnego już czasu budzi poważny niepokój. Dlatego też postanowiliśmy przeprowadzić w tej sprawie małą ankietę. O wypowiedzi poprosiliśmy przedstawicieli Zakładów Eksploatacji Tramwajów. Nasze pytania brzmiały:

1) Jak ocenia się stan torowisk tramwajowych w naszym mieście?

2) Jakie są przyczyny takiego a nie innego stanu?

3) Co należy uczynić, aby stan ten zmienić na lepszy?

Mówią: **Feliks Sroka** i **Jan Maciuszek** — motorniczowie, inż. **Julian Mendel** — zastępca kierownika Zakładu Eksploatacji Torów z Podgórze.

F. Sroka: — Stan torowisk jest fatalny.

J. Maciuszek: — Mało powiedzieć fatalny. Tragiczny. Są takie miejsca, które grożą wywrótką tramwaju.

F. Sroka: — W 1979 roku tylko w ostatnim kwartale z powodu złego stanu torowisk w 20 wozach uwrwane zostały amortyzatory hamulców, w 11 złama-

ne ramy podwozia, a w 69 urwane zawieszenie hamulca szynowego. O 100 procent więcej niż w 1978 roku mieliśmy zjazdów z trasy z powodu samych tylko uszkodzonych pantografów. Niszczy się przy tym także sieć, następuje zatrzymanie ruchu itd. Ja tu już pracuję jakiś czas, ale takich torowisk jak

i ostrzeganie przed miejscami niebezpiecznymi daje efekt. Wszystkich miejsc nie sposób też oznakować. Poza tym są miejsca, gdzie pęknięcia motorniczy nie dostrzeże. Jedzie się spokojnie, a tu nagle tramwaj leci do dziury do głębokości 50 cm nawet.

F. Sroka: — Wystarczy jechać z prędkością 20 km

Uwaga: Tory

mamy obecnie to jeszcze nie widziałem. Na torach występują pęknięcia czasami i trzymetrowe, pęknięcia za pęknięciem.

J. Maciuszek: — Najgorsze są torowiska w mieście w ulicach takich jak: Rakowicka, Wielicka, Kościuszki, Lubicz. Nieco lepiej jest na torowiskach wydzielonych.

J. Mendel: — To się nawarstwia od ładnych paru lat. Na tym cierpi przede wszystkim tabor tramwajowy, zmniejsza się szybkość. Nie zawsze mówienie

na godzinę. Kiedyś zdarzył się wypadek, że złamany resor wozu przedniego trafił aż pod wóz tylny, tak silne było uderzenie.

J. Maciuszek: — Przyczyn doszukiwałbym się przede wszystkim w braku odpowiedniej konserwacji bieżacej.

J. Mendel: — Wydaje mi się, że Zakład Torów powinien dać wyczerpujące wyjaśnienie.

F. Sroka: — Ja podejrzewam, że bardzo zaszkodziło tu zalewanie płyt smołą w zimie.

J. Mendel: — Tu potrzeba opracować jakąś nową technologię budowy torowisk. Kiedy pod torem wybija się dziura, zbiera się w niej woda, zamara i wypycha wszystko do góry. Piaskiem tej dziury wypełnić nie można, a czym, to za bardzo nie wiadomo. Moim zdaniem nie nadążamy z potencjałem technicznym i ludzkim za rozwojem sieci torowisk. Dawniej inne przedsiębiorstwa pomagały MPK ale dzisiaj wycofały się z tego.

J. Maciuszek: — Ja myślę, że budowa nowych linii na Brożka i Kapelance oraz do Bieżanowa spowodowały nam zaniedbanie bieżących konserwacji. Bo większość potencjału naprawczego poszła na budowę tego nowego.

J. Mendel: — Jeśli chcemy marzyć o poprawie, to musimy włączyć do napraw przedsiębiorstwa specjalistyczne. Tak aby ten potencjał, który obecnie postadamy był do bieżących konserwacji a tamtem, obcy do większych remontów.

J. Maciuszek: — No i konieczna jest poprawa potencjału technicznego.

F. Sroka: — I to jak najszybciej. Może bowiem do tego dojść, że w końcu poprawimy wszystkie torowiska, ale nie będziemy już mieli czym po nich jeździć, bo cały tabor wcześniej zdezastujemy.

J. Maciuszek: — Pamiętajmy — dawniej złamane ramy było sensacją — dziś jest na porządku dziennym.

LECH KORECKI

OO REDAKCJI: Tyle motorniczowie. O wypowiedzi na temat stanu torowisk w naszym mieście poprosiliśmy również z-cę dyrektora d.s. ruchu **Winstona Maika** i kierownika Zakładu Torów — **Jerzego Cetwińskiego**. Ich głosy zamieścimy w następnym numerze „Sygnałów”. Prosimy Czytelników o udział w dyskusji — może wspólnie znajdziemy jakieś rozwiązanie problemu na dziś — numer 1 w naszym przedsiębiorstwie.

