

mpk

NR 16 ROK IV

16-31 VIII 1978

Cena 50 gr

SYGNALIZY

W NUMERZE: ■ 1-007 ZGŁOŚ SIĘ DLA 1-1 ■ TRAGEDIA NA SZYNACH ■ PARTYJNE ZEBRANIE ■ MOŻE I WYKONANY...

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Na budowie przychodni przyzakładowej

Od 2 lat pracownicy nasi uważnie obserwują realizację podstawowych obiektów socjalnych MPK tj. przychodni zdrowia i stołówki przy ul. Rzemieślniczej. Budowy te, prowadzone przez Dyрекcję Rozbudowy m. Krakowa, nie wykazywały dotąd prawidłowego postępu robót, co było przedmiotem licznych krytycznych wystąpień przedstawicieli załogi i kierownictwa MPK do odpowiednich władz. W roku bieżącym sytuacja miała ulec zasadniczej zmianie. Uchwała Wojewódzkiej Konferencji PZPR podkreśliła znaczenie rozbudowy zaplecza technicznego i socjalnego dla komunikacji miejskiej. Ustalono terminy ukończenia budynku przychodni i stołówki na lipiec i listopad br. O konieczności dochowania tych terminów mowiono na KSR w dniu 27

lipca odbytej z udziałem nowego Prezydenta miasta Krakowa mgr inż. E. Barszcza. Miał lipiec, a przychodnia nie została uruchomiona. Gdy zagladaliśmy na budowę 10 sierpnia, stwierdziliśmy tylko, że w budynku przychodni prowadzone są prace wykończeniowe, które opóźniają się z winy podwykonawców „Chemobudowy”. Dla zmobilizowania podwykonawców DRMR II i Chemobudowa rozpisali rozpoczęcie odbioru budynku na 25 sierpnia. Komisja odbiorcza zebrała w tym dniu, stwierdziła jednak, że nie wszystkie roboty zostały zakończone, a niektóre z wykonanych prac wymagają poprawy i uzupełnienia. W związku z tym prace komisji zostały przerwane do dnia 15 września, na który to termin wszyscy wykonawcy zobowiązali się ostatecznie zakończyć swoje roboty.



15 dni
w MPK

● Wydział Sieci i Podstacji przed zbliżającą się zimą, rozpoczął systemem gospodarczym budowę dwóch garaży dla wozów pogotowia podstacyjnego.

● Kierownictwo i zawodnicy sekcji piłki nożnej ZKS „Tramwaj”, dzięki kierownictwu Ośrodka Szkoleniowo Wypoczynkowego w Osieczanach, za zapewnienie im znakomych warunków w czasie pobytu na obozie przygotowawczym do jesiennych rozgrywek.

● W br. odbyło się już (zorganizowanych przez Zakładową Bibliotekę MPK) na terenie przedsiębiorstwa 18 kiermaszy książek. Sprzedano na nich pozycji za 35.200 zł. Najbliższe kiermasze odbędą się w dniach: 9 września na stadionie Kerony w Podgórzu i 22, 23 września w Porębie koło Myslenic. Na pierwszym z wymienionych, sprzedawane będą wydawnictwa o tematyce sportowo-turystycznej.

● W ostatnim okresie czasu, nasi piłkarze mieli (kilka-krotnie) trudności z „dotarciem” z szatni przy ul. Rzemieślniczej, na boisko przy ul. Praskiej. Środek lokomoty, musieli sobie w ostatniej chwili sami załatwiać.

● Wielkim zainteresowaniem krakowian cieszą się 100-złotowe karty na wszystkie linie tramwajowe i autobusowe w mieście — wprowadzone 6* sprzedaży od 26 lipca br. Do końca lipca sprzedano ich 7.100. W miesiącu sierpniu (do 29.) aż 11.925.

● W ramach akcji porządkowania Krakowa, ZRI przystąpiło do remontów i odnawiania zadaszeń przystankowych. M.B.

NASZA RADA

Wydziałowa Rada Związkowa może zdziałać bardzo wiele, może i powinna być spoiwem łączącym załogę, powinna być rzecznikiem interesów załogi. Czy zawsze tak jest?

Kiedy 12 stycznia 1976 roku wybrano w WEA Bieńczyce nową Wydziałową Radę Związkową, większość pracowników odnosiła się do „Niej” dość sceptycznie. Nie ma się czemu dziwić, poprzednia Rada nie robiła bowiem nic, albo bardzo niewiele, a szczytem opieszałości było niewykorzystanie funduszu K.O. (5000 zł) przeznaczonego na zakup biletów do kin dla pracowników naszego Wydziału. Jeśli nie potrafiono kupić biletów co jest przecież dość proste — to co mówić o innych sprawach, trudniejszych, bardziej skomplikowanych. Niewielu więc pracowników WEA Bieńczyce

wierzyło, że teraz coś może się zmienić. Tak więc wyjątkowo trudne zadanie czekało członków nowo wybranej Rady. Do zrobienia było bardzo wiele, a właściwie wszystko. Gdy przewodniczący tow. Czesław Nowak przedstawił członkom Rady swoje zamierzenia, byli po prostu przeżeraeni. Wydawało się, że ogrom pracy jaki ich czeka przerasta ich siły i możliwości. Jednak tow. Nowak przekonał pozostałych członków Rady, że nie jest to takie straszne, że systematyczność i konsekwencja w działaniu na pewno pozwolą osiągnąć zamierzone cele.

