

NA POCHO- DZIE



Jak co roku pierwszego maja zebraliśmy się, aby wziąć udział w tradycyjnym pochodzie. Choć pogoda nie była zbyt pewna, to jednak pracownicy MPK tłumnie stawili się na miejscu zbiórki. Tam otrzymali kolorowe chusty, kwiaty i flagi, z którymi wyruszyli na trasę pochodu. Wśród maszerujących dostrzegam przewodniczącego ZZ ZSMP, Mariana Szymańskiego. Jeszcze wczoraj brał udział w obradach II Zjazdu organizacji. Późnym wieczorem przyjechał do Krakowa, a rano jest już na pochodzie.

— Przybywacz niemal prosto z pociągu, jakie pierwsze refleksje ze Zjazdu?

— Spontaniczność, żywioło-

wość wypowiedzi delegatów, robiły duże wrażenie. Jestem jeszcze wciąż myślami tam, w Warszawie. Wiele skorzystałem. Ale oczywiście nie mogło mnie zabraknąć dzisiaj na pochodzie.

Zastępczyni komendanta 17-18 Hufca OHP Barbara Zachacka:

— Spotkały się tutaj wszystkie dziewczyny, które w tej chwili nie pracują. Razem 23 osoby. Idziemy wraz z całą załogą, jako jej integralną część.

Tablicę z napisem „MPK”, niesą na czele pochodu dwie pracownice Działu Taryfowo-Biletowego: Kazimiera Wójtowicz i Emilia Łukasik.

— Dlaczego właśnie paniom

przypadł zaszczyt otwierania naszej kolumny?

— Trudno powiedzieć. Pracujemy już tych „parę” lat w przedsiębiorstwie, może właśnie dlatego...

Dodajmy, że obie panie cieszą się jak najlepszą opinią wśród przełożonych i współpracowników.

Nie zabrakło na pochodzie i najmłodszych „tramwajarzy”. O wypowiedź poprosiłem siedmioletniego Irka Wojtasa.

— Na pochodzie jestem już trzeci raz. Zawsze idziemy z abcią. W tym roku bardzo mi się podoba.

— A skąd wzięłaś ten piękny kwiat?

— Dostałam na zbiórce.

Babcia, czyli pani Irena Kardasowa pracująca na co dzień w centrali telefonicznej przy ul. Wawrzyńca mówi:

— Pochód w tym roku jest wyjątkowo barwny. Nasza kolumna ma efektowne dekoracje. Żeby jeszcze nieco lepsza pogoda...

Ale zbliżamy się już do trybuny honorowej. Przy akompaniamencie zakładowej orkiestry dętej przechodzimy przed trybuną.

Z głośnika płyną słowa informacji o naszej załodze. Kończą je życzenia sukcesów w pracy dla całej załogi MPK. Musimy pamiętać, że przede wszystkim od nas zależy realizacja tych życzeń.

(K.G.)



15 dni w MPK

● 9 maja uruchomiono dwie pospieszne zielone linie, których trasy wiedą z ul. Straszewskiego i Placu Centralnego do Łasku Wolskiego. W tym roku nie przewidujemy uruchomienia podobnych linii do Gdowa, czy Dobczyc, tak jak to było dotychczas.

● Po licznych interwencjach pracowniczych przedsiębiorstwo nasze uruchomi w najbliższych dniach krakowską atrakcję turystyczną — linię omnibusową. Omnibusy wyruszą na trasę odnowione w Zakładzie Napraw Tramwajów.

● Zakład Torów kończy już remont kapitalny ul. Wielickiej. Jeżeli nie będzie nieprzewidzianych trudności ul. Wielicka zostanie oddana do użytku po 15 maja. Na remont czeka już ul. Rakowicka.

● 8 maja reprezentacja naszego przedsiębiorstwa wzięła udział w Biegach Zwycięstwa organizowanych tradycyjnie na krakowskich Błoniach. Naszą drużynę stanowili pracownicy Zakładu Napraw Autobusów: Władysław Cygan, Witold Ciastoń, Tadeusz Pac, Janusz Sas, Stanisław Irzyk, Jan Sabala, Mieczysław Pachel, Ryszard Ciupek, Zbigniew Palik, Tadeusz Litwinowicz, Jan Salakowski, Adam Zdybał.

● Dużo taktu wykazał w niedzielę 11 maja kierowca, który po południu jeździł na linii „231”. Gdy pasażerowie zaczęli psiożyć, że MPK znów podstawiło niezbyt estetycznie prezentujący się autobus, spokojnie odpowiedział, że każdy gospodarz tym co ma. Tą wypowiedzią uciął niezbyt przyjemnie zapowiadającą się dyskusję.

● W Zakładzie Napraw Tramwajów i w Zakładzie Sieci i Podstacji Trakc. odbywają ćwiczenia studenci Politechniki Krakowskiej.

● Kierownictwo Zakładu Napraw Tramwajów ogłosiło konkurs, na najlepiej utrzymane stanowisko pracy w Zakładzie. Rozstrzygnięcie — 19 maja. Decydować o nagrodach będzie komisja z udziałem przedstawicieli Działu BHP.