O DOBRĄ PROPAGANDĘ

Przemówić do wyobraźni

szac kilku różnych spraw. I znów bardzo ważne są detale. A więc estetyczne ekrany, na których zamocujemy plakaty. Przy czym te ekrany muszą komponować się z otoczeniem, w którym chcemy je eksponować. Nie wolno także zapomnieć o właściwym doborze kolorów eksponowanych plakatów. A więc nie wolno zestawiać dwóch barw o podobnej tonacji. Należy dbać o właściwy rytm kompozycji. Także szczegóły kompozycyjne muszą ze sobą harmonizować. Żle więc wygląda plakat o motywie np. kwadratu, powieszony obok innego, na którym mamy koło. Nie można mieszać plakatów z innymi formami propagandy. Stwarza to wówczas wrażenie bałaganu. I podstawowa sprawa. Eksponowane plakaty muszą być świeże.

— Ta ostatnia sprawa jest

chyba oczywista. Ale narzuca się jedno podstawowe pytanie: Skąd brać te plakaty?

— Wydajemy rocznie 50 zestawów. Wystarczy je tylko zamówić w Przedsiębiorstwie Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch”. Rocznie taka prenumerata kosztuje 1000 zł, a zapewnienia ona dostawę 40 zestawów rocznicowych oraz 10 poświęconych malarstwu polskiemu.

— A jakie jeszcze formy propagandy może pan zaproponować?

Wydajemy też miesięcznie znaną wszystkim fotograficzną Kronikę Krakowską. Można ją eksponować w gablotach, pamiętając jednak zawsze o ustawieniu zdjęć w ciągu logicznym.

— A co z kierowaniem propagandy do określonego środowiska?

— Sądzę, że naprawdę dobrze podane i ciekawe sprawy znajdują zainteresowanie w każdym środowisku. Można oczywiście pokazywać też gazetki ściennie z najważniejszymi informacjami. Czasem jest to wręcz konieczne. Ale wówczas należy pamiętać o kilku podstawowych sprawach. A więc przede wszystkim plansza musi być duża, a informacja na niej nie więcej niż kilka. Gdy będzie ich dużo, wówczas będzie to po prostu nieczytelne. Jeżeli jest „pod ręką”, jakiś zdolny satyryk to można skorzystać z jego usług, ale wówczas — jeśli satyra, to nie informacja. Bo efekt może być żenujący. Ciekawe są także własne fotograficzki, oczywiście pod warunkiem, że zdjęcia są dobre technicznie, a odbitki mają przynajmniej 13 x 18 cm, mniejsze są nieczytelne. Ciekawie na przy-

kład może wyglądać kilka zdjęć z pochodu 1-Majowego umieszczonych na tle plakatu o tej tematyce wywieszonego wcześniej. Ten nowy element ożywi „opatrzone” już plakaty, pozwoli mu być aktualnym nieco dłużej. Zresztą bardzo ważny jest problem aktualności propagandy. Aby spełniała ona swoje zadanie musi na bieżąco reagować na aktualne wydarzenia. Inaczej może spełniać wręcz odwrotne od zamierzonych cele. Miał propagować — ośmiesza.

Z innych jeszcze form, które można realizować własnymi siłami to spełnianie zadanie galerii Ludzi Dobrej Roboty. Tylko znów należy pamiętać o tym gdzie, na czym i kogo eksponujemy, bo tylko wówczas osiągniemy zamierzony cel.

— No cóż dowiedziałem się sporo, i postaram się przekazać to czytelnikom. Jeżeli jednak chcieliby oni uzyskać konkretne informacje od Was, to gdzie i do kogo mają się zwracać?

— Przede wszystkim nie wyobrażam sobie propagandy bez stałego kontaktu z „Sugestiami”, pismem poświęconym wizualnej propagandzie własnej. A my chętnie spotkamy się i udzielimy porad, w każdy czwartek między godziną 8 a 15, w siedzibie redakcji, przy ul. Marka 18. Jeżeli komuś nie odpowiada termin czwartkowy, może dzwonić pod numer 221-28 uzgodnić inny, dogodny dla obu stron. I jeszcze jedna sprawa. Dla chętnych bezpłatnie organizujemy wystawy plakatów. Prosimy wówczas jedynie o transport na miejsce ekspozycji i pomoc w ustawieniu plansz. Mamy także szereg propozycji, które możemy przekazać bezpośrednio zainteresowanym.