Przewodniczący Naszej Rady porozumiał się z naszą or-

ganizacją partyjną i IV kołem ZSMP.

Na wspólnym posiedzeniu postanowiono działać razem, dla dobra Wydziału i przedsiębiorstwa, dla naszego wspólnego dobra. Młodzież zrzeszona w ZSMP wykonała nowy wystrój świetlicy. Teraz — stopniowo — coraz większa grupa naszych pracowników zaczęła włączać się do przedsięwzięcia Rady. Kierowcy podejmowali czynny udział w pracach Rady, produkcyjne na rzecz Rady, rosły więc fundusze, którymi mogliśmy wspólnie dysponować. Oprócz takich podstawowych działań kulturalno-oświatowych jak bilety do kin i na imprezy (fundusz regularnie przekraczany), organizowanie wycieczek (kilku-

dniowe do Jelcza i Bieszcza-dów), zorganizowano przemysłowe spotkania załogi bieńczyckiej w świetlicy przy ul. Bocheńskiej. W naszej Wydziałowej świetlicy organizowano — jest to kontynuowane — spotkania z wyróżniającymi się pracownikami Zakupiono dwa telewizory do odbioru programu czarnobiałego. Jeden z nich umieszczono w jadalni na zapleczu, a drugi w świetlicy. Kupiono: szklanki, talerzyki, nakrycia stołowe, nakrycia deserowe oraz termosy i miseczki. Tworząc zespół muzyczny kupiono gitarę elektryczną, wzmacniacz i kolumny głośnikowe, a w planach jest dalsze uzupełnianie instrumentów muzycznych. Wspólnie z młodzieżą z ZSMP u-

fundowano książeczkę mieszkaniową dla sieroty z Domu Dziecka i otoczono ją troskliwą opieką. Wszystkie te osiągnięcia były możliwe dzięki wysiłkowi dużej części załogi, dzięki ich pracy, czynom, zaangażowaniu. Najważniejsze, podołano dotąd niuflowym, do działania.

Dzięki uprzejmym staraniom Rady utworzono bibliotekę Wydziałową z przeszło trzema tysiącami egzemplarzy, równocześnie zaciężono współpracę z biblioteką zakładową.

Nasza Rada zainicjowała przeprowadzanie kiermaszy książkowych na terenie Wydziału. Było to kapitalne wyjście naprzeciw potrzebom pracowników — którzy nie zawsze mają czas zagladnąć do księgarni — a dowodem na to niech będzie ponad 50 tys. utargu. Odbyło się również (dokończenie na str. 4)

...nie poskąpie Ci pochwał. Mczesz być pewien

A. WESKER

Dziś nie jeżdżili „trzynastki” — awaria sieci. Wczoraj, przedwczoraj oczekiwanie na tramwaj jakikolwiek w kierunku Bronowic — wytracało z równowagi. Awaria sieci — informowano w Głównej Dyspozytorni MPK.

Oczywiście to „dziś” i „wczoraj” to daty moich irytujących „spotkań” z komunikacją miejską. Warte dziś przypomnienia, bo właśnie wówczas uświadomiłam sobie rolę jednej z niewielkich komórek organizacyjnych w MPK-owskim schemacie — Wydziału Sieci i Podstacji — w życiu miejskiej komunikacji. Bez nich pomyślałam „daleko nie dojeżdżymy”. Z tym większym więc zainteresowaniem przyjechałam od I sekretarza KZ PZPR — tow. Adama Jędrusika zaproszenie do udziału w Egzekutywie Wyjazdowej. Wspólnie z towarzyszami miałam przyjrzeć się pracy „sieciowców”. Minęło kilkanaście dni od spotkania z tymi ludźmi. Mogę już dziś napisać obiektywnie o tym co wówczas wydało mi się fascynacją chwili. Raz, że forma tego spotkania odbiegała daleko od tego co przywykliśmy rozumieć pod sformułowaniem „egzekutywa wyjazdowa”. Dwa — tyle zmian w Wydziale na lepsze! Ale nie uprzedzamy faktów.

OCENIAJĄCYCH BYŁO SPORO...

...członkowie Egzekutywy KZ. I sekretarze POP i OCP, przedstawiciel ZSMP, Rady Zakładowej, Zw. Zaw. „Sieciowcy” przy pracy — to przede wszystkim przewidziano harmonogram wyjazdu.

A więc wizyta w Nowej Hucie. Na skrzyżowaniu ulic Ujastek i Kijowskiej brygada Kazimierza Dzioba wymienia słupy i „sieć typu bieńczyckiego” na „typ kolejowy”. Sieć typu „bieńczyckiego” ulega zbyt częstym zerwaniom a „kolejówka” jest wytrzymałsza i bezpieczniejsza. Można na niej pracować bez wyłączania napięcia. Przy demontażu słupów pomagają studenci odbywający praktyki. Szkoda, że do dziś nie dotarła tu mechanizacja (brakuje spawacza i dźwigu) — pracuje się łopatkami i kilofami. Irytuje pracowników braki drobnych narzędzi w tej pracy: rękawic, baterii do latarek 4,5 V potrzebnych do zabezpieczenia odcinka pracy nocą, czy nawet kluczy koronkowych nr 10, 13, 17, 19, 24.

