

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Z obrad Konferencji Samorządu Robotniczego

Wykorzystajmy rezerwy

Każda konferencja, w której miałam możliwość uczestniczyć w MPK; uchwała, szukała rozwiązań, rozliczała. Przygotowania do ostatniej KSR przebiegały w szczególnej atmosferze. Tych, którzy nigdy nie zrezygnowali z formy — samorządność robotnicza — poparła Partia, władze związkowe i administracyjne kraju. Uaktywnić samorządność robotniczą — mówią między innymi wytyczne Biura Politycznego KC PZPR. Podnieść rangę KSR-ów, uaktywnić rolę, dać jej możliwość autorytarnego współdecydowania o losach przedsiębiorstwa. O tym mówiono między innymi w dniu 3 lipca br. na I Krajowej Naradzie Przedstawicieli Samorządów Robotniczych pod przewodnictwem I sekretarza KC PZPR — Edwarda Gierka. O tym mówią m. in. wytyczne Prezydium Rządu i Prezydium CRZZ.

ZGODNIE Z WYTYCZNYMI

Ostatnia KSR przygotowana została zgodnie z wytycznymi. Poprzedziły ją narady robocze

przeprowadzone we wszystkich jednostkach organizacyjnych przedsiębiorstwa, na których w sposób szczegółowy dokonano oceny wykonania planowych zadań za I półrocze br. Powołane na Prezydium KSR w dniu 13 czerwca zespoły problemowe, przygotowały na KSR syntetyczne materiały oceniające w minionym okresie działalność przedsiębiorstwa.

★

27 lipca 1978 r. obraduje KSR w Krakowie. Oprócz kierownictwa społeczno-gospodarczego i administracyjnego przedsiębiorstwa w Prezydium zasiadają zaproszeni goście: członek Egzekutywy KK PZPR — prezydent miasta Krakowa tow. Edward Barszcz, wiceprzewodniczący

ZG ZZPGKIT tow. Konstanty Golik, sekretarz KRZZ tow. Kazimierz Luty, kierownik oddz. Zarz. Gł. Zw. Zaw. tow. Mieczysław Kaliciński, z-ca dyr. Zjednoczenia tow. Bogdan Musielewicz, przedstawiciel KK PZPR tow. Stanisław Słysz, przedstawiciel KD PZPR Śródmieście tow. Stanisław Witkowski, przedstawiciel Przedsiębiorstwa Gosp. Kom. i Terenowej tow. Urszula Maciejak, nacelnik Wydziału Kredytów NBP tow. Leopold Ochwat.

Wita gości prowadzący obradę sekretarz KZ PZPR tow. Marian Kalinowski. Następnie uroczysty moment wręczenia emerytowi Klemensowi Kusiowi — Krzyża Kawalerskiego Orderu Odrodzenia Polski. Aktu dekoracji do-

konał prezydent miasta Krakowa tow. Edward Barszcz. 16 pracownikom MPK wręczono odznaczenia resortowe „Racjonalizatora Produkcji”.

KSR jest władna do podjęcia uchwał — stwierdza sekretarz ekonomiczny KSR tow. Marian Dudek. Jeszcze wybór komisji uchwał i wniosków i rozpoczęcie obrad.

Sprawozdanie z realizacji zadań społeczno-gospodarczych za I półrocze oraz informację o zadaniach na drugie półrocze przedstawia Dyrektor MPK — inż. E. Więcek. Odnotujmy: mimo wielu kłopotów, z jakimi boryka się MPK zadania I półrocza z wyjątkiem trakcji autobusowej, której do planu zabrakło 1,5 mln wozokilometrów — wykonano a nawet przekroczone. Nastąpiła zdecydowana poprawa w komunikacji tramwajowej i w Zakładzie Taksówek. Do tych sukcesów przyczynili się dostawy nowego taboru. Plan przewozów pasażerskich w I półroczu wykonany został w 99,7 proc. Przewieziono 252 mln pasażerów.

Na niewykonanie planu w trakcji autobusowej niebagatelny wpływ mają nieustające braki taboru i części zamiennych tak dla Jelczów jak i Berlietów. Producentom nie opłaca się produkowanie części zamiennych, opłacić się musi użytkownikom. Aktualnie produkujemy części zamienne i regenerujemy na kwotę 70 mln zł, niemiernie nie stać nas na produkcję wszystkich psujących się części autobusowych i tramwajowych. Prócz tego przedsiębiorstwo ma ciągle kłopoty kadrowe; w ubiegłym roku z MPK odeszło 1083 pracowników, przyjęto 917. Brakuje kierowców. Z tego powodu codziennie na trasę nie wyjeżdżają 24 autobusy.

ZABEZPIECZYĆ WYKONANIE PLANU

Na ostatniej konferencji KSR rozliczono się również z realizacji programu zabezpieczenia zadań planowych. Plan to — wskaźniki. W jego zabezpieczeniu to wszystko co mogło by wpłynąć na jego realizację. Program, jak powiedział w swym wystąpieniu prezes Rady Zakładowej J. Grabacki, miał pomóc załozdze i jej kierownictwu w osiągnięciu pełnej realizacji zadań ujętych w planie techniczno-ekonomicznym. Rozliczono się z 91 zadań. Nie wszystkie zrealizowano. Z ważniejszych, które pomogły w realizacji zadań planowych to m. in. poprawa organizacji pracy dyspozytorów Wydz. Eksp. Tramwajowej poprzez wprowadzenie czterobrygadowego systemu pracy, wcześniejsze wprowadzenie do eksploatacji wagonów tramwajowych typu 105 N w jeżdżie ukrotnionej, zabezpieczenie potencjału wykonawczego dla remontów kapitalnych torowisk w ul. Wielickiej, al. Planu 6-letniego i ul. Skrzynieckiego, wykonano dodatkowe połączenie kablowe do podstacji Grzegorzki. Podjęto dodatkowo produkcję 106 pozycji części zamiennych do wozów typu 105 N. Zagospodarowano zużyte opony. Z nie wykonanych to m. in. niewdrożenie systemu ETO dotyczącego rozkładów jazdy oraz niewprowadzenie do tego systemu rozliczania kart drogowych. Ogółem zrealizowano program w 81,6 proc. Efekty wymierne — to 4.625,3 tys. zł i te niewymierne, które dotyczą poprawy świadczonych usług. Niektóre przedsięwzięcia dopiero pod koniec roku będą wyliczalne, dotyczy to np. wprowadzenia wagonów typu 105 N do jazdy ukrotnionej.

DYSKUSJA

Dyskutanci mówili o inwestycjach MPK-owskich, o opóźnieniach w realizacji założeń przy ul. Gwardii Ludowej, przychodni zdrowia, stolówki pracowników, o kłopotach mieszkaniowych pracowników.

(Ciąg dalszy na str. 2)

15 dni
w MPK

◆ Wydział Torów przeprowadza remonty torów: kapitalny w ul. 18 Stycznia oraz średnie w ul. Krakowskiej i hali IV Zajezdni w Podgórzu.

◆ 7 bm. odbyło się Prezydium Rady Zakładowej, na którym omówiono wspólnie z Radą Sportu program przygotowania do Spartakiady Zakładowej, która odbędzie się w miesiącu wrześniu br.

◆ Ostatnio odbyła się roczna ocena pracy Koła Emerytów i Rencistów.

◆ W WEA Czyżyny zauważyliśmy ciekawie opracowane i o aktualnej tematyce gazetki ścienne.

◆ „Akcja kosa” — to sianokosy przeprowadzane (niestety) przez Wydział Torów na „terenach” przylegających do szyn tramwajowych.

◆ Z zapotrzebowania całorocznego na wodę mineralną, Sekcja Żywności Zbiorowej otrzymała przydział tylko w wysokości 30 proc. tj. 150 tys. butelek. Zamiast więc wody mineralnej proponuje się: napój turystyczny w proszku, miętę do parzenia, sok wielowarstwowy do rozpuszczania w zwykłej wodzie, herbatę i kawę.