● Niedawno odnowiono większość przystanków w mieście. Niestety sporo z nich zostało już uszkodzonych. Wandalę nie próżnują. Jak twierdzą pracownicy Działu Koordynacji Eksploatacyjnej na niektórych ciągach komunikacyjnych przystanki trzeba odnawiać przynajmniej raz w tygodniu.

● Coraz większym zainteresowaniem cieszą się mecze piłkarzy ZKS Tramwaj, walczących o awans do klasy okręgowej. Tylko czy wykonanie kilkudziesięciu miejsc siedzących na trybunie, przekracza możliwości przedsiębiorstwa?

(Dokończenie na str. 4)

K.G.

By pieniądze filtrami nie uciekały

Nawiązując do notatki, która ukazała się w „Sygnałach” pod koniec ubiegłego roku odnośnie zmodernizowanych filtrów powietrza wykonywanych w ZNA, ponawiam apel o stosowanie ich w przypadku braku w magazynie wkładów oryginalnych filtra powietrza (wysokich) produkcji polskiej.

Podaję szczegóły techniczne związane z wymianą i modernizacją filtrów: kształt zewnętrzny filtra nie ulega zmianie, czyli filtr zmodernizowany i oryginalny są współwymiarne, a pracochłonność wymiany nie przekracza jednej godziny. Modernizacja filtra polega na obniżeniu wewnętrznego korpusu o pięć centymetrów, dorobieniu trzech płaskowników prowadzących wkład filtra powietrza, obcięciu obrzeża przy pokrywie dolnej oraz dorobieniu pokrywy mocującej i uszczelniającej wkład filtra. W filtrach zmodernizowanych stosowane są wkłady filtra firmy Donaldson (tzw. wkłady niskie).

Czas modernizacji filtra wynosi ok. dwóch godzin. Warto nadmienić, że obecnie w magazynach MPK znajduje się ok. 400 szt. wkładów powietrza firmy Donaldson wartości ok. 500 000 zł. stanowiących nadmierne zapasy, które w innym przypadku nie zostaną zagospodarowane.

Dla wyjaśnienia informuję,

Kierownik
Zakładu Napraw Autobusów
WIESŁAW PTAK

że w filtrze zmodernizowanym można stosować współwymiarne wkłady polskie lub Donaldsona bez żadnych przeróbek.

Jedynym utrudnieniem jakie występuje przy wymianie wkładów filtra firmy Donaldson jest konieczność doklejenia przy pomocy kleju „butapren” dodatkowej uszczelki do nowego wkładu pobranego z magazynu. Uszczelkę należy nakleić na zewnątrz uszczelki nowego wkładu wykorzystując uszczelkę starego.

Obecnie występują trudności w zaopatrzeniu naszego Przedsiębiorstwa we wkłady filtra powietrza produkcji polskiej. Sytuacja ta w najbliższym okresie nie ulegnie poprawie z uwagi na niskie potwierdzenia dostaw przez producenta.

Przy okazji chciałbym zwrócić uwagę na przewód elastyczny łączący filtr powietrza z kolektorem ssącym (stosowany między innymi w samochodzie „syrena” do ogrzewania), który nie zawsze jest w odpowiednim stanie i właściwie zamocowany.

Powiedzmy sobie, że mocowanie tego przewodu przy kolektorze jak i filtrze musi być pewne, tzn. nie mogą występować nawet minimalne nieszczelności, ponieważ przyspieszy to zużycie silnika.

Szkolić dla potrzeb — nie dla zasady

Krytyczny artykuł na temat niedostatecznego szkolenia motorniczych, wywołał wiele dyskusji zarówno w naszym przedsiębiorstwie jak i w jednostce nadrzędnej. Tylko odpowiedź na ten stan, dotąd milczą. Nie wiemy więc czy to „nasze pisanie”, zmieniło cokolwiek. I dla zasady już przypominamy o obowiązku odpowiedzi na krytykę prasową, a obowiązek ten dotyczy wszystkich.

Nasilająca się stale ilość wypadków przy pracy w zawodach motorniczych i kierowców poddaje w wątpliwość jakość szkolenia i w grupie kierowców.

Bieżący Ośrodek Szkolenia Zawodowego prowadzi cztery formy kształcenia kandydatów na kierowców autobusowych.

Nasilająca się stale ilość wypadków przy pracy w zawodach motorniczych i kierowców poddaje w wątpliwość jakość szkolenia i w grupie kierowców.

Bieżący Ośrodek Szkolenia Zawodowego prowadzi cztery formy kształcenia kandydatów na kierowców autobusowych.

Trzecia — na tzw. wkładkę

autobusową, kierowców posiadających prawo jazdy kat. C i odpowiedni staż pracy w zawodzie — trzy lata w zawodzie kierowcy, w tym jeden rok na samochodzie powyżej 3,5 tony. Czwartą — podwyższanie kwalifikacji zawodowych do kat. C i D.

Do dyskusji zaprosiliśmy kierownika Ośrodka Szkolenia Zawodowego Tadeusza Dąbrowę i kierownika Działu BHP mgr Augustyna Dobrowolskiego. Temat: czy szkolenie kierowców dla MPK zdaje egzamin?

A. Dobrowolski — Uważam, że szkolenie kierowców jest „o niebo” lepsze, od przygotowania do pracy motorniczych. W Ośrodku mają kadre, program, lepsze warunki — salę wykładową i możliwości projekcji filmów ale i tu można mieć cały szereg zastrzeżeń.