UCZ SIĘ, MOŻESZ SIĘ PRZECIEŻ TEGO NAUCZYĆ...

Tak do tego Wydziału wkroczyła automatyka. Prawo XX wieku! Ale zaskakuje rodzima, MPK-owska inwencja... Okazuje się, że są u nas „otwarte głowy”, którym nie obce są sformułowania „pole automatyki”, „zdalnie sterowanie”. Własnym sumptem przy odrobinie dobrej woli i przy świetnej organizacji. Ale nie uprzedzamy faktów.

EGZEKUTYWA WYJAZDOWA

KIEDY ZASŁUŻYSZ NA UZNANIE...

Na większości wizytujących podstację trakcyjną w Zajezdni w Nowej Hucie schłodność obiektu — zrobiła wrażenie. Pani Ewa Kozioł — operator tej stacji, mówi o swojej pracy — „dziś miałam 7 razy wybicie”. Awaria sieciowe zależą w dużym stopniu od tego jak jeżdżą motorowi — mówi. — Nie każdą z nich usunie automat. Czasem musimy wyzywać Pogotowie Podstacyjne.

ZIELEN I AUTOMATY

Laboratorium Elektryczne. Tu bada się m. in. wytrzymałość izolatorów, robi pomiary uziemień, oporności szyn, przekazy, a także pobuty, rękawice, sprzęt elektryczny,

wozy wieżowe. Myśli się o zaproszeniu do współpracy studentów Politechniki Krakowskiej — pomogą i nauczą się.

Z ogromnym zainteresowaniem oglądaliśmy podstację w Czyżynach wyposażoną w układ zdalnego sterowania i ekran z naniesionymi liniami tramwajowymi. Zapala się sygnał świetlny na ekranie. Awaria! Dyżurny podstacji — usuwa ją. — To tylko zgrupowanie wozów!

— To nasza własna dyspozytorna mocy — mówi kierownik wydziału inż. Jan Sokołowski; włącza i kontroluje sprawność ekranu świetlnego — Koledzy z Oddziału Podstacji sami go zbudowali w czerwcu 1977.

PLENUM

O wykonaniu zadań planowych, o współpracy w kolektywie, o sukcesach i kłopotach — o wszystkim chcieliby dziś usłyszeć członkowie Egzekutywy. Krótkie informacje przedstawili: I sekretarz POP Stefania Pater, przewodniczący Rady Oddziałowej ZZ — Jan Janas, wiceprzewodnicząca V Kola ZSMP — Zdzisława Muzyk i kierownik Wydziału Jan Sokołowski, który mówił o sukcesach zatrudnionych w Wydziale pracowników, o ich pracy i problemach. O tym, że regeneruje się tu części wartości 1 mln zł. odzysku materiałów. I choć to trzy razy więcej kosztuje — płacimy, bo jest to konieczne — części dostać nie można.

O zmianach organizacyjnych; do 1975 r. na jednej zmianie pracowały 3 operatorki, obecnie po przeszkoleniu wystarczy jedna. Pozostałe zatrudniono przy konserwacji urządzeń. W roku 1977 — 102 pracowników zdobyło uprawnienia SEP-owskie. Wprowadzono nową funkcję — brygadzystów rejonowych, którzy odpowiadają za stan sieci w swoim rejonie. Efekt zmian; oszczędności etatowe i lepsza organizacja pracy.

„Cóż marzy nam się otrzymanie zwykłych połączeń telefonicznych — mówi — wówczas mielibyśmy zdalne sterowanie z całą siecią miasta”.

Kraków ma w 98 proc. ogrzewanie zwrotnice (Warszawa 48 proc.). W 1977 na 16 Podstacjach mieliśmy tylko 4 uszkodzenia. Wskaźnik zwolnień pracowników wynosi u nas 0,03. Po odbyciu służby wojskowej wracają do nas młodzi. To świad-

(dokończenie na str. 2)



Kandydat PZPR Stanisława Szarańska otrzymuje wiązaną kwiatów i najlepsze życzenia od I sekretarza KZ PZPR tow. Adama Jedrusika.



Nowy I sekretarz VII OOP tow. Anna Zajac.

Partyjne zebranie

23 sierpnia punktualnie o godz. 9.30 rozpoczęło się w WEA Bieńczyce zebranie partyjne z udziałem I sekretarza VII OOP tow. Stanisław Jaskiewicz. Problemy związane z wykonaniem zadań planowych przedstawił kierownik WEA Bieńczyce mgr inż. Stefan Tęczyński. Na zakończenie swojej wypowiedzi zaapelował do kierowców o czynne branie udziału w przeglądach OT-2 i naprawach bieżących. Apelen ten spotkał się z pełną aprobatą zebranych. Jednocześnie kierownik zobowiązał mechaników wykonujących naprawy autobusów do czytelnego podpisywania kart pracy imieniem i nazwiskiem. Czas po prostu skończyć ze złą tajemniczością i przyjąć osobistą odpowiedzialność za wykonaną pracę.

Zastępca kierownika ds. eksploatacyjnych Conrad del

Fidali mówił o dyscyplinie pracy. Sytuację na zapleczu przedstawił z-ca kierownika ds. technicznych Antoni Madejowicz. Również i on wykażał, że wiele jeszcze jest do zrobienia, aby poprawić efektywność wykonywanych napraw.