— Dziękuję za rozmowę. I jeszcze tylko prosba **Piotra Budnego**, aby przychodzić do redakcji w miarę możliwości ze zdjęciami, bądź szkicami obiektów, w których chcemy eksponować treści polityczne. Wówczas rady będą mogły być bardziej konkretne.

KRZYSZTOF GACEK



Kilka tygodni temu ukazał się w naszej gazecie artykuł pt. „Anonimowe dzieła”. Było trochę krytyki bo nie wszystko co widziałem mogło się podobać. Słyszałem potem: „No dobrze, ale jak to mamy zrobić?”. Spróbowałem odpowiedzieć na to pytanie. W tym celu postanowiłem zasięgnąć opinii fachowca. A takim na pewno jest kierownik Redakcji Politycznej Propagandy Wizualnej Krajowej Agencji Wydawniczej w Krakowie mgr **PIOTR BUDNY**.

— Podstawowa sprawa to wybór miejsca, w którym chcemy umieszczać materiały propagandowe. Muszą one być eksponowane w miejscach łatwo dostępnych, ale nie mogą przeszkadzać w pracy. Nie mogą też zlewać się z inną propagandą np. BHP-owska.

Ważne wbrew pozorom są szczegóły, na które często nie zwracamy uwagi. Dobór kolorów, zwieźłość hasła, które eksponujemy, to elementy decydujące o powodzeniu naszych działań. Nawet najtrafniejsze hasło nie spełni zadania, jeżeli będzie niewidoczne, a niewidoczne będzie zawsze, gdy źle dobierzemy kolory, bądź wyeksponujemy je w niefortunnych miejscach.

Nie może też być propaganda agresywna, nachalna, hasła zaś muszą być przemyślane, trafne, a przede wszystkim zwieźłe. Powinny przemawiać do wyobraźni, atakować skrótem myślowym, uświadomieniem.

Poza tym widzę przede wszystkim propagandę polityczną oczywiście dobrą bo tylko o takiej w tej chwili rozmawiamy w formie plakatów i ich wystaw. Możliwości tu jest wiele. Ot weźmy dla przykładu obchody 1 Maja. Można zrobić efektowną wystawę plakatów, na najrozmaitsze tematy. A więc historia ruchu robotniczego, plakaty mówiące o poszczególnych zawodach, czy o rozwoju Polski. Musimy tylko pamiętać, aby była to wystawa morotematyczna, a więc gdy zdecydujemy się na jeden temat, musi on być konsekwentnie eksploatowany, nie można mie-

wanym zawodzie wynosił — pierwszych od 1 miesiąca do 8 lat, drugich od 5 miesięcy do 2 lat. Wszyscy są więc ludźmi młodymi o stosunkowo niewielkim lub bardzo małym doświadczeniu zawodowym i... wszy-

Dla niewtajemniczonych w arkana wiedzy prawnej podaje, że w 6 przypadkach były to najechania na pojazdy własne (MPK), w 3 na inne: a w jednym otarcie o drugi pojazd.

szy zawinili. Wyłączną bowiem przyczyną zaistniałych zdarzeń drogowych, była nie mgła, a naruszenie przez kierujących pojazdami MPK par. par. 24 1. 2. 3. i 41. 1. Kodeksu Drogowego.

Plon kilku godzin nieostrożnej jazdy, to uszkodzenie i wyłączenie z ruchu 12 autobusów i 5 pojazdów tramwajowych. Orientacyjne szkody obliczone zostały na 346 tys. zł.

W stosunku do motorni-

czych — **Jana Samborskiego, Krzysztofa Ogorzałka, Jana Bieleckiego, Józefa Jaskółki** oraz kierowców — **Krzysztofa Zięby, Tadeusza Kopciucha, Ryszarda Ignatowicza, Wiesława Kubiela, Zbigniewa Dud-**

sankcje dyscyplinarne aż do rozwiązania umowy o pracę włącznie.

Są to wszystkie konsekwencje, jakie winowajcom przyjdzie ponieść ale... dla czego inni, którzy nic nie zawinili będą również musieli za beznamiętność i lekceważenie przepisów drogowych zapłacić? Myślę tu nie tylko o pracownikach Zakładów Napraw Tramwajów i Autobusów, którym przyjdzie remontować rozwalone wozy ale również o społeczeństwie Krakowa, które za ilość wycofanych z ruchu 10 jednostek, zapłaci strata czasu na przystankach w oczekiwaniu na miejską komunikację.

M. B.

Szeroko rozpisywaliśmy się o jego wyglądzie zewnętrznym, o wyposażeniu wnętrza. Cieszyliśmy się wraz z załogą z korzyści jakie dzięki niemu popłyną. A wszystko działo się w lutym 1978 r....