◆ Przedstawiciele kolektywu kierowniczego przedsiębiorstwa dokonują systematycznych kontroli poszczególnych turnusów kolonijnych.

◆ Pojawili się na mieście tramwaje 105 N z montowanymi na dachach wozów numerami linii. Dobrze byłoby, gdyby tabliczki te były nieco większe.

◆ Wiele szyb „poleciało” z okien w budynkach MPK przy ul. Wawrzynia podczas wichury w dniach 8 i 9 sierpnia br. Przyczyną — niezamykające się okna.

(M. B.)



Prezydium KSR od lewej: prezes RZ Józef Grabacki, sekretarz ds. ekonomicznych KZ PZPR tow. Marian Kalinowski (przewodniczący obradom KSR), prezydent miasta Krakowa Edward Barszcz, przedstawiciel KK PZPR Stanisław Słysz, z-ca dyrektora zjednoczenia Bogdan Musielewicz i dyrektor MPK Eugeniusz Więcek.

REKONESANS

Obiekt prowizoryczny?

Wejście do czyżynskiej zajezdni nie nastęrcza specjalnych kłopotów. Mimo wielu upomnień, monitów, apeli, można się tam dostać, co najmniej trzema niezłymi drogami. Oczywiście nie licząc drogi oficjalnej, przy której stoi budka wartownika. I wszystko byłoby dobrze, gdyby nie fakt, że skoro można się dostać, to można się i wydostać, nawet ciężkim autobusem. A i użytkowników i tak nie najlepszych dróg nam przybyło. Na byłym lotnisku trwają bowiem intensywne prace budowlane, a kierowcy dowożący materiały, chętnie korzystają z wygodnych MPK-owskich dróg. Jak potem wyglądają te drogi? No cóż, mimo, że pracownicy zajezdni wciąż w czynnie społecznym je wyrównują, to jednak dalekie są one od stanu, który zwykliśmy uważać za przyzwoity.

Tymczasem w komplekso-

wym planie poprawy warunków pracy na rok 1978 czytamy pozycję 58 „Wyrównać drogi wewnątrz-zakładowe w WEA Czyżyny. Termin realizacji — II kwartał.

Mamy początek sierpnia. A drogi trudno uznać za wyrównane. Wciąż trwa prowizorka. Ciągłe naprawianie coraz trudniej zmobilizować ludzi do pracy, pracy która nie przynosi żadnych efektów. Czy nie lepiej zrobić raz a dobrze, niż „bawić się” tak jak dotychczas?

W lażni zaś ... ponad 200 osób ma do dyspozycji 4 przysnice. A raczej powinno mieć, bo tylko pod jednym można się umyć bezpiecznie. W pozostałych kabinach, mycie połączone jest z dużym ryzykiem, może nagle zawalić się potężnie zarysowana ściana. Tak bowiem wykonali swoją pracę przedstawiciele ZRI. W do-

(Dokończenie na str. 2)

3 sierpnia o godzinie 8.04 autobus „Berliet” nr boczny 1823 linii 303 wjechał na stanowisko naprawcze na Azorach zgłaszając defekt tylnej opony. Kierowcy tego autobusu pozostało do końca pracy na rannej zmianie (praca dwurazowa) tylko pół kursu. Zatelefonował więc do głównego dyspozytora, zgłosił awarię i poprosił o skierowanie do zajezdni, uzasadniając, że i tak musi wóz odstawić do naprawy, bo to koło na którym jest defekt, grzeje się nadmiernie stąd i powtarzające się pęknięcia detek. Decyzja głównego dyspozytora była co najmniej dziwna: czekać na Pogotowie Techniczne, które oponę wymieni. Próba polemiki, nie przyniosła zmiany decyzji. Nawet fakt, że Pogotowie Techniczne nie ma opony do „Berlieta” i będzie po nią musiało jeździć do Bieńczy, nie wpłynęło na zmianę decyzji. Dziwny upór. Wóz Pogotowia Technicznego musiał więc wykonać drogę do zajezdni i z powrotem, na pewien czas był również wyłączone z naprawy innych uszkodzonych autobusów.

Przecież jest to bezmyślne marnotrawstwo paliwa i czasu. Nawet gdyby pogotowie dysponowało sprawną oponą do Berlieta, to i tak autobus nr 1823 straciłby pół kursu (czas wy-

O właściwą gospodarkę

NIEPRZEMYŚLANA DECYZJA?

miany opony), po co więc angażować pogotowie do tej naprawy? Przecież w tym czasie mógł stanąć na taką samą awarię inny „Berliet” mający kursować cały dzień. Efekt owej nieprzemyślanej decyzji był taki, że do naprawy autobusu nr 1823 przyjechało Pogotowie Techniczne dopiero o godzinie 14.45, a wóz wyruszył na trasę o 15.53. Strata kursów: rano półowa, a po południu dwa i pół kursu. Ale to nie

wszystko. Następnego dnia rano wóz nie wyjechał na linię, gdyż trzeba było usunąć usterkę, która spowodowała nadmierne grzanie się koła. Wiemy jak szczerzy jest nasz tabor autobu-

kcji Samochodowej inż. Antoniego Goca, mówią m. in. „wszystkie usterki techniczne na linii likwiduje pogotowie, kierowanie autobusów do zajezdni odbywa się na podstawie polecenia Pogotowia Technicznego”.

No cóż, jeszcze raz okazało się, że najlepsze nawet przepisy nie są w stanie przewidzieć wszystkich sytuacji, jakie mogą zdarzyć się w życiu.

Czy aby nie należało pozostawić pracownikom odpowiedzialnym — luki na podejmowanie decyzji zgodnych ze zdrowym rozsądkiem?

Stawiamy pod adresem organizujących pracę w ruchu pytania: — czy może mieć miejsce taka sytuacja; autobus stoi na trasie z powodu usterki (opona) 7 godz. 42 min.? Czy słuszną była decyzja dyspozytora w przypadku — jak się okazało — braku opon i defektu koła? Kto miał podjąć decyzję wówczas, gdy była ona wyłącznie w gestii Pogotowia Technicznego, które zjawiało się po kilku godzinach?

Od red.: Decyzja dyspozytora była zgodna z ustaleniami narady z dnia 10 marca 1978 r. Ustalenia te, podpisane przez Szefa Tra-



O wypadek nie trudno!... (jedna z kałuż w hali zajezdni)

Obiekt prowizoryczny?

(Ciąg dalszy ze str. 1)

datku nie można ich uchwycić, by przyszli i poprawili fuzerkę.

W hali głównej raczej czysto, mimo że wjeżdżające autobusy wwożą błoto z placu manewrowego. Natomiast niezbyt równa podłoga, powoduje, że tworzą się kałuże. Nie jest to bezpieczne! Remont tej nawierzchni ma wykonać ZRI w trzecim kwartale br. A więc jeszcze prawie dwa miesiące zostały. Zobaczymy... w końcu września.

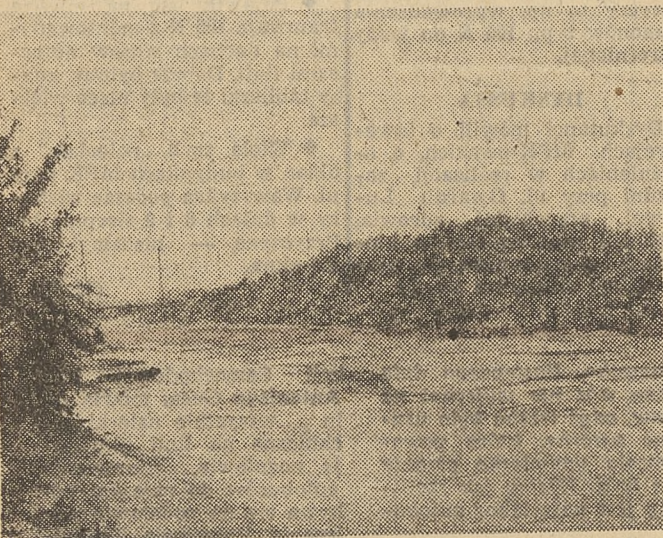
Rozmawiam z pracownikami. Mówią, że malowanie pomieszczeń, które powinno zrobić ZRI, wykonali we własnym zakresie. ZRI również nie wyremontował posadzi w pomieszczeniach natrysku na I piętrze, ale... to trzeba przyznać pracownicy.