Miała też miejsce miła uroczystość — przyjęcie w szeregu kandydatów PZPR nowych towarzyszy. S. Szarańska i K. Mulka obdarowani zostali wiązkami kwiatów i najlepszymi życzeniami osiągnięć w pracy politycznej.

W związku z wydelegowaniem tow. S. Jaskiewicza do Technikum dla Przetwarzających

Robotników, nowym I sekretarzem VII OOP została jednogłośnie wybrana tow. Anna Zajac, dotychczasowa pełniąca obowiązki II sekretarza.

Towarzysz S. Jaskiewicz serdecznie podziękował Komitetowi Zakładowemu PZPR za pomoc w dotychczasowej działalności politycznej oraz za wyróżnienie, jakim jest skierowanie go do Technikum dla Przetwarzających Robotników.

W dyskusji, która żywo się rozwinęła, przeważały wypowiedzi pełne troski o losy całego wydziału, o pełniejsze wykorzystanie rezerw, o zabezpieczenie wykonania pla-

nu, który mimo znacznej poprawy jest jednak poważnie zagrożony. Zapowiedziano wydanie zdecydowanej walki bułanctwu i pijaństwu, jako czynnikom najbardziej szkodliwym w pracy wydziału. Słuchając tych konkretnych, rzeczowych wypowiedzi, można wierzyć, że WEA Bieńczyce wyjdzie z impasu. Znaczna część bieńczyckiej załogi jest bowiem autentycznie zaangażowana w problemy wydziału, zna trudności i ich przyczyny, a przejawom złej pracy potrafi się z całą stanowczością przeciwstawić.

LESZEK SIODŁAK

Trzy lata bezawaryjnej roboty

Zdobycie odznaki Brygady Pracy Socjalistycznej — nawet tylko brązowej — jest sporym wyczynem. Kryteria przyznawania tego tytułu i odznaczenia są bardzo surowe. Dodatkowa trudnością jest fakt, że wystarczy, aby jeden z członków brygady coś „zawalił”, a cała brygada odpada z konkurencji. Przeto nie dziwnego, że spotkanie ze zdobywcami odznaki BPS w Bieńczycach miało bardzo uroczystą oprawę. Już o godz. 6 rano, 26 sierpnia w pięknie przystrojonej świetlicy wydziału zebrali się zaproszeni goście, i pracownicy nocnej i porannej zmiany, mający otrzymać odznaczenia. Krótki referat o formach i znaczeniu współzawodnictwa pracy wygłosiła Helena Bialek — specjalistka ds. współzawodnictwa pracy. Odznaki i upominki wręczali — sekretarz KZ PZPR inż. Marian Kali-

nowski, sekretarz RZ Honorata Bachorska i Helena Bialek.

Następnie kierownik wydziału mgr inż. Stefan Tęczyński wręczył uroczystie siedmiu pracownikom przeszerogowania na wyższą grupę uposażeń. A później, przy kawie i ciastkach rozwinęła się miła, towarzyska rozmowa, którą dowcipnie kierował tow. M. Kalinowski. I okazało się, że właśnie w takiej swobodnej, towarzyskiej pogawędce można poruszać nawet bardzo ważne problemy Wydziału.

O godz. 13-tej odbyła się druga część spotkania dla pracowników zmiany popołudniowej, miała ona równie miły i bezpośredni przebieg. Spotkanie celowo rozłożono na dwie części, aby jak najmniej odrywać pracowników od wykonywania bardzo napiętych zadań planowych. Srebrne i brązowe odznaki BPS otrzymało

łącznie 46 osób. A złote dostali: Zofia Cieplak, Janina Bogdan, Maria Bryk, Janina Kucińska, Józefa Grela, Marian Cygal, Franciszek Kaperek, Anna Pajorska, Zdzisław Zieliński, Anastazy Wajda, Alfreda Kutek, Zofia Suder, Mieczysław Mroziński, Piotr Brannik, Stanisław Nurek, Andrzej Szuba, Adam Chodźko, Jan Nawalka, Wincenta Żyła, Sta-

nisław Kerc, Stanisław Małota, Maria Mitko.

Wszystkim odznaczonym gratulowało kierownictwo Wydziału i przedstawiciele organizacji społecznych i politycznych, życząc im równocześnie dalszych wspaniałych osiągnięć w pracy dla dobra nas wszystkich.

LESZEK SIODŁAK



Zadowolone minki pań świadczą, że impreza była udana.

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym Jubilatom, którzy w dniach 1-31 sierpnia 1978 obchodzą jubileusz pracy w MPK Kraków.

35 LAT

Elżbieta Kaznowska — Księgowość
Stanisław Janik — WEA Czyżyny
Felix Pamula — WET Podgórze
Janina Kasprzyk — Dział Koord. Eksploat.