Później nastała cisza nie licząc tego, że od czasu do czasu z naszych zajęzdni dochodziły głosy skarżące się na „zabierające czas” badania okresowe pracowników, na to że Przyzakładowa Przychodnia MPK daleko, że w niej tłok, a ci którym się badać „kazano”, tracą na to całe dnie. A „ambulans — nadzieja” na oszczędność czasu nie był jakoś w pełni wykorzystany.

Na styczniowej KSR w bieżącym roku, postawiona została sprawa ponownego wykorzystania do badań okresowych oddanego w 1978 r. ambulansu.

REALIZUJEMY WNIOSKI

Pomyślano o ambulansie

W marcu br. kierownictwo Przyzakładowej Przychodni MPK, zajęło się inną, niemniej ważną dla zdrowia naszej załogi sprawą — badaniami specjalistycznymi do tego celu wóz, wyznaczono daty, i poinformowano z wyprzedzeniem do jednego tygodnia kierownictwo poszczególnych zajęzdni o mających się odbyć badaniach radiologicznych. Efekt tej trwającej 6 dni akcji, na terenie Nowej Huty to 84 ze wszystkich nowohuckich zajęzdni przebadane osoby. Trudno nie dodać, że średnia wydajności takie specjalistycznego wozu, wynosi ok. 500 dziennie przebadanych radiologicznie ludzi. Wysiłek naszej służby zdrowia włożony w organizowanie tej akcji, nie przyniósł więc pożądanego rezultatu.

Z kolei pomyślano o ambulansie, w którym przeprowadzane były dotąd badania okresowe ale... sporadycznie. Jak więc kierownictwo Zakładowej Przychodni MPK widzi wykorzystanie go zgodnie z przeznaczeniem? Informacji na ten temat udzielił mi jej kierownik dr. **Marian Stawinski**.

„Ustalony został do końca czerwca br. harmonogram badań, które przeprowadzane będą w ambulatorium. Oczywiście chodzi tu o pracowników wszystkich zajęzdni w Nowej Hucie. W dniach 22 kwietnia, 26 maja i 24 czerwca br., internista i laryngolog przeprowadzać będą badania okresowe w ZET Nowa Huta. W dniach poprzedzających te daty, pobierany będzie również na miejscu materiał do analizy. Z kolei w dniach 30 kwietnia i 12 czerwca również internista i laryngolog, wyjadą ambulansiem, w tym samym celu do ZEA Bieżanów, a 15 maja do ZEA Czyżyny. I tak jak poprzednio w dniach poprzedzających te daty, w ambulansie pobierany będzie materiał do analizy”.

Zdaniem kierownika Zakładowej Przychodni MPK dr. **Mariana Stawinskiego**, praca lekarzy, którzy wyjadą ambulansiem do zajęzdni na zasadzie „bliżej pacjenta” — zda tylko wówczas egzamin jeżeli przebadanych zostanie w każdym dniu minimum 30 pacjentów. Nie więcej jednak niż 40. W przypadku małej ilości zgłaszających się do badania, wyjazd dwóch lekarzy i personelu pomocniczego mija się z celem. Trzeba zdawać sobie również z tego sprawę, że w tym czasie brak ich odczuwać będzie Przychodnia.

I jeszcze jedna jak mi się wydaje istotna sprawa dla tych, którzy zobowiązali się do przeprowadzenia badań okresowych. Otóż przyjmowani będą w Przychodni w pierwszej kolejności po pacjentach z temperaturą.

Dobra organizacja i poprzedzająca ją dokładna informacja, mogą być sprzymierzeńcami efektywnej pracy naszej służby zdrowia i wykorzystania ambulansu, który przecież pomyślany był właśnie dla tych, którzy muszą z uwagi na charakter swojej pracy przechodzić okresowe badania lekarskie.

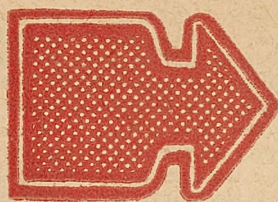
M. BUBACZEWSKA

„CZARNY DZIEŃ”

Wszystkich tych kolizjach i wypadkach, zawinili pracownicy naszego przedsiębiorstwa — motorniczowie i kierowcy.

Wszystkich tych kolizjach i wypadkach, zawinili pracownicy naszego przedsiębiorstwa — motorniczowie i kierowcy.

Wszystkich tych kolizjach i wypadkach, zawinili pracownicy naszego przedsiębiorstwa — motorniczowie i kierowcy.



Nadjeżdża... Uf...
Fot. A. MAKUCH

Zareagowali

W związku z artykułem pt. „I głowa zmyta” zamieszczonym w nr 6 (168) „Sygnałów MPK” informuję, że w celu poprawy sytuacji w naszym zakładzie fryzjerskim podejmuję się następujące działania: zatrudnione zostaną dwie osoby do prac pomocniczych, takich jak np. mycie głowy. Czynione są też starania o przyjęcie dodatkowo jednej kwalifikowanej fryzjerki.