ZRI wymienili podłogę w pomieszczeniach gumowni. Jest to jak dotąd jedyna zrealizowana przez ten Zakład praca w Czyżynach. Inne czekają... Wciąż w ZRI brakuje ludzi. Rozumiemy trudności, ale przecież ktoś podjął się wykonać te zadania.

Pracownicy czyżyńskiej zajezdni mówią też o pozytywach, o nich w następnym numerze „Sygnałów” pisać będziemy.

Wychodziłem z zajezdni czyżyńskiej z mieszanymi uczuciami. Zastanawiałem się o pozytywach. Wiele jednak jeszcze zostało do zrobienia i trudno chyba zasłaniać się tym, że jest to obiekt prowizoryczny. Bo nawet w prowizorycznych ludzi mają prawo myć się, bez obawy, że runie na nich ściana.

KRZYSZTOF GACEK



Po przejechaniu tą drogą, autobusy mogą wracać do myjni

Jak jedna rodzina

I znów, jak w każdą pierwszą środę miesiąca przedstawiciele władz przedsiębiorstwa spotkali się z obchodzącymi piękne jubileusze, co najmniej 20 lat pracy w MPK. Kameralna, niemal rodzinna atmosfera spotkania to zasługa wszystkich obecnych. Jedynym nieco oficjalnym punktem programu było wręczenie dyplomów za długoletnią pracę. Wręczali je: I sekretarz KZ PZPR Adam Jędrusik, Dyrektor MPK inż. Eugeniusz Wiśniewski, przedstawiciel Rady Zakładowej Stanisław Gadek oraz przewodniczący ZZ ZSMP Krzysztof Stuczyński.

A potem chwila wspomnień przy herbacie. Rozmowa ludzi, którzy w ciągu wielu lat pracy żyli się ze sobą, stanowiąc jedną wspólną MPK-owską rodzinę. Oczywiście najwięcej mógł powiedzieć, senior wśród sierpnio-wych jubilatów, obchodzący 35-lecie pracy w przedsiębiorstwie, motorniczy Feliks Pamuła. Nie bez dumy mówił on o tym, że w ciągu tylu lat pracy nie przytrafił mu się ani jeden wypadek. Mało, nie zapłacił ani jednego mandatu. Także pozostali z dużą sympatią mówili o swojej pracy. A po kilkudziesięciu minutach rozeszli się, by znów pełnić wzorowo swe obowiązki.

(K.G.)

Lato. Wreszcie pod koniec lipca zawiązało i do nas. Dla wielu to pora wypoczynku. Jednak sporej liczbie ludzi letnie upały utrudniają pracę. Jak sobie w tym roku z tropikalnymi warunkami radzą motorniczowie i kierowcy.

Mówi motorniczy Franciszek Ozga. — Jakoś się jeździ. Już 33 lata pracuję w przedsiębiorstwie to człowiek się przyzwyczaił. Gorzej było w starych sanoczkach jeszcze wozach, gdzie człowiek czuł się jak w akwarium. A teraz otworzy się szyby, zdejmie bluzę od mundur i można pracować. Zresztą jak się ma linię, na której końcówkach są stałe punkty dyspozycyjne, to i wody można się napić. Chyba, że akurat nie dowiozą, ale to raczej rzadko. Gorzej z ustępami, nie na każdej pętli są. No ale to już nie tylko letni problem.

Motornicza Sabina Szumniak narzeka na mundury. „Ciasne, małe bluzki. Na siebie w ogóle

nie mogłam dostać. A spodnie, proszę jakie klipy musiałam wstawiać. Jest niby punkt kra-wiecki, ale czeka się miesiącami. A jeżdżę wozem 105-N, to spodnie muszą być wygodne. Ten wóz prowadzi się przecież nogami”.

Woda jest, ale...

Dużo trudniej w letnich upałach pracuje się kierowcom autobusów:

„Wczoraj zamiast o 18,00 skończyłem pracę o 21,00 — mówi Jan Kraj — „siadła guma” i musiałem czekać. Pogotowia nie nadążają przy tej temperaturze. Jeżeli chodzi o wodę na końcówkach, to tam gdzie ja jeżdżę można się napić.

— Pan widzę w cywilnym ubraniu?

W nocy z piątego na szóste-go sierpnia chciałem dostać się z centrum Nowej Huty do Bieńczyc. Wyszedłem więc na przystanek obok Dzielnicowej Rady Narodowej. Spojrzałem na rozkład jazdy. O godzinie 0.30 miała jechać „16”. Była

KONSPIRATORZY?

0.22. Tylko 8 minut czekania. Można poczekać — powiedziała moja towarzysząca. Kilka minut po godzinie 0.30 od strony placu Centralnego pojawił się autobus Sądząc, że to spóźniony „B” pobiegliśmy w kierunku przystanku autobusowego, odległego o kilkadziesiąt metrów. Za chwilę przyszło nam tę samą trasę pokonać w odwrotnym kierunku, gdy autobus zatrzymał się na przystanku tramwajowym. Gdy przejechaliśmy kilkakrotnie metrów zobaczyliśmy

w ostatniej chwili, nie słysząc zapowiedzi kierowcy. Jestem człowiekiem młodym, więc przebiegnięcie kilkuset metrów nie sprawiło mi specjalnych kłopotów. Nie wszyscy jednak są w stanie uprawiać takie „dyscypliny sportowe”.

A przecież, skoro jeździł autobus zastępczy, to można było pasażerów poinformować o tym fakcie, tak by jego kurs nie był zaskoczeniem.

(K.G.)

tygodniu jeżdżenia mundur już wymaga konserwacji. Pracuję w autobusach już dość długo, ale tylko raz zdarzyło mi się sympatyczna niespodzianka, gdy kierownik rejonu przywiózł swoim samochodem wodę na pętlę 106. Ten gest będę długo pamiętał. Ale niestety więcej jest momentów przykrych. Dlatego podjąłem decyzję: odchodzę z przedsiębiorstwa.

★

Czas na wnioski z tego krótkiego zwiadu. Sytuacja na pewno łatwiejsza jest w komunikacji tramwajowej, gdzie przynajmniej upały nie powodują dodatkowych trudności technicznych. Ogólnie jednak nie jest łatwo pracować w upale, zwłaszcza, gdy niekiedy nie można liczyć nawet na łyk wody mineralnej, której akurat zabrakło.

KRZYSZTOF GACEK

Wykorzystajmy rezerwy

(Dokończenie ze str. 1) cowników MPK. „Otrzyma-liśmy przydział mieszkań w Proszowicach — mówi wice-przew. RZ Stanisław Gadek. Pytam — w jaki sposób pracownik dostanie się do pracy na godzinę 4.00, czy do domu po skończonej po godzinie 24 pracy. Boli również, że nasi pracownicy otrzymują tak mało odnagnień i wyróżnień. A przecież sprawy nurtujące załogę winny być bezwzględnie rozpatrywane i realizowane w miarę możliwości”. „Kooperacja z innymi przedsiębiorstwami na dalszą metę nie zapewni prawidłowej eksploatacji taboru. Do wagonów typu 102 N, produkcji części zamiennej zaniechano. Do wagonów 105 N otrzymujemy ich ilość minimalną. A przecież trzeba się liczyć — mówi tow. Kasprzyk z Wydz. Rem.-Produkcji, że wagony typu 105 N, będą jedynym typem eksploatowanym w najbliższych latach”.

O brakach; sprzętu specjalnego do czyszczenia zwrotnic, płyt do remontu torów, o tym, że przedsiębiorstwa specjalistyczne nie chcą się podejmować remontu torowisk — mówi tow. Marian Szumilas z Wydz. Torów.