30 LAT

Józef Kołoch — Wydz. Zabezp. Ruchu

25 LAT

Stanisław Kerc — WEA Bieńczyce
Bronisław Skalski — WET Nowa Huta
Edward Ciosek — WET Nowa Huta
Tadeusz Dubiel — Wydz. Zaopatr. Mater.
Zofia Nowak — Wydz. Taryfowo-Biletowy

20 LAT

Bronisław Kaczmarczyk — Wydz. Remontowo-Produk.
Bronisław Rzepecki — Wydz. Produkcyjno-Remon.
Stanisław Kot — Zakład Taksówek
Zdzisław Syrek — WET Podgórze
Adam Witkoś — WET Nowa Huta
Andrzej Wyporowski — Dział Dochodz.-Wypadkowy

15 LAT

Marian Bar — Wydz. Rem. Produkc.
Władysław Bigaj — Zakład Taksówek
Leokadia Fundament — SGO
Ryszard Gólda — Wydz. Prod.-Remon.
Stanisław Kłes — WEA Czyżyny
Zygmunt Kocur — WET Nowa Huta
Janina Kogut — WEA Bieńczyce
Ewa Kozioł — Wydz. Sieci i Podstacji
Andrzej Miękinia — Wydz. Prod. Remont.
Jan Pietryka — WEA Czyżyny
Tadeusz Pilarski — Zakład Taksówek
Antoni Podsiadło — WEA Bieńczyce
Józef Salomon — WEA Czyżyny
Leon Sikora — Wydz. Prod. Remont.
Marek Sikorski — Wydz. Transp. i Sprz. Specj.
Zdzisław Skubieda — WET Nowa Huta
Janusz Szczurek — Sekcja Kontr. Jak. Sam.
Aleksander Szczurzydło — WEA Bieńczyce
Ryszard Tybon — Zakład Taksówek
Zofia Walaszek — WET Nowa Huta

10 LAT

Anna Bednarz — WET Podgórze
Teodozja Berbecka — WET Podgórze
Maria Brożek — WET Podgórze
Leonia Kasperk — WET Podgórze
Halina Kruliczak — Księgowość
Stefan Kuchta — Zakład Taksówek
Tadeusz Kurlić — WET Podgórze
Apolinary Kutuba — Zakład Taksówek
Rudolf Michalik — WET Podgórze
Stanisław Opalko — WET Podgórze
Teresa Ożóg — WEA Bieńczyce
Henryka Pieprzyk — Wydz. Zaopatr. Mater.



Złotą odznakę BPS otrzymuje Fr. Kaperek — mechanik

(dokończenie ze str. 1)

czy o dobrej organizacji społ.-polit. mistrzów, brygadzystów. Są i trudności. Na początku roku był to brak materiałów, dziś sprawa kosztów, które przekroczyliśmy. Zrobiliśmy to z myślą o mieszkańcach naszego miasta. Czy słusznie? — Są efekty, ale są też z tego powodu kłopoty. Ale to była konieczność!

PYTANIA I ODPOWIEDZI

Choć wyczerpujące były informacje gospodarzy, pytań nie brakowało. Członkowie Egzekutywy chcieli wiedzieć więcej. Jak wygląda praca zawodowa członków partii? Jak z dyscypliną? Jak wygląda współpraca organizacji partyjnej z młodzieżą? Ile organizacja V Koja ZSMP rekomendowała członków w szeregi Partii?

Odpowiedzi. Członkowie Partii wiedzą, że muszą dać z siebie więcej niż określa zakres czynności. Nie ma skarg pod ich adresem. Dyscyplina? — mamy trzech członków naszej organizacji (kobiety), które z uzasadnionych powodów opuszczają zebrania partyjne. Od wszystkich wymagamy publicznego usprawiedliwienia nieobecności — to zasada, która jak dotąd u nas zdaje egzamin.

Młodzież niezrzeszona zapraszamy na nasze spotkania. 70 proc. młodych zrzesza ZSMP. Wśród pozostałych 30 proc. są tacy, którzy chodzą do różnych szkół i tam należą do organizacji, a reszta to ci, którzy odmówili nam, a na siłę... nie chcemy. Nie rekomendowaliśmy do Partii w czasie naszej kadencji, bo 50 proc. członków naszej organizacji, już jest członkami Partii. W wrześniu rekomendowane będą jeszcze dwie osoby.

POD PRĘGIERZEM ROZLICZAJĄCYCH

— Co jest z tymi awariami zwrotnic? Motorniczowie mają de was pretensje — pyta I Sekretarz KZ tow. ADAM JEDRUSIK.

— Często nie jest to nasza wina. Winni są sami zainteresowani. Mimo odpowiednich instrukcji motorniczowie podjeżdżają pod przystanek zatrzymując wóz na sankach sterowniczych. Wóz rusza i podczas rozruchu prąd rzędu 620 A uszkadza sanki sterujące a tym samym zwrotnice.

— Chwałę współpracę z Wydziałem — mówi tow. JÓZEF KUDŁEK z Wydz. Transp. i Sprz. Specj.

KIEDY ZASŁUŻYSZ NA UZNANIE...

— Widziałem te obiekty po raz pierwszy. Podoba mi się propaganda wizualna. Zyczyłbym sobie, żeby wszędzie tak było. Widać tu dobrą współpracę między OOP, ORZ i ZSMP. Załoga pracuje bardzo dobrze — powie tow. Mastalski — I sekr. POP Zakładu Taksówek.

— Do nas, do Rady Zakładowej wpływa wiele skarg, ludzie żalą się na atmosferę w Wydziałach, mają pretensje o to i owo — mówi sekretarz RZ mgr HONORATA BACHORSKA — z tego Wydziału za mojej kadencji nie było ani jednej skargi.