Nie jest prawdą jakoby nasze Zjednoczenie dokonało redukcji etatów fryzjerskich. Jest to tylko i wyłącznie wewnętrzna polityka kadrowa przedsiębiorstwa.

Kierownik Działu Socjalno-Bytowego
Zdzisław Was

Dziękujemy za natychmiastową odpowiedź i pozytywne załatwienie sprawy. Wyjaśniamy, iż z artykułu nie wynikało, iż Zjednoczenie tu winne a właśnie decydujący o polityce kadrowej w MPK.

KOMUNIKAT

Zarząd Koła TKKF
Tramwajarz zwraca się z apelem o zwrot wypożyczonego sprzętu sportowego.



Zapewne z niezadowoleniem spotka się wprowadzona w życie w trybie natychmiastowym decyzja o wydawaniu wody mineralnej za dowodem magazynowym. Wielu będzie sarkać: tak znów biurokraci dźwiali się do władzy, jeszcze jeden niepotrzebny papier.

Dobrze to może było tym, którzy wodę bez żadnych kwitów pobierali, a potem zwracali butelki i transportery na nie, jeżeli mieli humor. No, a jak humoru nie mieli? To nie zwracali. W efekcie tylko w 1979 r. przedsiębiorstwo straciło na butelkach i skrzynkach 70 tys. zł. Kaucję bowiem w zakładach produkujących wodę trzeba zapłacić, a potem nie zawsze jest co zwracać. A tymczasem jedynym sposobem zapewnienia systematycznych dostaw wody mineralnej la-

tem, jest jej kupowanie przez okrągły rok, a potem magazynowanie. Sęk jednak w tym, że magazynów nie ma. Składuje się więc butelki we wszystkich dostępnych miej-

Czy zbędna biurokracja?

scach. Dotychczas nikt za te przypadkowe magazyny nie odpowiadał. Stąd powstały straty. Pozornie drobniagowe, kilkuzłotowe. Aż zrobiło się kilkadziesiąt tysięcy złotych. Aby zapobiec podobnej sytuacji w przyszłości kierownik Działu Socjalno-Bytowego Zdzisław Was zdecydował, aby wprowadzić dokumenty umożliwiające kontrolę kto i jakie ilości wody pobierał.

Wówczas będzie możliwość rozliczenia go z pobranych transporterów.

Natomiast w przyszłości musi powstać centralny magazyn wody mineralnej. I to nie tylko dlatego, że musimy magazynować butelki pełne, ale i dlatego, że zdarza się, że dostawcy nie przyjmują od nas butelek pustych. Wówczas trzeba je gdzieś schować. A jak dotąd nie ma gdzie.

Tak więc błąd problem wody mineralnej urosł do sprawy kilkudziesięciu tysięcy złotych. W czasie, gdy ważna jest dla nas każda złotówka, nie możemy lekceważyć takich, zupełnie niepotrzebnych wydatków. I stad musimy w pełni zaakceptować poczynania zmierzające do zlikwidowania tych strat. Nawet jeżeli odbywa się to niekiedy kosztem naszej wygody. W każdym razie w tym wypadku o zbędnej biurokracji nie ma mowy.

K. Gacek.

Narciarze zakończyli sezon

W Bukowinie Tatrzańskiej przy pięknej pogodzie odbyła się VI Zimowa Spartakiada Pracowników MPK i ich rodzin. Organizatorem imprezy było Ognisko TKKF „Tramwajarz” oraz Dział Kultury i Sportu. Konkurencje techniczne przeprowadził Ośrodek Sportu i Rekreacji „Hyr” z Zakopanego.

W spartakiadzie startowało łącznie 156 osób w następujących konkurencjach:

— slalom gigant chłopców do lat 15: 1 m. Mirek Kądziołka — Zarząd Przedsiębiorstwa, slalom gigant mężczyzn do lat 35: 1 miejsce Bartek Bielec — TKKF, slalom gigant mężczyzn powyżej 35 lat — 1 m. Kazimierz Wierciak — ZEA Czyżyny, slalom gigant dziewcząt do lat 15: 1 m. Dorota Damian — Zarząd Przedsiębiorstwa, slalom gigant kobiet do lat 35: 1 m. Anna Kalinowska — Zarz. Przed., slalom gigant kobiet pow. 35 lat: 1 m. Zofia Fenrych — Zarz. Przed.