„Dziękuję załozie MPK za

wkład pracy włożony w uruchomienie nowej arterii komunikacyjnej Kapelanka — Brożka — Skolickiego — mówi prezydent miasta tow. E. Barszcz. Rozpoczęliśmy starania o zwiększenie dostaw taboru dla MPK. Znamy się nam trudności inwestycyjne przedsiębiorstwa. W najbliższym czasie liczyć się należy z odczuwalną poprawą. Sprawy mieszkaniowe postaram się rozstrzygnąć i przyjąć załozę z pomocą. Zachęcam do rozwiązania tej sytuacji poprzez własne budownictwo mieszkaniowe. Pochwalam projekt wprowadzenia zróżnicowanego czasu pracy w zakładach miasta Krakowa. Projekt ten będzie realizowany. Również pracownicy MPK będą w większym niż dotąd stopniu brali pod uwagę przy przyznawaniu odnagnień i wyróżnień”.

„Zjednoczenie podjęło już działania w celu zapewnienia właściwego cyklu remontowego autobusów. Nie stosujemy limitu zatrudnienia i należy się liczyć, że nie będzie problemu z tym zagadnieniem w drugim półroczu. Będą również środki na kapitalne remonty. Zagospodarujemy teren pod działki pracownicze, jest szansa, że pracownicy MPK też je

otrzymają. Jak wynika ze sprawozdań MPK posiada zbędne zapasy materiałowe. Trzeba zrobić wszystko, by podobne sytuacje nie miały miejsca. Oszczędność paliwa i energii to także wielka szansa dla poprawienia bilansu przedsiębiorstwa — stwierdza z-ca dyr. Zjednoczenia E. Musielewicz.

KSR zatwierdza jednogłośnie Uchwałę o realizacji zadań techniczno-ekonomicznych oraz programu zabezpieczenia zadań za I półrocze br. Zatwierdza projekt uchwały o rozwoju racjonalizacji i wynalazczości pracowniczey na lata 1978—79. Sekretarz ekonomiczny KSR mgr Marian Dudek składa sprawozdanie z realizacji uchwał i wniosków KSR. KSR uchwala realizację uchwał i wniosków za prawidłową.

W wyniku dyskusji postanowiono wystąpić do władz miasta o szersze uwzględnienie potrzeb załogi w zakresie przydziału mieszkań z lokalizacją na obszarze miasta Krakowa, jak też wystąpić do samorządów robotniczych zakładów produkujących części zamienne dla taboru tramwajowego i autobusowego o pomoc w ich uzyskaniu.

JANINA DZIURO

Robota na 102

Młodzież IV koła ZSMP z WEA Bieńczycze wyremontowała w czynnie społecznym samochod marki „Nysa”, własność Państwowego. Domu Dziecka nr 8, nad którym sprawuje patronat. Nie był to wprawdzie remont kapitalny, ale pracy było bardzo dużo. Prace podwoziowe wykonywali z ogromnym zapalem koledzy ze szkoły przyzakładowej. Przy pracach blacharskich wyróżnił się Andrzej Kwiatkowski, a w roboty elektryczne najbardziej zaangażował się Tadeusz Bugaj. Organizatorem i koordynatorem prac był kolega Marek Dutkiewicz wiceprzewodniczący IV Koła ZSMP.

Samochód pięknie pomalowano lakierem dostarczonym przez dyrekcję P.D.Dz. nr 8. Przy naprawie hamulców pomogli nam koledzy z warsztatów przy ul. Wawrzyńca. Serdecznie dziękujemy! W sumie przepracowano 102 roboczogodziny. Oto przykład prawdziwego, rzetelnego patronatu.

LESZEK SIODŁAK

DZIĘKUJEMY!

W dniu 28. VII. 1978 r. do kierownika Wydziału Produkcyjno - Remontowego mgr inż. Janusza Kucharskiego zgłosiła się kobieta w podeszłym wieku — Helena Dyrmontowa zam. Kraków, ul. Krótka 3/4 z podziękowaniem dla kierowcy autobusu kat. „Dm” Kazimierza Dutkiewicza — pracownika Wydziału Eksploatacji Autobusowej — Czyżyny. Kierowca ten w dniu 18. VII. 1978 r. kierując autobusem linii 135 widząc staruszkę prawie niewidomą (podpierała się białą laską) stojącą w pobliżu przystanku, zatrzymał kierowany przez siebie pojazd, wysiadł i pomógł jej wsiąść do autobusu.

Wobec wzrastającej znaczącej społecznej postawy kierowcy zasługują na pochwałę. W imieniu pasażerki i Kierownictwa Zakładu Komunikacji Samochodowej dziękujemy.

Szef Trakcji Samochodowej inż. Antoni Goc

Ostrzegamy motorniczych

Nie do naśladowania

31 lipca 1978 o godz. 14.45 tramwaj linii 27 (pociąg nr 2) prowadzony przez motorniczego nr służb. 287 Stanisława Janiszewskiego na przystanku końcowym Walcownia, jechał pętlą wewnętrzną. Motorniczy błędnie ocenił odległość do stojącego przed nim tramwaju nr 16 (pociąg 2). Zbyt późne hamowanie było przyczyną uderzenia lewym przednim narożnikiem, w tył „16”. W rezultacie czego w wagonie 736 zostały rozbite szyby: czelowa i filmowa oraz lewa lampa zespolona, wgnieciony narożnik i pękł taran gumowy.

Natomiast tylny wóz „16” stracił szybę tylną i filmową, i lewy tylny zespół lamp. Wgnieciono w nim tylny narożnik.

Gdyby Stanisław Janiszewski zachował na pętli wymagana ostrożność, nie doszłoby do tej przykrych „stłuczki”.

Inspektor Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego EDWARD SUTOR

Wiesław Jeżewski — ABC samochodowego silnika czterowalowego. Wyd. 2 W-wa WKiŁ 1977, cena 50 zł.

Podstawowe wiadomości o budowie, obsłudze i diagnostyce samochodowych silników czterowalowych o zapłonie elektrycznym wraz z ich podstawowym osprzętem. Przykłady nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych. Typowe niedomaganie silników oraz ich przyczyny. W obecnym wydaniu unowocześniono nazewnictwo, dane techniczne i materiał ilustracyjny.

Tadeusz Szczepanek — Wynalazczość pracownicza czynnikami postępu technicznego. W-wa IW CRZZ 1976, cena 35 zł.

W części I omówiono wynalazczość i patenty w gospodarce współczesnej (zarys współ-

zależności nauki, techniki i produkcji, ogólna charakterystyka rozwoju wynalazczości w Polsce, wynalazczość pra-

Co czytać?

cownicza w rozwoju społeczeństwa; w części II — ekonomiczne znaczenie i warunki rozwoju wynalazczości pracowników w przedsiębiorstwie przemysłowym (organizacja i planowanie wynalazczości ja-

ko źródło i czynnik postępu technicznego).

Adam Koseski — Budowa rozwinętego społeczeństwa socjalistycznego. Zarys koncepcji politycznej. W-wa MON 1977, cena 30 zł.

Próba ukazania koncepcji politycznej budowy rozwinętego społeczeństwa socjalistycznego w europejskich krajach RWPG. Skoncentrowano uwagę przede wszystkim na węzłowych problemach kształtowania takiego społeczeństwa zawartych w programowych dokumentach partii marksistowsko-leninowskich. Autor daje również charakterystykę modelu rozwinętego społeczeństwa socjalistycznego.

Opracował: Dział Informacji Technicznej i Racjonalizacji

Berliety na cenzurowanym

A tak marzyły nam się te wozy o nowoczesnej linii karoserii. Przestronnym wnętrzu. Wygodnych siedzeniach. Gorących marzeń nie studiował chłód narzekających i wielu pretensji wcześniejszych od nas, posiadaczy Berlietów — kierowanych pod adresem ich producenta — Jelczańskich Zakładów Samochodowych.

Mówiąc o pretensjach, nie chcę być gołosłowną. Otóż uczestnicząc w ub. roku w wyjeździe do MKZ w Warszawie, wysłuchałam przy okazji zwiędzania zaplecza gospodarzy — mniej więcej tego samego o czym mówią dziś nasi pracownicy.