— Dwa lata temu — wspomina tow. WITOLD KACZOR — byłem tu dwa dni na stażu. Ten wydział przeżył rewolucję

techniczną. Poziom techniczny wzrósł o dwa, trzy stopnie. I co jest nie bez znaczenia — to tutaj widzę najlepszą w naszym przedsiębiorstwie współpracę między kierownictwem a organizacjami społ.-polit.

PEŁNA SATYSFAKCJA

Od dziś przyjmujemy taki właśnie system naszej partyjnej pracy; w egzekutywach wyjazdowych chętnie będziemy widzieć wszystkich sekretarzy POP i OOP. Dużo nam wszystkim dało dzisiejsze spotkanie. Wam, towarzysze sekretarze, większą wiedzę o pracy Wydziału, który spełnia niezwykle ważną rolę w działalności przedsiębiorstwa. Kierownik stworzył zespół ludzi. Kolektyw pracuje dobrze. Z satysfakcją widzę i słyszę, że pracownicy tu nie narzekają. Cieszy troska o załogę. Cieszy też i porządek. Od półtora roku ani jednego wypadku. Chciałbym w imieniu Egzekutywy wyrazić uznanie kierownictwu administracyjnemu, partyjnemu i związkowemu za zmiany na lepsze, które tu zostały, za stworzenie dobrej atmosfery, za dobrze układającą się współpracę między organizacjami, które jak widać włączają się nie tylko z deklaracjami w wykonawstwo zadań.

Wniosek dla innych — przy dobrym zrozumieniu można mimo trudności osiągać takie sukcesy. Uczestniczącym w dzisiejszej egzekutywie, chciałbym życzyć, aby taką atmosferę umieli wprowadzić w swoich Wydziałach — podsumował spotkanie tow. A. JEDRUSIK.

Kiedy zasłużysz na uznanie nie poskapie ci pochwał. Ci ludzie zasłużyli na pochwałę. Było to jedno ze spotkań, które długo będę pamiętał. Widać było wzajemny szacunek. Opinię o Wydziale wydalili Ci, którzy sprawują w naszym przedsiębiorstwie funkcję kontrolną. Do nich ja się przylącam.

JANINA DZIURÓ

ZAMIAST NA ZŁOM ZNÓW NA TRASĘ

24 marca br. na wagon tramwajowy nr 299 najechała ciężarówka. Wóz został tak zniszczony, że nie nadawał się do dalszej eksploatacji. Przeznaczono go więc do kasacji. Jednak losy rozbitego tramwaju potoczyły się inaczej. Z inicjatywy władz polityczno-administracyjnych Wydziału Remontowo-Produkcyjnego postanowiono wyremontować go w czynnie produkcyjnym i w ten sposób uratować dla przedsiębiorstwa 2,5 mln zł, gdyż tyle wart jest ten wóz. 17 maja tramwaj wjechał do hali remontowej. Przeprowadzono łącznie przy jego remoncie 1150 godzin w czynnie produkcyjnym. Pracy starczyło dla wszystkich w wydziale. Trzeba było przecież wykonać wiele najrozmaitszych detali.

Składaniem wozu zajmowali się m. in.: Józef Kasprzyk, Zbigniew Stefanowski, Stanisław Badura, Stanisław Bialko, Stanisław Frankowski, spawacz — Adam Kołodziejczyk, lakier — Zygmunt Zabiegał, elektryk — Władysław Wator. Koordynował pracami starszy mistrz Józef Pańko.

Niejako przy okazji, przeprowadzono również naprawę bieżącej wozu. I tak



oto 10 sierpnia z rąk mistrza Pańki kluczyki od wyglądającego jak nowy tramwaju, odebrał motor-

niczy z zajezdni w Nowej Hucie — Stanisław Mech. Wóz nr 299 znów wyruszył na miejskie trasy. W imie-

niu społeczeństwa naszego miasta, całej załozdy Wydz. Rem.-Prod. serdecznie dziękujemy. (K. G.)

TRAMWAJ NR 299 DALEJ SŁUŻY SPOŁECZEŃSTWU

...jesteśmy na trasie Czyżyny — Soboniowice. Kierowca autobusu 101 skrzył nogę. Jedziemy z kierowcą z Czyżyn do Soboniowic. „Ściągamy” autobus do zajezdni...

...Przyjełam...

Upalny sierpniowy dzień. Wczesny ranek. Z głównym inspektorem ruchu Władysławem Kendziorą „ścągamy” autobus z Soboniowic.

— Zgłaszam się dla 1-1

— Jak wygląda sytuacja na linii 104?

— W porządku. Wszystkie autobusy wyjechały na linię.

UDAŁO MI SIĘ!

Piaski Wielkie. Końcówka linii 104. Godzina 10. Po szczycie. Pasażerów brak. Gorąco. Czekamy na kierowców i autobusy. Ja — z zamiarem napisania pozytywnego artykułu. Wszak wedle informacji wozów na linii pod dostatkiem, a i po szczycie to pasażerów niezadowolonych brak i poirytowanych kierowców być nie powinno. Słoneczny dzień też nastraja optymistycznie.