T. Dąbrowa — Powinniśmy na przykład szkolić uczniów na kategorię B i C prawa jazdy, a dysponujemy jednym tylko samochodem ciężarowym. Nie mniejsze kłopoty mamy ze szkoleniem DM-kowiczów i przygotowaniem ich do prowadzenia berlietów.

Mamy na 12 wozów szkoleniowych tylko 3 berliety. Sprawa jest o tyle poważna, że 50 procent taboru przedsiębiorstwa, to właśnie berliety.

A. Dobrowolski — Wyszkoła na jeliczu, a każą prowadzić berliet. Czy nie można by wymienić 3 jeliczy na 3 berliety? Poza tym ze szkolenia wypadają jeszcze 4 wozy, które obsługują linię Plac Centralny — Centrum Administracyjne HiL. Dwa przeważnie są niesprawne i... na szkolenie kierowców pozostaje z 12 tylko połowa.

M. Bubaczewska — Czy instruktorzy przeszli kurs jazdy na berlietach?

T. Dąbrowa — Nie. Przyuczili się tylko z instrukcji obsługi. Dopiero teraz Jelicz organizuje 4-dniowy kurs obsługi tych wozów, z którego oczywiście skorzystają nasi instruktorzy.

M. Bubaczewska — Czy w dalszym ciągu są kłopoty z naborem chętnych do zawodu kierowcy?

T. Dąbrowa — Już nie. Došlo nawet do tego, że przyję-

DZIĘKUJEMY WAM!

9 maja minęła 35. rocznica zwycięskiego zakończenia najkrwawszej ze znanych w historii wojen. Z tej okazji odbyło się w świetlicy przy ul. Bocheńskiej spotkanie z kombatantami. Okolicznościowy referat, przypominający wkład Polaków w rozgromienie faszyzmu, wygłosił przewodniczący przyzakładowego koła ZBoWiD **Stanisław Czajkowski**.

Ci, którzy 35 lat temu przynieśli nam wolność otrzymali symboliczne dyplomy i upominki książkowe.

Podzielił się też oni z zebranymi swoimi refleksjami. Mówili nie o czasie wojny, lecz pokoju. Minuta ciszy uczczono pamięć tych, którzy w walce o wolną Polskę oddali to, co mieli najcenniejszego — życie.

Spotkanie zakończyła projekcja filmu „Akcja grupy Głos”, który przypominał kombatantom, tamte chwile, do których chcielibyśmy wracać już tylko pamięcią.

(K. G.)



Z książką do ludzi

W ramach tegorocznych Dni Oświaty Książki i Prasy, zorganizowany został w naszym przedsiębiorstwie w dniu 3 maja br. kiermasz książek. Z uwagi na nienajlepszą pogodę, odbył się w świetlicy przy ul. Bocheńskiej. Rozłożone na stołach książki obwolutami i tytułami zachęcały nie tylko do obejrzenia, ale również do kupna poszczególnych pozycji. Rozpiętość tematyczna zadowolić mogła wszystkich. Były więc wydawnictwa albumowe, encyklopedyczne, słowniki, beletrystyka, wśród której sporo pozycji literatury z okresu II-giej wojny światowej, lektury szkolne i powieści fantastyczno naukowe. Nie brakowało

i kilka egzemplarzy „przdziesiętych” na kiermasz „rozchwytyano” z miejsca. Dużym powodzeniem cieszyły się także tom III (II i I w przygotowaniu) opracowania zbiorowego pod tytułem „Dzieje Krakowa” w cenie 160 zł i pięknie wydane Bronisława Heyduka „Legenda i opowieści o Krakowie” za 95 zł egzemplarz. Plon kilkugodzinny kiermaszu to 120 sprzedanych książek na sumę 4186 zł.

Jak nas poinformowała kierowniczka Biblioteki MPK i organizatorka kiermaszu pani **Danuta Skulimowska**, jest to pierwsze ale nie ostatnie w ramach tegorocznych Dni Oświaty Książki i Prasy wyjście z książką do załogi.



Monika Krzywoń i Janina Spisak (trzymająca gazetę) z Działu Ogólnego czytają stale nasz dwutygodnik, nie tylko w Dniach Kultury, Oświaty, Książki i Prasy.

Fot. Cz. DYLOWICZ

też dla najmłodszych kolorowych bajek. Rozpiętość cen poszczególnych pozycji duża. Najdroższe, to piękne albumowe wydawnictwo pod tytułem „Polska” w cenie 750 zł. Najtańsze — bajeczki z wydawnictwa serii „Poczytaj mi mamo” za zł 6. Jeżeli miał ktoś szczęście zaopatrzyć się w tak bardzo poszukiwany na rynku księgarskim „Słownik wyrazów obcych”. Jego cena 220 zł, nie odstraszyła chętnych

Z okazji Dni Oświaty Książki i Prasy oraz w ich ramach obchodzonego „Dnia Biblioteczki” składamy zarówno kierownicze Zakładowej Biblioteki MPK pani **Danucie Skulimowskiej** jak i wszystkim na terenie naszego przedsiębiorstwa prowadzącym punkty biblioteczne — serdeczne życzenia dalszych sukcesów w pracy z książką. M. innymi stalego powiększania księgozbioru i rzeszy czytelników. **M. B.**

Od XXI Zakładowej Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej PZPR, która odbyła się 11 listopada ubiegłego roku — minęło już 7 miesięcy. Jednym z wniosków jakie w wyniku jej obrad przesłane zostały dyrekcji przedsiębiorstwa do realizacji, jest sprawa dyscypliny pracy. Oto treść wniosku: „wykorzystywać wszelkie dostępne środki w celu wzmocnienia dyscypliny wśród wszystkich służb i we wszystkich komórkach organizacyjnych”.