— zjazd rekreacyjny chłopców do lat 15: 1 miejsce Mirek Kądziołka — Zarząd Przedsiębiorstwa, zjazd mężczyzn do lat 35: 1 m. Tomasz Leśniak, — Szkoła, mężczyźni pow. 35 lat: 1 m. Stanisław Mikulski

— ZET Podgórze, zjazd rekreacyjny dziewcząt do lat 15: 1 m. Dorota Damian, kobiet do lat 35: 1 m. Anna Kalinowska — kobiet pow. 35 lat: 1 m. Zofia Fenrych.

— biathlon chłopców do lat 15: 1 m. Mirek Kądziołka — Zarz. Przed., mężczyźni do lat 35: 1 m. Wiesław Hajdus — Szkoła, mężczyźni pow. 35 lat: 1 m. Marian Dudek — Zarz. Przed., biathlon dziewcząt do lat 15: 1 m. Monika Maik — Zarz. Przed., kobiet do lat 35: 1 m. Małgorzata Dubiel — ZNT, kobiet, pow. 35 lat: 1 m. Zofia Fenrych — Zarz. Przed.

zjazd na sankach dzieci: 1 m. Grzegorz Damian — Zarz. Przed.

W ramach slalomu giganta uczestnicy dodatkowo zdobywali normy do odznaki zjazdu Polskiego Związku Narciarskiego. W punktacji zespołowej kolejność była następująca:

1. m. Zarząd Przedsiębiorstwa — 694 pkt., 2. m. Zakład Naprawy Tramwajów — 180 pkt. 3. m. Szkoła Przyzakładowa — 147 pkt., 4. m. Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze — 127 pkt.

Zwycięzcom indywidual-

nym w poszczególnych dyscyplinach wręczono nagrody rzeczowe i dyplomy a zwycięzcy zespołowo — puchar przechodni prezesa Rady Zakładowej.

Szczególnie serdeczne podziękowanie należy się tym wszystkim działaczom, którzy aktywnie włączyli się do pomocy przy organizacji spartakiady, jak również Radzie Zakładowej i dyrekcji przedsiębiorstwa — fundatorom imprezy — dzięki którym otrzymaliśmy aż trzy autobusy do przewiezienia uczestników oraz barabus z bigosem i herbatą.

Narciarze zakończyli swój sezon w dniu 30. III. br. wyjazdem dwóch autobusów (78 osób) do Bukowiny Tatrzańskiej, gdzie odbyło się tzw. „Kryterium ostatniego śniegu” czyli ostatni w tym sezonie slalom o puchar prezesa Ogniska TKKF mgr inż. Janusza Kucharskiego, który wywalczył nasz świetnie zapowiadający się junior Bogdan Mikulski.

Wycieczkę zakończyło tradycyjne ognisko z pieczeniem

kielbasy i konkurencjami rekreacyjnymi.

Z uznaniem należy podkreślić udział „usportowionej części dyrekcji” w zawodach narciarskich w osobach: dyrektora — Ignacego Wilka, z-cy dyrektora d.s. Technicznych — Tadeusza Trzmiela, z-cy dyrektora d.s. Inwestycji — Mariana Kalinowskiego oraz dyrektora Szkoły Przyzakładowej — Kazimierza Sulikowskiego, którzy z zacięciem godnym olimpijczyków, rywalizowali ze sobą w poszczególnych konkurencjach narciarskich.

Nadmienić wypada, iż Ognisko TKKF „Tramwajarz” działa już 10 lat, a sekcja narciarska była jedną z pierwszych aktywnie rozpoczynających swoją egzystencję. Na uzyskanie tak pozytywnej, masowej działalności rekreacyjnej złożyły się: organizacja w każdą niedzielę wycieczek narciarskich w sezonie zimowym, corocznych 7-dniowych kursów narciarskich dla początkujących, wyjątkowo przychylnie ustosunkowanie się kierownictwa polityczno-administracyjnego i związkowego naszego przedsiębiorstwa do spraw rekreacji, które znacznymi dotacjami finansowymi aprobuje naszą działalność.

ZYGFRED FENRYCH

Z ulic naszego miasta

JEZDZA WOZY KOLOROWE...

Wsiadać nie wsiadać... — zastanawiali się oczekujący na MPK-owskim przystanku ludzie, na widok zatrzymującego się przed nimi autobusu w kolorze... ciemnoszarym. Właściwie to prócz koloru, niczym specjalnym się nie wyróżniał, a więc posiadał numer linii, numery boczne, i... wszystko wskazywało na to, że autobus jest MPK. Tylko ten kolor... Zupełnie nie taki jak autobusy linii miejskich w Krakowie posiadają ani nawet nie taki, w jakim kilka z nich ostatnio po mieście parady, a więc nie czerwony nie kremowy i nie piaskowo-biały. Ten był w kolorze wyjątkowo nie twarżowym. Przepraszam za nienajlepsze skojarzenie... no powiedzmy barzo „mutnym”.