Godzina 10.18. Na przystanek końcowy linii 104 podjeżdża autobus. Kierowca Kazimierz Pietrón wita nas. Przyjechał z jedną minutą różnicy, czyli prawie zgodnie z rozkładem jazdy, choć niezbyt orientuje się w godzinie wyjazdu z przystanku przy moście Grunwaldzkim. Podaje czas 9.02 i uprzedza, że „na pewno dużo wcześniej nie przyjechałem. Zmieściłem się w czasie”. Szczęśliwy, że „raz się ucyrkowało i nie było nadrobione. Wykonałem 5 kursów. Dwa razy zjeżdżałem na skrzynię biegów. Pierwszy raz skrzynię biegów naprawiło (?) Pogotowie Techniczne w Łagiewnikach. Wyjechałem, skrzynia biegów zepsuła się ponownie. Zjechałem do zajezdni w Czyżynach. Tam naprawili. Teraz jest po szczycie. Na przystanku koło mostu Grunwaldzkiego nie da się stać. Co mam stać po drodze? A w ogóle w zajezdni krzyczą. Tu krzyczą (kto?) 7 godzin pracy by wystarczyło, a nie 10. Do niczego nie jestem zdolny. To ciągle tempo! —

WYBIERAMY SIĘ NA LINIĘ „104”

1-007 zgłoś się dla 1-1

Zmieścić się w czasie! Kierat. „Sygnały” pisały o liniach trudnych i lekkich. O tym, że dla jednych tylko „lekkie”. Dziękujemy. Mamy teraz prace turnusowe.

NERWY

— Nie wiem jak z czasem
— 6 minut nadspieszył pan.
— Jak się jeździ pusto to możliwe. Młyn się zacznie koło 11.

— W karcie brak wpisanych kursów.
— Nie wpisałem. Wzalam się. 15 lat pracy w MPK. Nerwy. A poza tym o 3 rano trzeba wstać i pracować do 15.00. Z dojazdem 12 godzin. To za dużo.

...tak miałem stratę kursu. „Babka” przytrzasnęła sobie stopniem nogę. Kłopot. Dyrektora chce szukać... odszkodowania żąda... Trudna praca. Męcząca.

STADKO...

...zaczęło się już tworzyć w godzinach międzyszczytowych, choć na końcówce byliśmy tylko 40 minut. 2 minuty po przyjeździe na końcówkę 104 (5), przyjechał autobus 104 (6).

— Miałem przyjechać — recytuje bezbłędnie (jedyny kierowca, który znał rozkład jazdy na pamięć) o 10.44.

— Przyjechał pan 10.39.
Nadspieszył. Gorąco. Kierowca spocony i zmęczony.

— Codziennie jeżdżę innymi autobusami. Dziś straciłem dwa i pół kursu — rurka wtryskowa pękła. Ciężka to praca. Pracuję 2 lata. DM-kowicz! O 2.30 rano wstaje do pracy — mówi Andrzej Kruszc.

WSZYSTKO W PORZĄDKU?

Z trzech autobusów spotkanych na linii 104, każdy miał awarię (!!!). Były więc i straty kursów! Wszyscy kierowcy nadspieszyli! „Stadko” już się tworzyło. I nie dziw, że w upale kierowcom spieszo było odpocząć w zaciszu drzew pod kościołem w Piaskach Wielkich. Trud, nerwy, upał. Ale obowiązek — obowiązkiem! I choć doceniłam pracę spotkanej na linii trójki kierowców zmęczonych sierpniowym upałem i awariami autobusów, to mimo szacunku dla ich pracy stwierdzam, iż byłaby ona jednak o wiele łatwiejsza, gdyby nas — intruzów; nadzór ruchu, dziennikarzy i pasażerów — w swoim własnym interesie potraktowano serio. Chociażby w tym jednym konkretnym wypadku, nie nadspieszania i nie gubienia po drodze minut, bo każda minuta — przypominam — to stado! Stado za które piszą raporty inspektorzy, piszą piętnujące artykuły dziennikarze, a na liniach ubliżają pasażerowie, którzy... piszą donosy. Odrobina dobrej woli panowie kierowcy!

JANINA DZIURO

Tragedia na szynach

Pociąg tramwajowy linii 19 w składzie wóz 5+533+568 prowadzony przez motorowego Piotra Naleźnego nr służb. 717 (26 lat staż pracy jako motorniczy 2 lata — dziesiąta godzina pracy), jechał torowiskiem wydzielonym przy ul. Zakopiańskiej w kierunku Zajezdni w Podgórzu.

O godz. 22.55 na wysokości stacji kolejowej Borek Fałęcki najechał na znajdującego się na torowisku (prawdopodobnie leżącego) mężczyznę o nieustalonym nazwisku i przejechałszy go całym składem pociągu nie zatrzymał się. Po chwili na leżące zwłoki mężczyzny najechał jadący za pociągiem linii 19 pociąg linii 8 w składzie wóz 33+571+610 prowadzony przez motorowego Romana Jachimowicza (44 lata, staż pracy 15 lat), który zatrzymał się na zwłokach wozem silnikowym.

W czasie oględzin pociągów po wypadku w zajezdni stwierdzono:

W wozie silnikowym pociągu linii 19 ślady mózgu na silniku, odgięta do góry deska ochronna, a na lewych kołach ślady krwi. W przyczepach nr 533 i 568 ślady krwi na lewych kołach zaś w pociągu linii 8 wóz 33 stwierdzono na przednim lewym kole ślady krwi.