W styczniu br. MPK otrzymało pierwsze Berliety. Pierwsze wozy i pierwsze z nimi kłopoty. W przedsiębiorstwie oddano je najlepszym, z długoletnim stażem w zawodzie kierowcom. Szkoda, że w Zakładach w Jelczu nikt nie pomyślał o wcześniejszym ich przeszkoleniu do pracy, na bądź co bądź nowym i stosunkowo skomplikowanym sprzęcie. Dopiero przy samym odbiorze wozów, kierowcy otrzymali „mini”-instruktaż i wyruszyli „na podbój” Krakowa. Pierwszą „przygodę”, z co dopiero odebrany wozem, przeżył kierowca Jerzy Golezyk z WEA Czyżyny. W drodze do Krakowa nastąpiło w prowadzonym przez niego Berlicie pęknięcie szyby przedniej. Odpryski szkła wpadały do środka wozu. Na szczęście oberzło się bez wypadku, ale... czy zawsze można mieć szczęście i czy każdy kierowca ma na nie monopol?

Nasi kierowcy chcą efektywnie pracować, równocześnie utrzymywać Berliety w takim stanie, aby jak najlepiej i jak najdłużej służyły pasażerom i przedsiębiorstwu. W codziennej swej pracy napotykają jednak na szereg trudności, a że są świetnymi fachowcami, zdają sobie sprawę, że coś tu nie jest tak jak powinno, że Berlietom rodem z Jelcza można wiele zarządzić.

Do KZ PZPR przyszedł prosto ze swoich stanowisk pracy kierowcy: Bolesław Krystyniecki z WEA Bieńczyce — 35 lat pracy w zawodzie, Jerzy Golezyk z WEA Czyżyny — 20 lat pracy; st. dyplomowani mistrzowie: Julian Luty z WEA Bieńczyce, Jerzy Sambrski z WEA Czyżyny. Przyszli również: kierownicy Wydziałów Eksploatacyjnych Autobusowych — mgr inż. Stefan Teczyński z Bieńczyce i Leszek Rumian z Czyżyn z zastępcą d/s technicznych Józefem Brylskim oraz szef Zakładu Komunikacji Samochodowej inż. Antoni Goc. Spotkanie prowadził I sekr. KZ PZPR — Adam Jędrusik:

— Narzekacie na Berliety! Co wam konkretnie — powiedzcie — „nie leży”? Co dzieje się z Berlietami, że do tego spotkania dojść musiało?...
Mówią ci, którzy Berlietami przewożą dzień w dzień setki, tysiące pasażerów oraz ci, którzy łamią sobie głowy przy zbyt częstych ich naprawach. Co pierwszym utrudnia eksploatację, a drugim naprawy i konserwację taboru? Powodów do narzekania na autobusy, które w niedalekiej przyszłości mają być podstawowymi (podobno starego typu Jelcze mają być stopniowo wycofywane) w miejskiej komunikacji, jest nie mało. Do wypowiedzi nikogo nie trzeba było zachęcać. No cóż, sporo z tego w ciągu pół roku użytkowania wozów nabierało. Jedni i drudzy, pełni niepoko-

— Producent nie pomyślał o zestawie fabrycznym narzędzi do napraw i regulacji;
— Wprawdzie za słuszną reklamowaną częścią serwis fabryczny zwraca pieniądze, ale użytkownik nie ma ich gdzie kupić;

— W Berlietach zastosowano drogie płyny. Ze względu jednak na brak możliwości pełnego uszczelnienia układów, zużycie ich jest większe od przewidywanego;
— Niedopracowane jest nadwozie. Ustawicznie obrywają się głośniki, lampy i listwy ozdobne;
— Do autobusów nie dostarczono instrukcji naprawy;

— Duże zużycie paliwa — 44 l na 100 km;
— Podczas użytkowania bardzo szybko przestają działać szybkościomierze i drogomierze;

naciskaniu użycia dużej siły;
— Mimo dużych umiejętności zawodowych prowadzącego, Berlietem nie da się ruszyć z miejsca bez szarpnięcia.

Do tego przydługiego „zestawu” problemów z Berlietami dorzucam jeszcze pytanie:

— Dlaczego dotąd nikt nie określił, jaki duży mają mieć te wozy (bez remontu kapitalnego) przebieg i kto wykonywał będzie naprawy zespołów lub całych pojazdów? Sprawa ta niepokoi. Najstarsze bowiem kursujące po Krakowie Berliety mają już po 50 tys. przejechanych kilometrów.

Na szczęście (?) MPK nie jest odosobnione w kłopotach z Berlietami. Mniej więcej takie same mają również inni ich użytkownicy. Na pewno



ju o przyszłość miejskiej komunikacji, rzucają swoje uwagi i spostrzeżenia:

— Bardzo szybko psują się automaty migaczy. Te, które zastosowano w Berlietach, są drogie — cena każdego z nich wynosi po kilka tysięcy złotych. Łatwo można je przecieżyć zastąpić przerywaczami dużo tańszymi stosowanymi dotąd w Jelczach;

— Instalacja elektryczna wykonana jest w sposób skomplikowany. Przy naprawie stwarza dużo kłopotów;

— Brak jest na rynku wkładów filtrów powietrza i paliwa oraz uszczelek do filtrów. Uniemożliwia to przeprowadzanie okresowych konserwacji, co oczywiście wpływa na skrócenie wydajności silnika;

— Zbyt często pękają sprężyny w regulatorze obrotów;

— Układ hamulcowy mało trwałe — szybkie zużycie układzin szczęk hamulcowych i bębnow;

— Zakłady nie dają gwarancji na wyroby gumowe — np. uszczelki, których nie można zakupić, a które szybko się niszczą;

— Częste defekty opon łączą się z nadmiernym grzaniem się kół;

— Przednie drzwi źle usytuowane. Kierowca nie ma zabezpieczenia przed wpadającym z zewnątrz zimnem, nie ma również widoczności, którą zasłaniają stojący przy drzwiach pasażerowie;

— Siedzenia dla pasażerów są z reguły źle dokrecone. Kierowcy zmuszeni są codziennie przykładać przeróżne śrubki, nakrętki, poręcze;

— Pedal gazu wymaga przy

sygnalizowane były one niejednokrotnie producentowi — Jelczańskim Zakładom Samochodowym. Jest ich zresztą tak dużo, że zastanawia, dlaczego nie pomyślano o nich przy zatwierdzeniu prototypu polskiej produkcji Berlieta do masowej produkcji. A może te, które przyszło nam użytkować, odbiegają od licencyjnego, sprawdzonego przecież przez fachowców na polskich drogach?

Za późno na poprawę „wypuszczonego błędów”. Najwyższa pora na wyjście naprzeciw tym, którzy chcą dobrze pracować na nienajlepszym taborze. Czas również na to, by słusne uwagi użytkowników uwzględnić przy produkcji następnych serii tego typu autobusów.

MARIA BUBACZEWSKA



Kawaler Orderu Odrodzenia Polski

Podczas lipcowej KSR, prezydent miasta Krakowa Edward Barszcz wręczył ob. Klemensowi Kuśowi Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

Klemens Kuś, 39 lat pracy w MPK. Umilowanie do pracy społeczno-politycznej. Olbrzymie zaangażowanie w każdej z nich. Urodził się w 1909 r. w powiecie krakowskim. Mimo trudnych warunków materialnych w jakich rodzina żyła, ojciec zdecydował jego jednego ze swoich dzieci kształcić. Kończy więc seminarium nauczycielskie. Po odbyciu służby wojskowej pozostaje w Krakowie. Prowadzi kursy dla alfabetów.

Mając 19 lat bierze udział w organizowaniu związku młodzieżowego „Wici”. Wstępuje do Stronnictwa Ludowego. Równocześnie pracuje społecznie w Towarzystwie Uniwersytetów Robotniczych „TUR” przy organizacji PPS.