I dziwić się tu ludziom, że zastanawiali się czy to autobus MPK-owski czy nie? A mnie przypomniało się przy tej okazji jak jeszcze parę lat temu, na łamach codziennej prasy dyskutowano na temat, czy MPK-owskie autobusy nie powinny zmienić koloru z czerwonego na niebieski, jako że to bardziej krakowski kolor.

Kolorowe autobusy MPK na ulicach naszego miasta, to jednak nie efekt ożywionej dyskusji z przed kilku lat, a jak się dowiedziałam chronicznego braku czerwonego lakieru. Smutne to jak kolor ciemnoszarego, kursującego po Krakowie MPK-owskiego autobusu.

M. B.

WANDALE I DOWCIPNISIE

— Czy wy ludźmi jesteście?... Jeden trzyma, a drugi pcha... — zwrócił się kierowca autobusu linii „105” nr boczny 22398, na przystanku przy ul. Ogrodowej w dniu 8 kwietnia br. do... tych, których nazwać trzeba niestety ludźmi i pasażerami, a z których pierwszy, stojący w wozie trzymał skrzydło drzwi tak aby się nie otworzyło, a drugi stojący na zewnątrz aby móc wejść do środka pchał całą siłą drugie skrzydło drzwi.

Działanie tych dwóch sił w różnych kierunkach, spowodowało, że przednie drzwi Jelcza uległy awarii i już na najbliższym przystanku, nie otwierały się zupełnie, tylko uchylały i wyjść przez nie można było tylko stosunkowo wąską szczeliną.

Prócz kierowcy, nikt się tym zbytnio nie przejął, a nawet powiedziałbym całą ta historia stała się dodatkową atrakcją dla „miłych” pasażerów. Kilku młodych ludzi, stojących tuż obok uszkodzonych drzwi rozpoczęło bowiem szacowanie „na oko” osób co bardziej korpulentnych równocześnie na głos się zastanawiając „przejdzie czy nie przejdzie?” Te, którym udało się przejść z uznaniem oceniano, te które musiały maszerować przez długość autobusu do tylnych drzwi wyjściowych wysmiewano.

Zabawa trwała. Nikt nie myślał o tym, że autobus musi zjechać do zajezdni i żeby mógł znów wrócić na linię, trzeba się będzie przy naprawie jego drzwi solidnie napracować.

M. B.

ROZTARGNIONY

Wielu naszych kierowców mówi o braku kultury pasażerów, o ciężkich przejściach tych, którym zdarzy się pasażerom narazić. A tymczasem...

3 kwietnia kierowca autobusu linii 136 pomylił trasę. Koło Teatru Ludowego, zamiast skręcić w ul. Kocmyrzońską, pojechał dalej prosto w kierunku Bieńczy. Ktoś z pasażerów grzecznie zwrócił uwagę. Kierowca stwierdził „o faktycznie zapomniałem”. Przeprził i na najbliższym skrzyżowaniu, przy pomocy życzliwych zawrócił, kontynuując jazdę właściwą trasą.

I nie się nie stało. Nie było awantur, krzyków. Okazało się, że i pasażerowie mogą zachować się kulturalnie. Ale ten kierowca przyznał się do błędu i przeprził. Może dlatego nie doszło do awantury?

(K. G.)

Filmowcy w MPK

Niemalą atrakcją dla naszych pracowników był przyjazd ekipy z Wytwórni Filmów Oświatowych w Łodzi i kręcenie filmu na terenie najpierw pomieszczeń ZNA przy ul. Wawrzyńca, a później ZEA w Czyżynach.

Film nakręcony został z inicjatywy CRZZ, a treścią jego były aktywizujące metody szkolenia BHP. W scenariuszu pokazał jedną z recept na takie właśnie szkolenie.

Akcja filmu, rozpoczynała się pierwszym wykładem w sali BHP, a kończyła wydanym dyspozycji przez uczestników kursu, którzy sami grali rolę inspektorów pracy.

Kursanci byli więc w tym przypadku współuczestnikami szkolenia, którzy sami musieli wyszukiwać BHP-owskie problemy.

Kręcenie filmu na terenie naszego przedsiębiorstwa trwało od 10 do 22 marca br. Będzie on jednoaktowy i w kolorze.

Dodać należy, że Centrala Wynajmu Filmów, kręci tego typu filmy w zakładach charakterystycznych — nowoczesnych i tak starych jak nasz. Chodzi bowiem o pokazanie warunków do bezpiecznej pracy — niezależnie od obiektów w jakich przychodzi ją wykonywać.

M. B.

Podsmazać czy sprzedawać na zimno?