Nie minął jeszcze termin realizacji wniosków niemniej

cy, a w czterech przypadkach w czasie pracy alkoholu. W sumie około 20 osób. Przeprowadzona niedawno reorganizacja, ma również duży wpływ na poprawę dyscypliny pracy. Powiększenie ilości (do 8) rejonów komunikacyjnych, stwarza możliwości łatwiejszego sprawdzania na poszczególnych liniach — pracy kierowców i motorniczych. Aktualnie przeprowadzana jest kontrola oznakowania wozów, ich czystości, odpowiedzialnej ilości kasowników itd. Problemem są dla nas mikrobusey. Otrzymujemy na nie

Kierowca i rozkład jazdy

już dziś z perspektywy półrocznej, stwierdzić można ile w tym zakresie zostało zrobione. Dyscyplina pracy wśród pracowników, nie tylko ruchu zresztą — to sprawa bezdyskusyjna. Jak więc w tym pionie realizują wniosek wysunięty przez XXI Zakładową Konferencję Sprawozdawczo-Wyborczą PZPR?

Mówi dyrektor d/s Ruchu mgr **Winston Maik**:

„Sprawa dyscypliny pracy nie traktowana jest u nas „akcyjnie”, tak się jednak złożyło że w okresie już po konferencji, ukaranych zostało szereg osób za niewywiązywanie się ze swoich obowiązków służbowych, opuszczanie pra-

nieproporcjonalną w stosunku do wielkości posiadanego taboru ilość skarg i zażaleń. Kierowcy autobusów też przysparzają sporo kłopotów. Nie pracują zgodnie z rozkładami jazdy. Opóźniają lub nadrabiają czas — zależnie od sytuacji na drodze po której jadą, co oczywiście nie wpływa na regularność komunikacji w mieście”.

W tym pionie, zrobiono w zakresie poprawy dyscypliny pracy dużo. Ale to dopiero początek gdyż są to sprawy niełatwe do rozwiązania; także jak chociażby punktualność kierowców — jazda zgodnie z rozkładem.

M.B.

Trzy lata temu na jednej z sesji KSR przegłosowano uchwałę o powołaniu w MPK komórki zajmującej się normowaniem pracy. Zarządzenia w tej sprawie zostały wydane, ale nie się specjalnie nie robiło, by wprowadzić normy pracy, technicznie uzasadnione. Było ponoć w przedsiębiorstwie paru technologów, nie pracowali jednak — przynajmniej nie zawsze — zgodnie z posiadanymi kwalifikacjami. Tak było do 30 marca br. czyli do momentu zatwierdzenia nowego schematu organizacyjnego przedsiębiorstwa. Obecnie zgodnie ze schematem reaktywano Dział Głównego Technologa w połączeniu z Działem Postępu Technicznego.

Aktualnie w naszym przedsiębiorstwie stosowane są dwa systemy pracy, które określają w sposób szczegółowy pracochłonność, ilość i rodzaj materiałów niezbędnych do realizacji określonej produkcji i remontu. Są to nor-

my technicznie uzasadnione stosowane w Zakładzie Napraw Tramwajów i akord w Zakładzie Budowlanym. Niestety wszystkie inne zakłady pracują w systemie dniówki i tam istnieje pełna dowolność wykorzystania czasu pracy. Zależy ona przede

Zanim zażadasz — zapracuj

wszystkim od kwalifikacji a i operatywności brygadzystów i mistrzów. Wydaje mi się, że system dniówkowy jest dla przedsiębiorstwa ekonomicznie niekorzystny. Cokolwiek bowiem byśmy nie powiedzieli o ofiarności załogi, to tak samo jak nie można powiedzieć, że wszyscy są złymi pracownikami, nie można też mówić, że wszyscy są dobrymi. Jeśli pracownik nie ma wyznaczonego czasu i określonej normami ilości materiału do wykonania pracy o dowol-

ność nie trudno. Niewątpliwie gdy zacznie się wprowadzać normy będzie trochę krzyku. Nie wszyscy bowiem zdają sobie sprawę, że wymagać powinni nie tylko oni od przedsiębiorstwa określonych świadczeń socjalnych a i zarobków. Ale i odwrotnie — przedsiębiorstwo od pracownika by pracował dobrze i szybko.

Inna sprawa, że mam wątpliwości czy Dział Głównego Technologa i Postępu Technicznego poradzi sobie z ustaleniem właściwych norm dla poszczególnych zakładów. Bo jeżeli nawet będzie tam jeden specjalista-technolog, to obawiam się, że oprócz zadań inspirowanych i ewentualnie nadzorczych wiele więcej nie zrobi. Należałoby chyba zatrudnić kilku specjalistów

podjąć wspólną decyzję i przedstawić ją zainteresowanym. Gdy kończymy wizytę w Chełmie, gospodarze zwracają się jeszcze z apelem o poprawę komunikacji z tymi osiedłami.