Motorniczy pociągu linii 19 po zjechaniu do Zajezdni udał się do domu, skąd został ściągnięty i zatrzymany w areszcie do dys-

pozycji prokuratora. W czasie wstępnego przesłuchania oświadczył on, że w miejscu najechania poczuł, jak mu wóz podskoczył, lecz nie zwrócił na to uwagi.

Warunki drogowe na miejscu wypadku były dobre. Widoczność również dobra. Oświetlenie torowiska dostateczne. Temperatura +12 st. C. Szyna śliska.

Po wypadku w Zajezdni przeprowadzono komisyjne badanie obydwu pociągów, i stwierdzono, że miały one sprawne urządzenia hamulcowe. Przy komisijnym badaniu obecni byli dyr. ds. zabezpieczenia Komunikacyjnego inż. Stanisław Czajkowski, mistrz zmiany nocnej Stefan Nieć oraz przedstawiciel KWMO st. sierż. Kotulski.

Zatrzymanie w ruchu na odcinku Borek Fał.-Łagiewniki trwało 1 godz. 40 min. Zwłoki denata przewieziono do Zakładu Medycyny Sądowej.

Inspektor

Dz. Dochodzeniowo-Wypadkowego

ANDRZEJ WYPOROWSKI

Od red. Nieuwaga motorniczego — przyczyna tragicznej, niepotrzebnej śmierci. Człowiek na szynach! I taka ewentualność musi przewidzieć motorniczy. To nie igła! Ostrzegamy więc i prosimy o uważną jazdę.

JAK REALIZUJEMY PLAN

Może i wykonany...

W wozie Jerzego Kalasiewicza spotykam pracownika warsztatów Stanisława Meneta. A oto jego opinia:

— Kłopoty są duże, ja robię przeglądy pojazdów, wozy są późno podstawiane. Zamiast po 7 rano, przyjeżdżają nieraz i 2 godziny później i potem trzeba się spieszyć. Bardzo ułatwiłoby nam pracę, gdybyśmy dostali wóz do przeglądu, wiedzieli jak on ma usterki, gdzie ich należy szukać.

— A konkretnie o planie, co pan może powiedzieć?

— Jest niedobrze, brakuje części, brakuje ludzi.

Obok spotykam młodego pracownika warsztatów Zbigniewa Tynora:

— Ciężko powiedzieć coś o planie, ale dobrze nie jest. O chociażby w tej chwili, mamy robić przegląd wozu, to jeszcze go nie ma, dlatego jesteśmy tutaj, pracujemy przy awariach.

Na zakończenie rozmawiam z kierownikiem Wydziału Zdzisławem Skubiedą.

— Pracujemy w ciężkich warunkach. Zajezdnia obliczona na 150 wozów, pomieścić musi ponad 260. Ale w pierwszym półroczu, jakoś sobie poradziłyśmy. Przekroczyliśmy nasze zadania i to we wszystkich wskaźnikach. Katastrofa zaczęła się w lipcu. Powód — oczywiście brak części i wysoko kwalifikowanych pracowników. W rezultacie mieliśmy plan I półroczu przekroczonego o 85 tys wozokilometrów. Straty za niespełna dwa miesiące wynoszą 108 tys. wzm. A więc aktualnie jesteśmy „na minusie”.

— Czy pan wie, że pracownicy nie orientują się w wykonaniu zadań planowych?

— No cóż, ja o tym mówię na zebraniach, są informacje w gablotach, jeżeli kogoś to interesuje, to wie jak aktualnie jest. A pozostałym na siłę do głowy wiadomości tłoczyć nie mogę.

Pora na krótkie podsumowanie. Szkoda, że sami pracownicy zajezdni nie wiedzą, że ich ofiarna praca przynosi pozytywne efekty. Przecież w pierwszym półroczu wypadli bardzo dobrze. Może czasem warto zorientować się, jak tam „stoimy” z planem. Nie zawsze musi to prowadzić do pogorszenia samopoczucia. A obecne trudności? Cóż wypada wierzyć, że uda się jeszcze nadrobić zaległości, powstałe zresztą z przyczyn niezależnych od załogi zajezdni.

KRZYSZTOF GACEK



Przez trzy tygodnie sierpnia taki „księżycowy krajobraz” straszył w WEA Bieńczyce, za sprawą ZRI, które przez trzy tygodnie „szukało” spychacza, żeby zasypać wykopy. Przez ten czas można było zrobić tradycyjnie — łopatami i otworzyć bardzo ważną drogę dla autobusów. Powszechnie znana ciasnota w WEA Bieńczyce oraz ta nieszczęсна — tak długo nieprzejezdna — droga, były powodem licznych spóźnień wyjazdów na linię i olbrzymich spiętrzeń przy zjazdach autobusów. Znowu niepotrzebna strata czasu i ludzkich nerwów. Szkoda, że nikt nie zwrócił się do nas — bieńczyckich kierowców, chętnie społecznie zasypalibyśmy te wykopy. Łopatami... bez czekania na spychacz. W końcu 23 sierpnia wykopy zostały zasypane staraniem z-cy kierownika d/s obiektu inż. W. Habratowskiego, który sobie tylko wiadomymi sposobami postarał się o spychacz.

LESZEK SIODŁAK