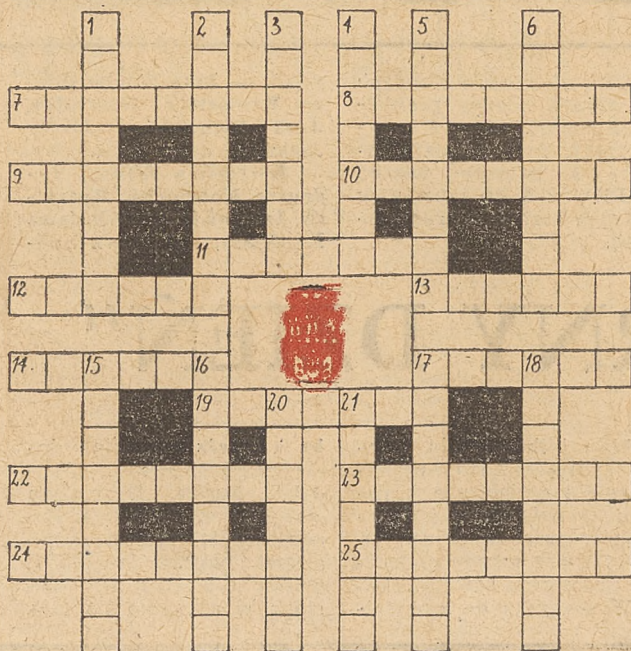
Otworzono w Łagiewnikach smażalnię ryb. Smażone ryby przywożone są do poszczególnych stołów — bufetów na zajezdniach. Wszystkie byloby w porządku gdyby przywożone ryby np. do zajezdni autobusowej w Czyżynach, były choć ciepłe. Niestety po przebyciu trasy Łagiewniki — Zajezdnia Czyżyny — ryby stygną. Sprzedaje się więc zimne. Panie bufetowe nie uwzględniają próśb kierowców — by ryby podsmazać. A przecież zaistniało elektryczne zainstalowanie — tłuszczu też nie brakuje. Interweniowano u kierowniczki Sekcji Żywności Zbiorowej — pani Zofii Ziobak. Ta poinformowała

o obowiązku podsmażania ryb. Niestety bufetowe nie stosują się do wskazówek bo im za to nie płacą! Pytam więc czy za podgrzanie kielbasy miłe panie bufetowe z zajezdni Czyżyny mają osobno płacone? Lepiej więc zimną rybę wyrzucić na śmietnik niż podgrzaną sprzedać? Czekamy na odpowiedź.

A przecież kierowcy przyjeżdżający z trasy, w przerwie zjedzą z większym apetytem ciepłą rybę niż chleb z serkiem tatarskim, pod którym uginają się półki naszych bufetów, nie mówiąc już o jaskach nie gotowanych leżących tam tygodniami.

L. Bulczyński
(kierowca z Czyżyn)

KRZYŻÓWKA NR 95



POZIOMO: 7) Działanie matematyczne z niewiadomą. 8) Silna trucizna. 9) Wyspa na Morzu Śródziemnym. 10) Zabiezpiecza przed porażeniem prądem. 11) Subwencja, pomoc finansowa. 12) Część koła. 13) Wojska powietrzne. 13) Obiszerny płaszcz z kapturem. 17) Pożywienie, strawa. 19) Proces leczenia. 22) Słodki towar. 23) Niepewność, wahanie. 24) Ladunek złożony z różnych towarów. 25) Ozdobna roślina.

PIONOWO: 1) Działanie z ukrzyż. 2) Głośne wybuchy, strzały. 3) Obraz, brak kultury. 4) Kres, koniec. 5) Smutny miesiąc. 6) Dział nauki o języku, badający dźwięki mowy. 15) Odmiana śliwy. 16) Pajęczak tropikalny. 17) Obelżywy utwór literacki. 18) Uczony nie z tej ziemi. 20) Zachęcanie do kupna. 21) Dawny feler, golibroda.

ROZWIĄZANIE
KRZYŻÓWKI NR 93

Poziomo: 7: konflikt, 8: Andersen, 9: wieloryb, 10: Rosynant, 11: zakątek, 12: klamka,

13. amator, 14. parter, 17. cyrkuł, 19. uśmiech, 22. Krystian, 23. krochmal, 24. bratanek, 25. amnestia.

Pionowo: 1. manierka, 2. twierdza, 3. sztubak, 4. kwadrat, 5. poduszka, 6. kaszalot, 15. ryzykant, 16. rumianek, 17. chłodnik, 18. kosmetyk, 20. manekin, 21. enklawa.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nagrody wylosowali: Bogumiła Sałakowska z SGO, Monika Krzywoń z Działu Ogólnego.

„SYGNAŁY MPK” — Dwu-tygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Buhaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin, zdjęcia Stanisław Makarewicz. Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzyńca 15, p. 73. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. I-9