O godzinie 12 umówieni jesteśmy w okolicach Ronda Grunwaldzkiego. Tam bowiem pod koniec maja powinna być zlokalizowana końcówka linii 112, 162 i 104. Trzeba się zastanowić, jak rozmieścić przystanki, gdzie ustawić budkę regulatora, tak, aby widział on także autobusy linii 144, które jeździć będą do końcówki na Kapelance. Konsultacje trwają. W końcu szczegółowy zostanie uzgodniony. Pozostaje jeszcze „tylko” wprowadzić te ustalenia w czyn. Zakład Budowlany, bo on tu będzie miał najwięcej roboty, czeka trudne zadanie.

I wizyta na pętli na Kapelance. Tam zastanawiamy się, gdzie zlokalizować przystanek linii 114, bo dotychczas mieszkający os. Podwawelskiego, aby skorzystać z tego autobusu, muszą przechodzić przez torowisko i ruchliwą ulicę Kapelankę. W najbliższym czasie dokonana zostanie drobna korekta trasy tej linii, tak aby autobus zatrzymywały się za skrzyżowaniem. Sprawa drobna, wymaga jednak uzgodnienia z kompetentnymi czynnikami.

Na tym zakończył swe spotkanie piątkowe zespół, który jako jedyny uprawniony jest do dokonywania jakichkolwiek zmian w komunikacji miejskiej. Nie mają więc racji ci, którzy wieszają przysłowiowe psy na MPK za takie czy inne poprowadzenie trasy, ustawienie przystanków. Sprawy te konsultowane są na wyższym szczeblu. A że są to sprawy trudne, najlepiej świadczy krótki żywot reform z końca ubiegłego roku.

KRZYSZTOF GACEK

który by dokładnie rozpoznali rodzaj pracochłonności i materiałochłonności na zaplecach w poszczególnych zakładach by ewentualnie ustalone normy były faktycznie technicznie uzasadnione. Wydaje mi się, że w trudnej sytuacji etatowej dobrze by było także zrobić rozeznanie czy na pewno nie ma ich w przedsiębiorstwie pracujących w innych zawodach. Bo nie ma rady musi być podniesiona wydajność pracy. Tylko wtedy będzie możliwy wzrost zarobków pracowników zaplecza, co przy obecnych systemach nie jest możliwe. Należy też chyba zastanowić się nad wyższym premiovaniem tych którzy normy przekraczają. Jak dotąd bowiem nie ma specjalnej różnicy między tymi pracującymi zgodnie z określonymi normami, a tymi w systemie dniówkami. Taka sytuacja bodźcem do wydajniejszej pracy chyba nie jest.

F. SERWIN

Można i tak

Od pomysłu do realizacji

Niedługo była droga rzucanej mimochodem propozycji do... jej realizacji. „Terem wokół Przyzakładowej Przychodni Zdrowia MPK przydałoby się ozdobić. Najlepiej posadzić tam drzewka owocowe” — powiedział sekretarz KZ PZPR **Ryszard Borowski**.

Mysł tę podchwyciła załoga Wydziału Ogólnego. Zakupiono 50 sadzonek drzewek owocowych — jabłoni, gruszy i śliw. W dniu 29 kwietnia br., po godzinach pracy, 25 osobowa grupa pracowników tego Wydziału pod fachowym nadzorem inż. agronoma **Ireny Albińskiej-Książek**

z Zakładu Torów, przystąpiła do ich sadzenia wokół budynku Przychodni. Praca nie należała do łatwych. Panowie kopali doły w twardym podłożu, panie zasypywały ziemią korzenie posadzonych drzew. Do godz. 19.00 uporano się ze wszystkimi czynnościami jakie należało wykonać przy zakładaniu mini „sadu”.

— Rosnące drzewa owocowe, będą przez wiele lat żywym pomnikiem pierwszomajowego czynu jaki w 1980 roku wykonany został przez załogę Wydziału Ogólnego MPK.

M. B.

W dniu 6 maja br., odbyła się już piąta w historii Przyzakładowej ZSZ MPK — olimpiada matematyczno-fizyczna.

O tytuł najlepszego, walczyli uczniowie wyróżniający się w nauce z przedmiotów ścisłych, wykonani drogą eliminacji, która odbywała się w miesiącach od września do kwietnia roku szkolnego 1979/80: **Janusz Malik** — kl. IIIC, **Bogusław Pytko** — kl. IIIC, **Marek Stołowski** — kl. IIIC, **Krzysztof Wróbel** — kl. IIA, **Robert Nawalny** — kl. IIB, **S'aniśław Kozłowski** — klasa Ia, **Bogusław Mucha** — kl. Id, i **Artur Nowak** — kl. Ie.