Ponieważ w zawodzie nauczycielskim nie może znaleźć pracy, rozpoczyna ją w MPK. Pracuje kolejno w charakterze konduktora, księgowego, kierownika komórek „Kontrola cedu konduktorskich”, st. referenta ekonomicznego w Dziale Ekonomicznym, w końcu w Dziale Taryfowo - Biletowym — skąd odchodzi na zasłużoną emeryturę.

W okresie okupacji, bierze czynny udział w ruchu oporu robotniczo-chłopskim — w podziemnej walce przeciwko hitlerowskiemu okupantowi. Nawiązuje kontakt z towarzyszami z PPS na terenie Zakładów Piekarniczych i Zakładów Ceramicznych gdzie rozpoczęła żywą działalność Gwardia Ludowa. Kolportuje prasę konspiracyjną „Wolność”, „Gwardzistę”, oraz broszury i ulotki — na terenach Zakładów Piekarniczych, MPK i Zakładu „Liban”. Bierze udział w akcjach sabotażowych. Mieszkając bardzo blisko obozu w Płaszowie, dostarcza więźniom prasę konspiracyjną i żywność. Udziela pomocy przy ucieczkach z obozu. Przekazuje wraz ze swoim ojcem paczki z żywnością jeńcom radzieckim zgromadzonym przez hitlerowców w Mogile i obok Kopca Krakusa. Przecho-

W dowód uznania za swą długoletnią, zaangażowaną i twórczą pracę, za wkład w odbudowę kraju i za dotychczasową pracę społeczną, otrzymuje liczne odznaczenia, m. in. „Złotą odznakę za Pracę Społeczną dla m. Krakowa”, „Odnagę”, „Zasłużonego Pracownika MPK”, „Odnagę Zasłużonego Pracownika Ruchu Spółdzielczego”, a ostatnio podczas lipcowej KSR w naszym przedsiębiorstwie — „Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski”.

Z ul. Waskiej organizuje ucieczki ludzi przeznaczonych na wywóz na roboty do III Rzeszy. Do własnego mieszkania przyjmuje małżeństwo wysiedlone po upadku powstania z Warszawy. Dalej bierze udział w sabotażach. Przechowuje w domu odebraną okupantowi maszynę do liczenia — własność MPK, którą po wojnie zwraca zakładowi.

W latach 1943—44 przechowywana broń i amunicję dostarcza łącznikowi, a ten z kolei przewozi partyzantom do lasów jasielskich. Podczas jednej z takich wędrówek z bronią Klemens Kuś, zostaje pobity przez niemieckiego żandarma kolbą po głowie, od czego traci częściowo słuch.

W pierwszych dniach wolnej już Ojczyzny, pracuje w prowizorycznym szpitalu wojskowym. Oddaje krew dla rannych polskich i radzieckich żołnierzy. Działa przy uruchamianiu komunikacji w mieście. Bierze udział w zakładaniu spółdzielni produkcyjnych. Przez wiele lat aktywnie pracuje: w Zjednoczonym Stronnictwie Ludowym, FJN, PCK, spółdzielczości, TPPR, Klubie Honorowych Dawców Krwi, Komitecie blokowym. Pełni w sadzie funkcję ławnika. Jest jednym z tych, którzy walczą z alkoholizmem.

Za działalność czerwono-krzyżską zostaje odznaczony „Odnagą Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi”, „Odnagą 25-lecia PCK”, „Odnagą 50-lecia PCK”, Brązową, Srebrną i Złotą „Odnagą Honorowy Dawca Krwi” oraz „Odnagą Honorową I, II i III stopnia”.

Cóż tu jeszcze można dodać do tak bogatego życiorysu odznaczonego, chyba to, że prawdziwą pasją oraz treścią jego życia była zawsze praca zawodowa i społeczna — aktywne działanie dla rozwoju Ludowej Ojczyzny.

Maria Bubaczewska

Miast inwestycji — usprawnienia

Najbardziej optymalne doświadczenia uzyskano w Łodzi. W ciąg uroku w oparciu o elektroniczny system przetwarzania danych uzyskano około 27 proc. złagodzenia szczytów komunikacyjnych.

Dlatego też krakowskie MPK podjęło konsultacje z łódzkim przedsiębiorstwem oraz Zakładem Elektroniki i Informatyki Gospodarki Komunalnej w Łodzi. Wynikiem powyższych było zlecenie ZEIL w Łodzi prac obliczeniowych mających na celu wprowadzenie w Krakowie podobnego systemu.

Dane do badań zebrano w oparciu o sprzedaż biletów miesięcznych pracowniczych i szkolnych, uwzględniając miejsce zamieszkania, miejsce pracy, czas rozpoczynania pracy i system zmianowy. W tym celu miasto podzielono na 99 rejonów komunikacyjnych, a sieć komunikacyjną na 250 odcinków, uwzględniających długość, szybkość przejazdów i efektywność przewozów.

Uzyskany z maszyny cyfrowej materiał usystematyzowano pod względem połączeń komunikacyjnych w dwóch wersjach i przedłożono komisji powołanej przez przewo-

dniczacego Komisji Gospodarki Komunalnej, Komunikacji i Łączności Rady Narodowej m. Krakowa celem ustalenia, które z zakładów pracy mogą być brane pod uwagę przy przesunięciach godzin pracy.

Tak przygotowany materiał powtórnie przeanalizowano w Łodzi. Analiza wykazała, że najlepsze efekty w rozładunku szczytu przewozowego uzyskać można o godz. 7.00 — ilość pasażerów zmniejsza się z 230 tys. do 140 tys., natomiast przed godz. 6.00 ilość ta zmniejszyła się tylko o 35 tys. Zaważyła na tym trzymianowość pracy w dużych zakładach, rozpoczynających pracę o godz. 6.00

Wynik omówionych powyżej badań przedstawił na KSR kierownik Działu Koordynacji Eksploatacyjnej Tadeusz Pilarski.

Kierunek prac i ich efekty zostały przyjęte z uznaniem przez władze m. Krakowa w osobie Prezydenta miasta — Edwarda Barszcza. Na posiedzeniu KSR, przedsiębiorstwo nasze uzyskało również zapewnienie, że zostaną podjęte przez Radę Narodową m. Krakowa decyzje mające na celu dalsze rozwinięcie podjętych badań oraz realizację wyciągniętych wniosków.

W dalszej kolejności zamierza się przeanalizować możliwości przewiezienia osób zaczynających pracę o godz. 6.00. Opracowanie kompleksowe pozwoli na wprowadzenie nowych godzin rozpoczynania pracy w poszczególnych zakładach od października br. Wymaga to jednak zrozumienia i pełnego zaangażowania ze strony zainteresowanych przedsiębiorstw i szkół.

(Opracowano na podstawie informacji Tadeusza Pilarskiego, kierownika Działu Koordynacji Eksploatacyjnej)

Pierwszy turniej wydziałowy

W dniu 1 lipca w świetlicy WET Nowa Huta, odbył się finałowy turniej tenisa stołowego o mistrzostwo Wydziału, zorganizowany staraniem pracowników. Do turnieju przystąpiło 16 zawodników. Pierwsze miejsce i tytuł mistrza Wydziału zdobył Stanisław Dudek, drugie miejsce Adam Adamczyk, a trzecie Jerzy Pokuciński.

Po zakończeniu turnieju najlepszym zawodnikiem wręczono nagrody i dyplomy ufundowane przez ORZ oraz ZRKFiT.

Następnie odbyło się kilka gier pokazowych z udziałem zaproszonego na turniej wie-

lokrótnego mistrza MPK — Stanisława Mikulskiego.

WET Nowa Huta gorąco apeluje o podjęcie akcji popularyzacji tenisa stołowego przez wszystkie Wydziały naszego przedsiębiorstwa w myśl hasła: „Tenis — sport myśli i zręczności, niechaj w Wydziałach wszystkich gości”.

Reprezentacja WET Nowa Huta oczekuje propozycji rozgrywania meczy międzywydziałowych. Chętnych prosimy o porozumienie się z dyspozytorem Wydziału L. Kalinowskim.