Olimpiada miała charakter dwustopniowy. Pierwszy stopień to eliminacje o wejście do finału. Dopiero po dogrywkach między **Januszem Malikiem**, **Bogusławem Pytko**, **Markiem Stołowskim** i **Stanisławem Kozłowskim**, do finału zakwalifikowało się trzech pierwszych wymie-

V OLIMPIADA MATEMATYCZNO-FIZYCZNA

Zwyciężył Janusz Malik

nionych tu kolejno uczniów. W efekcie najlepszymi okazali się zdobywając najwyższą ilość punktów i kolejne miejsca **Janusz Malik** — 13,5, **Bogusław Pytko** — 12,5 pkt. i **Marek Stołowski** 12,5 pkt. Dla informacji podaje, że o kolejności tych miejsc, znów zdecydować musiały dogrywki. Dwa pierwsze miejsca przypadły ubiegłorocznym finalistom. Zmienili się tylko miejscami jako, że w ubiegłym roku pierwsze zdobył **Bogusław Pytko**, a drugie **Janusz Malik**.

Zarówno pytania jak i zadania tak z matematyki jak i fizyki, zgodne były z programem ZSZ. Niektóre z nich były jednak

tak sformułowane, że preferowały inteligencję ucznia. Cel olimpiady to przede wszystkim zainteresowanie zdolnych uczniów przedmiotami ścisłymi. Prócz cennych nagród rzeczowych jakie finaliści otrzymali, zdobywca pierwszego miejsca **Janusz Malik**, otrzymał szansę dostania się bez komisji kwalifikacyjnej do wybranego przez siebie technikum.

Pisząc o V-tej Jubileuszowej Olimpiadzie Matematyczno-Fizycznej w Przyzakładowej ZSZ MPK, nie sposób nie wymienić tych, którzy zdecydowali o jej poziomie i dobrej organizacji o komisji w składzie: przewodniczący mgr **Zbigniew Blachut**,

członkowie — mgr **Grażyna Szczurek**, mgr **Elżbieta Trawińska** i mgr **Ewa Rajtar**. Ciekawą oprawę plastyczną dla uroczystości przeprowadzonego finału przygotował **Zbigniew Stępała** uczeń klasy II, a muzyczną — trzyosobowy zespół uczniowski. Konferansjerkę prowadził również uczeń — **Jerzy Konieczny** z kl. IIA.

Na widowni znajdowali się uczniowie szkoły, posiadający z przedmiotów objętych olimpiadą noty bardzo dobre i dobre.

Finałistom V Jubileuszowej Olimpiady Matematyczno-Fizycznej z Przyzakładowej ZSZ MPK serdecznie gratulujemy!

(M.B.)

Relacja z objazdu tras



Przystanek „Droga do Brzezia”. Na szczęście z takim wandalizmem rzadko się spotykamy.

Jak już informowałem czytelników w poprzednim numerze, przedpołudnia między 14 a 21 kwietnia spędzałem na trasach po których poruszają się nasze autobusy.

Pisałem już o sprawie najważniejszej — o stanie nawierzchni dróg. Dziś, chciałbym podzielić się pozostałymi refleksjami. A więc mowa będzie o konfiguracji terenu po którym jeżdżą nasze autobusy. Wbrew pozorom jest to problem. Ci, co nigdy nie jechali do Ochojny, Soboniowic, czy Skawiny przez Korabniki nie uwiary, że naprawdę są to drogi górskie. Takie, które w zimie często stają się nieprzejezdne, bo są zbyt strome i zbyt niebezpieczna jest wówczas jazda. Podobnie zresztą, choć nieco mniej groźnie wygląda zjazd z Trojanowic.

Następna sprawa to wygląd końcówek; te w miejsce wygodne, obszerne. Podobne i w niektórych miejscowościach do których docieramy. Ale są i

zdarza się, iż kierowca nie ma możliwości nawet zjechania na pobocze, bo rosną na nim drzewa, czy zaraz obok pasma asfaltu jest głęboki rów. Wracając z Ochojny wymijaliśmy samochód ciężarowy. Potem z szyb autobusu wyjmowaliśmy spore gałęzie połamane wskutek zjechania na skraj drogi. Nie ma pobocza na ul. Wrobla wiodącej do Podbrzezia. Mam także zastrzeżenia do wyglądu wiat. Zniszczone długie miesiące czekają na usunięcie. Tak jest w Przewozie i kilku innych miejscach. Ale to sprawa „mocy przerobowej” Zakładu Budowlanego, który nie zawsze nadąża z realizacją zadań.

A przystanki? Trzeba przyznać, że mieszkańcy miejscowości, dla których autobus MPK jest jedynym środkiem łączności ze światem dbają o nie o wiele bardziej niż krakowianie. Choć... są również i zniszczone, połamane, pogięte. Na przystanku „Droga do Brzezia”, ktoś zerwał tablicę przystankową ze słupka, przenosząc ją kilkadziesiąt metrów dalej, w miejsce dla niego dogodne, przybijając jednocześnie do drzewa wraz z rozkładem jazdy. Sprawa kwalifikuje się do postępowania w kolegium do spraw wykroczeń. Na szczęście to sporadyczny przypadek. O wiele dokuczliwsze są przyklejane do słupów przystanków ogłoszenia. Po kilku dniach wygląda one wręcz obscurnie wystawiając złe świadectwo, niestety naszemu przedsiębiorstwu. Czas chyba podjąć energiczną akcję, mającą na celu ukrócenie tych praktyk.

KRZYSZTOF GACEK



Tablica ogłoszeń przybita do przystanku na petli w Modlniczce.

— Obserwowałem pracę powodując opory w zasileniu silników kilku berlietów, od początku ich eksploatacji do czasu odbycia się z niedoborów i chciałbym się swoimi spostrzeżeniami podzielić z kierowcami i mechanikami. Mimo iż silnik SW 680 (56) 3 jest doskonałą konstrukcją, to przy odpowiednim jego dotarciu i prawidłowej eksploatacji jest w stanie wykonać wysoki przebieg. By do tego doprowadzić należy:

— Utrzymywać właściwą temperaturę pracy silnika — 80—85 st. C. Ale by temperatura była stała musi być sprawny układ sprzęgła elektromagnetycznego wentylatora chłodnicy. Niedopuszczalna jest eksploatacja silnika z zablokowanym sprzęgłem wentylatora (mechanicznie lub elektrycznie). Ponieważ silnik nie osiągnie wymaganej temperatury pracy i wystąpi jego przedwczesne zużycie. Podczas eksploatacji w lecie należy wyłączyć duży obwód chłodzenia do ogrzewania niezależnego.

— Nie należy dopuszczać do ubytku cieczy chłodzącej w układzie, oraz często ją uzupełniać. W momencie ubytku cieczy w układzie występują korki powietrzne, skutkiem tego są miejscowe przegrzania bloku silnika; tłoków i zapiekanie pierścieni. Konsekwencją tego są przedmuchy spalin do misy olejowej, silnik pracuje nierówno, występuje spadek mocy. Można powiedzieć, że nawet jednokrotne przegrzanie silnika doprowadzi do jego nieodwracalnego uszkodzenia. Istnieje konieczność utrzymywania maksymalnego stanu oleju w silniku.

— Sprawdzaj codziennie stan oleju Boxol w zbiorniku wspomagania układu kierowniczego. W przypadku ubytku oleju należy sprawdzić czy występują wycieki z przewodów. Jeżeli nie, to zachodzi konieczność sprawdzenia szczelności met-gum pomp oleju, Boxol przedostaje się do układu smarowania silnika. Mieszając się z olejem silnikowym, pogarsza jego własności smarne.

— Należy często sprawdzać poziom oleju w silniku, oraz obserwować rurę odpowietrzającą silnik. W przypadku uszkodzenia przewodów nadmiarowych od wtryskiwaczy w silniku olej napędowy przedostaje się do misy olejowej zwiększając poziom oleju w silniku, a odpowietrzając powoduje powiększenie wydmuchu z odpowietrzeniem silnika.

— Zanieczyszczony filtr powietrza układu dolotowego

Kierownik Zakładu Napraw Autobusów WIESŁAW PTAK

Jejowych zamiast tramwajowych). Druga grupa przyczyn to przedłużające się okresy między remontami i brak należytej konserwacji. Przedłużają się też okresy usuwania usterek a to z powodu funkcjonowania tylko jednego pogotowia torowego zamiast minimalnej ilości trzech. W związku z tym na usunięcie usterek czeka się kilka lub kilkanaście dni. W tym czasie zwiększają się jej rozmiary, bo przecież ruchu zatrzymać nie można.

Rozwiązania problemu nie powinno się szukać (co najczęściej podnosi Zakład Torów) w ograniczaniu prędkości tramwajów. Komunikacja musi być sprawna a na to musi się składać i określona szybkość przejazdu. Jakkolwiek na pewno zły stan torowisk zmusza nas do wprowadzania ograniczeń prędkości, co zresztą nie zawsze jest respektowane przez motorniczych. Ale radykalnej poprawy, która jest nieodzowna oczekują przez wprowadzenie następujących rozwiązań.

Po pierwsze należy poprawić konserwację torowisk. Pewne stare odcinki trzeba powierzyć opiece ludzi, którzy będą za nie odpowiedzialni. Po drugie — trzeba zwiększyć ilość brygad usuwających bezzwłocznie doraźne usterek. Konieczne jest uruchomienie na każdej zmianie co najmniej trzech pogotowia. To jest minimum, którego nie możemy doprosić się od roku. Po trzecie — trzeba zwiększyć zakres remontów drobnych i średnich przez własne służby i to głównie w nocy, tak aby nie powiększać perturbacji w ruchu. Np. wyłączenie takich długich ciągów ruchu jak al. Planu 6-letniego czy al. Pokoju, nawet na krótki okres powoduje olbrzymie zakłócenia w ruchu w całym mieście. Ale przejście na system robót nocnych wymaga zwiększenia zatrudnienia oraz poprawy zaopatrzenia w sprzęt. Druga grupa zagadnień to szybsze i na 3 zmiany wykonywanie remontów przez wykonawców zewnętrznych i naszych. Powtarzam, konieczna jest praca nocna. U nas tego w ogóle się nie robi. Każdy remont trwa przez 3 razy dłużej. Kto to widział, aby odcinek taki jak al. Planu 6-letniego był remontowany przez 7—8 miesięcy. Poza tym konieczny jest rygorystyczny odbiór każdego remontu, każdej inwestycji.

Opracował Lech Korecki

Już po raz trzeci wracamy na naszych łamach do problemu stanu naszych torowisk tramwajowych. Dziś wypowiadają się: Jerzy Cetwiński — kierownik Zakładu Torów oraz zastępca dyrektora mgr Winston Maik.