JERZY POKUCIŃSKI
motornicz WET Nowa Huta

Kwalifikacje i uczciwość

Wypadek, dnia 31 lipca. Godzina 14.50. Tramwaj linii 24 (pociąg 5) prowadzony przez motorniczego (nr służbowy 670) Wojciecha Pykę (lat 30). Jechał on z Borku Fałęckiego w kierunku Prokocimia. Na zwrótnicy rozjazdowej — elektrycznej, usytuowanej w Łagiewnikach (wjazd na pętlę od strony Borku w kierunku Matecznego), nie zachował szczególnej ostrożności w czasie przejeżdżania przez skrzyżowanie oraz bezpiecznej szybkości. Nie zauważył położenia zwrótnicy. Jego zdaniem była ustawiona na właściwy kierunek jazdy — na wprost. Tymczasem w czasie szybkiego przejeżdżania przez sanki zwrótnicy, została ona elektrycznie przełożona w kierunku pętli w Łagiewnikach.

Motorniczy zorientował się w sytuacji dopiero wówczas, gdy jego tramwaj skreślił w pętlę miast jechać na wprost. Hamował, ale ze względu na bardzo małą odległość i dużą szybkość, nie zdążył zatrzymać tramwaju. Uderzył lewym przednim narożnikiem wozu silnikowego w lewy tylny bok przyczepy stojącej z „woli ruchu” (czerwone światła sygnalizacji ulicznej) jadącej w przeciwnym kierunku tramwaju linii 24 (poc. nr 6), prowadzonego przez motorniczego (nr służb. 709) Wiesława Fafarę.

Efekt — wóz silnikowy nr 43 został wykołejony obydwoma zestawami kół na międzytorze, a jego przyczepa przednim zestawem kół.

Skutki: wagon nr 43 — lewy przedni narożnik wgnieciony, zawieszenie podprężelowe urwane, aparat pociagowy urwany, drzwiczki zewnętrzne od nastawnika urwane i lakier zarysowany; wagon nr 581 — wykrzywione lewe przednie oblachowanie i zarysowany lakier; wagon nr 580 — wykrzywiony lewy przedni narożnik oblachowania, zerwane trzy listwy pionowe, zdeformowane jedno pole oblachowania i zarysowany na całej długości przyczepy lakier oraz rozbita szyba okienna. Zniszczeniu uległo 6 pól siatki na międzytorzu i pięć słupków oraz uszkodzona została studzienka odpływowa usytuowana na międzytorzu (pęknięty beton). Wagon na tor wstawił dźwig MPK. Dwoje pasażerów odniosło obrażenia ciała: Marian Nowicki (lat 53) zamieszkały Czchów Tarnowski, Henryka Sapko (lat 63) zamieszkała Kraków ul. Na Łuku 1/1. Poszkodowani nie korzystali z pomocy lekarskiej. Rozprawy sądowej nie ma. Pozostaje jednak problem uczciwości motorniczego... zeznawał wszak, że przyczyna najechnania była wada elektryczna zwrótnicy rozjazdowej.

Po sprawdzeniu w obecności motorniczego wspomnianej zwrótnicy, przez którą przejeżdżały tramwaje od strony Borku Fałęckiego i od ul. Brożka, gdy stwierdzono, iż zwrótnica nie wykazywała żadnych wad ani usterek, motorniczy zmienił swoje zeznanie, tym razem twierdząc, że miał niesprawne hamulce i nie mógł zatrzymać tramwaju tak, by uniknąć wypadku. Tramwaj ten został zabezpieczony do komisyjnego badania urządzeń hamulcowych.

Motorniczemu zatrzymałem pozwolenie na prowadzenie wozów tramwajowych. Zostanie ono przesłane do Działu Szkolenia Służb Ruchu.

Dodać należy, iż przyczepa najechna — została wykołejona tylnym zestawem kół. To w znacznym stopniu przedłużyło czas zatrzymania ruchu na tym odcinku.

Inspektor
Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego
EDWARD SUTOR



Rys. JERZY KUBIK

HUMOR

TRZYMANA KRÓTKO

— Moja córka jest w domu krótko trzymana!
— Czy pani nie przesadza z surowością? Przecież to już dorosła dziewczyna!
— O, dopóki nie wyjdzie za mąż, musi się zjawiać w domu przed ósmą. Przecież sama nie będę kąpać wnuka i układać go do snu!

DIAGNOZA

— Bardzo lubię kobiety, wino i śpiew — zwierza się pacjent lekarzowi.
Lekarz po dokładnym zbadaniu delikwenta, oznajmia:
— Będzie pan musiał wystrzegać się wina i kobiet. Śpiewać pan może.

NIC DZIWNEGO

Turysta zwiedzający Ziemię Świętą, prosił przewodnika o przewiezenie go przez jezioro, za co ten zażądał 100 dolarów.
— Aż 100 dolarów?
— Pan nie wie, że to jest jezioro, przez które Chrystus przeszedł boso?
— Wcale się nie dziwię. Przy takich cenach!

PYTANIE

— Mamo, czy misjonarze idą do nieba? — pyta ośmioletni Tadeusz.
— Tak, kochanie, po śmierci idą do nieba.
— A lwy?
— Nie, lwy są przecież zwierzętami.
— A lew, który zjadł misjonarza?

PLANOWANIE

— Jak to? Planujecie na przyszły rok dla waszego ogrodu zoologicznego trójbarwnego wielbłąda? Przecież takich wielbłądów nie ma.
— O tym to ja wiem, tylko myślałem, że przy zatwierdzeniu planu muszę wam coś pozostawić do skreślenia.

STRACH NIEPOTRZEBNY

Pan Nowak zwraca się do sąsiadki:
— Musi pani powiększyć swe wydatki na ogród o stracha na wroble, bo wszystko pani wyjedzą.
— To niepotrzebne. Ja sama jestem prawie przez cały dzień w ogrodzie...

SOLENIZANT

Na ulicy gra orkiestra strażacka. W przerwie podchodzi do jednego z trębaczy przechodzień i pyta:
— Co to za okazja do koncertu, bo święta żadnego dziś nie ma.
— Gramy dla naszego prezesa, który obchodzi 25-lecie przynależności do straży pożarnej.

— A czemu jubilat nie pokaze się choć w oknie?
— Jak to w oknie? Przecież on tutaj gra na basie!

URLOP

— Gdzie spędziliście urlop? — pyta koleżanka znajomą.
— Na Złotych Piaskach, nad Morzem Czarnym.
— O, to mieliście piękne wakacje.

— O tak, przywieźliśmy 7 par butów, kożuch dla mnie, dwa dywany, 10 bluzek, 20 par rękawiczek i sporo jeszcze innych rzeczy.

CIEKAWOŚĆ

Oskarżony do sędziego:
— Proszę o odroczenie sprawy, bo mój obrońca nie przyszedł.
— Co z tego? Milicjant złapał was na gorącym uczynku, gdy wsadzaliście rękę do cudzej kieszeni. Ciekaw jestem co tu jeszcze mogłoby powiedzieć obrońca?
— No właśnie, panie sędzio, ja też jestem ciekaw!

Z różnych miast

POZNAN — „Reputacja” — Dyrektor naczelny WPK o komunikacji miejskiej i pasażerach (wypowiedź dla Magazynu „Tydzień”)

(...) Pracownicy gospodarki komunalnej w ogóle nie cieszą się najlepszą opinią społeczeństwa. (...) Otóż komunikacja miejska stanowi część gospodarki komunalnej. (...) Zauważyliśmy, że często pasażerowie zdradzają niezadowolone ze stanu usług komunikacyjnych w mieście i to rodzi w nich frustrację. Wzajemne rozdrażnienie pasażerów i pracowników potęguje się w tłoku, w jakim odbywa się najczęściej podróż tramwajem i autobusem. (...)

(...) Myślę, że to pasażerowie są agresywni, a nie pracownicy. (...) Ja sam niedawno, gdy informowałem pasażerów, że nastąpiła awaria i następny tramwaj pojedzie za 15 minut zostałem zełżony jak smarkacz i wtedy obiecałem sobie, że więcej nigdy już się nie odezwę. (...)

POZNAN — Jazda stadami i... jej przyczyny

Poznańscy naukowcy przebadali na przykładzie linii nr 74 łączącej Osiedla Winogrody i Rataje problem niepunktualnego kursowania autobusów, a w szczególności zjawisko tzw. stadnego kursowania wozów.

W rezultacie okazało się, że... wszystkim winni są pasażerowie, którzy bawią się drzwiami, podczas gdy kierowca nie może ruszyć z miejsca, gdyż ma zablokowane hamulce. W dodatku pasażerowie bardzo niemrawo wsiadają i wysiadają.

Redakcja „Ekspresu Poznańskiego” powołując się na apel ekspertów apeluje do pasażerów, aby wyzywali się w salonach gry, a nie w środkach komunikacji miejskiej.

POZNAN — Pociąg prowadzi... kolega

Czytelnicy Magazynu Ilustrowanego „Tydzień” proponują, aby na wzór tramwajów lipskich w NRD umieścić we wszystkich wagonach tablicę z napisem: „pociąg prowadzi motorniczy... (nazwisko i imię) Motywacja wniosku jest następująca: „wiedzielibyśmy przynajmniej, kto rozbija nam nosy, gwałtownie hamuje j.n.p. na Rondzie Kopernika”.

Druga propozycja dotyczy domalowania do tabliczki z nazwiskiem ewentualnie numerem służbowym motorniczego zielonego listka. Spełniałby on rolę uniwersalnego symbolu, który mógłby oznaczać, że: a) motorniczy jest świeżo upieczonym absolwentem szkoły jazdy — albo b) wybaczcie, jeśli zdarzy mu się gwałtowne ruszenie lub przedwczesne zażalenie drzewi.

wybrał: Andrzej Gielecki

KOMUNIKAT

Dział Osobowy MPK informuje, że z dniem 1 sierpnia 1978 r. została wprowadzona w życie Uchwała nr 100 Rady Ministrów z dnia 21 lipca 1978 r. w sprawie wcześniejszego przechodzenia na emeryturę pracowników uspołecznionych zakładów pracy w okresie do dnia 30 czerwca 1979 r.

W myśl cytowanej uchwały pracownicy mogą za zgodą zatrudniającego zakładu pracy i porozumianiu na swój wniosek stosunku pracy do dnia 30 czerwca 1979 r. — przejść na wcześniejszą emeryturę przy spełnieniu następujących warunków:

- mężczyźni po osiągnięciu 60 lat życia i 25 lat pracy
- kobiety po osiągnięciu 55 lat życia i 20 lat pracy.

Przejście na wcześniejszą emeryturę winno być uzasadnione ważnymi względami osobistymi.

Wniosek o przyznanie wcześniejszej emerytury winien wpłynąć do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych najpóźniej do dnia 30 czerwca 1979 r.

UWAGA!

Powyższa uchwała stosuje się również do pracowników, którzy wymagany wiek osiągną do dnia 30 września 1979 r. i którzy wniosek o emeryturę zgłoszą do dnia 30 czerwca 1979 r. Przyznawanie emerytury następuje od dnia, w którym pracownik osiągnął ten wiek.

Zakład pracy może odmówić wyrażenia zgody na wcześniejsze przejście pracownika na emeryturę, jeżeli jest to uzasadnione interesem zakładu pracy.

Szczegółowych informacji w przedmiotowej sprawie udziela Dział Osobowy MPK.

Zastępca kierownika Działu Osobowego
Irena Zaboronek

DOMAGAMY SIĘ KARY

Chuliński wyczyn

Autobus MPK „Jelcz” nr rej. KV 80-50 boczny 1325 linii 123 prowadzony przez kierowcę nr służbowy 2468 Ryszarda Urbasia jechał w kierunku Mistrzejowic. O godz. 20.30 7 VIII br. na ul. Daniłowskiego został zatrzymany przez wbiegającego na jezdnię mężczyznę z nożem. Po zatrzymaniu się autobusu, uderzył on nożem kilka razy w czołową szybę i z lewej strony w okno drzwi kierowcy. Kierowca zdążył zasunąć szybę okna. W wyniku uderzenia szyba została rozbita. Chcąc uspokoić napastnika kierowca otworzył drzwi dla pasażerów i wysiadł z autobusu. W tym czasie grożący nożem chuliński wszedł do jego wnętrza. Grożąc nożem wyrzucił pasażerów. Zamknął drzwi. Siadł za kierownicą i uruchomił autobus. W czasie jazdy kilkakrotnie wjechał na chodnik łamiąc drzewa rosnące na skwerach. Skręcając z ul. Daniłowskiego w prawo (kierunek Cementowni) na al. Rewolucji Kubań-

skiej wjechał na chodnik. Uderzył przodem autobusu w rosnące na skwerku drzewo. Autobus zawiesił się na górnej części złamanego drzewa.

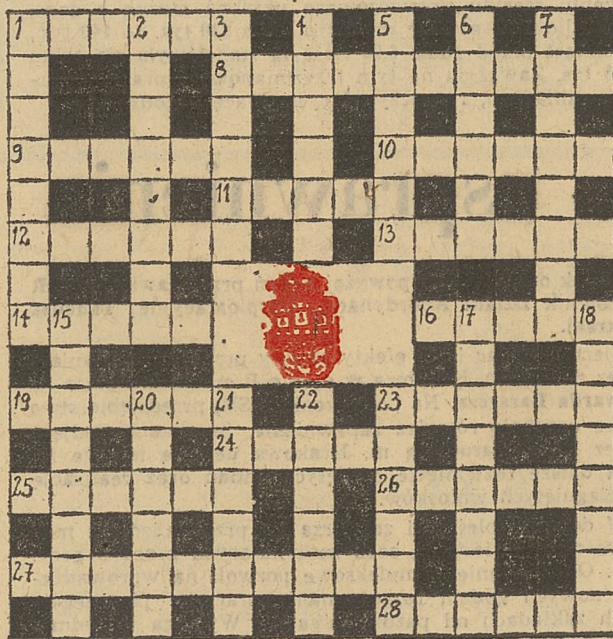
Sprawca usiłował zbiec lecz w trakcie wysiadania z autobusu został zatrzymany przez wezwanych przez kierowcę funkcjonariuszy MO. Chuliński odtransportowano do KD MO — Nowa Huta, a następnie po pobraniu krwi zatrzymano w areszcie.

Na ten bezprecedensowy chuliński wyczyn pozwolił sobie kierowca Budostalu Ryszard Hamersmit syn Gustawa i Kazimierzy ur. 15 maja 1952 r., w Wieliczce zamieszkały w Nowej Hucie os. Na Skarpie 55 m. 11.

Efekt wyczynu: autobus uszkodzony, zniszczone drzewa, przerażeni pasażerowie oraz kierowca MPK. Przeciwno Hamersmitowi sprawę prowadzi WRD KW MO.

ANDRZEJ WYPOROWSKI
Inspektor ds. Dochodzeniowo-Wypadkowych

KRZYŻÓWKA NR 61



POZIOMO: 1) Szaszkodliwy zdolnienia. 10) Sławny amerykański wynalazca. 11) Dla obu stron pisania. 9) Wybitne u-

epopeja narodowa. 13) Gdy merostwo, 3. absynt, 4. knebieganie koń. 14) Lasso. 16) Szereki grzbiet w Tatrach. 19) Miejsce mające chronić w czasie wojny. 23) Skacze po górach. 24) Grupa uprzywilejowanych ludzi. 25) Nadziany sliwką. 26) Nad piwnicą. 27) Zimą w Zakopanem, latem nad morzem. 28) Domek na grzędce.

WYJAŚNIENIE
Wyjaśniamy, że autorem zdjęć z obozu młodzieżowego w Mikołajkach, opublikowanych w nr 14 naszego pisma jest Wiesław Zięba. Jednocześnie serdecznie przepraszamy autora i czytelników za brak podpisu pod zdjęciami.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin. Zdjęcia: J. P. Maciński.

Adres Redakcji: MPK, Kraków ul. Wawrzyńska 15, p. 18, telefon 645-30 wewn. 99.

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. E-18