Jerzy Cetwiński: Wolałbym się nie wypowiadać w tej sprawie. Mogę panu udostępnić pismo, jakie wystosowaliśmy do zastępcy dyrektora Zjednoczenia Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Terenowej.

Z pisma do Zjednoczenia, przyczyny złego stanu torowisk:

- 1) brak dostatecznych odwodnień większości torowisk wbudowanych w jezdnię. Powoduje to podpiukiwanie nawierzchni i osiadanie toków szynowych oraz nawierzchniowych.

- 2) Niska jakość materiałów używanych w latach 1974—1979 do budowy torowisk. Dotyczy to głównie szyn typu S-180 dostarczanych przez Hutę „Pokój” oraz płyt powierzchniowych typu M i D dostarczanych przez „Prefabet” Krzeszowice. Około 50 procent otrzymywanych szyn było w klasie II bez atestów a niektóre partie dostaw określone były wręcz przez dostawcę jako tzw. „niesort”. Płyty nawierzchniowe wykonywane z betonu niskiej marki ulegały bardzo szybkiemu niszczeniu a często już po 2 latach beton wykruszał się — pozostawiało gołe ułożenie.

- 3) Stosowanie przy remontach torowisk — wskutek nagminnych braków materiałowych, materiałów zastępczych i starożytnych.

- 4) Bardzo znaczne obciążenie niektórych torów ruchem. Obciążenie to dochodzi do 17 mln brutto ton rocznie, a więc według wytycznych obowiązujących w PKP powinno być poddawane remontowi kapitalnemu co 2 lata. Potencjał Zakładów Torów nie pozwala na taką częstotliwość remontów.

- 5) Przeprowadzenie w latach 1974—1979 wielu remontów kapitalnych bez wyłączania ruchu tramwajowego lub przy ograniczeniach ruchu. Miało to określone skutki wytrzymałościowe.

- 6) Stosowanie metody wypalania palnikiem otworów w szybie szyn w miejsce wiercenia na zimno pod złącza i ciągi torowe. Stosowanie takiej technologii było podyktowane

tym, że MPK nie posiada ani jednej wiertarki i piły do szyn.

7) Brak dostatecznej obsady personalnej w Zakładzie Torów.

Mówi zastępca dyrektora MPK mgr Winston Maik.

Oceniam stan torowisk negatywnie. Odczuwam szczególnie ostro tę sprawę, ponieważ odpowiadam za efekty działania MPK w ruchu zewnętrznym. A niestety, stan torowisk powoduje komplikacje w ruchu tramwajowym i wpływa pośrednio na stan komunikacji w ogóle w naszym mie-

Uwaga tory (3)

ście. Dlaczego moja ocena jest taka? Torowiska wbudowane mają bardzo dużo zapadnięć, które powodują obrywanie hamulców szynowych a nawet silników, czyli po prostu dewastują tabor. Druga sprawa to bardzo duża liczba pęknięć szyn. W toku jednego przeglądu ujawnia się ich nawet kilkadziesiąt równoległe. Dołącza się do tego znaczne wypracowanie szyn na wielu odcinkach.

Natomiast na torowiskach wydzielonych, dodatkowo, obok wymienionych braków w miejscach wymagających szyn tramwajowej znajduje się szyna kolejowa. Zużycie niektórych szyn oporowych jest tak zaawansowane, że mają one nieraz grubość brzytwy.

Osobna kwestia to oddawane nowe odcinki torów. Bardzo często nie odpowiadają one wymogom. Wina to po części wykonawców spoza MPK, ale także i naszych. Typowym przykładem może tu być słynny luk w Czyżymach, na którym w ciągu kilku dni nastąpiło kilkadziesiąt wykołajeń.

Przyczyn takiego stanu rzeczy jest kilka. Oprócz wymienionych takich jak: jakość wykonawstwa, warunki terenowe Krakowa (np. kurzawka na ulicy Karmelickiej) jakość i nieodpowiedni asortyment materiałów (np. stosowanie szyn ko-



Co krakowianie sądzą o pracy w MPK

Zadalem sobie kiedyś to pytanie, siedząc w autobusie marki „berliet”. Na oparciu siedzenia przede mną widniał napis „MPK h...e”. Co miał na myśli autor tej inskrypcji, godnej zresztą dzentelmena? Dlaczego to napisał? Czy wie cokolwiek o ciężkiej pracy motorniczych, kierowców, pracowników zaplecza?

Postanowiłem wtedy zrobić mini-ankietę. Popytać krakowian o ich opinie o naszej pracy. Wykonałem kilkanaście telefonów. I co? Niestety, przyniosły one rozczarowanie. Po prostu krakowianie nie wiedzą o naszej pracy. Zachowywali się tak jakby w ogóle nie rozumieli pytania, które zadawałem. Oto przykład: Mówi jakiś młody mężczyzna — co sądzę o pracy MPK? No wiadomo, MPK źle pracuje. Trzeba długo czekać na tramwaj, czy autobus. Na przystankach tłumy — to znaczy wtedy kiedy ja jadę do lub z pracy. Przepraszam pana — przerywam — ale ja nie pytam pana o opinie o pracy MPK, ale o pracy ludzi w MPK. Czy wie pan, czy zdaje sobie pan sprawę, jak wygląda praca tramwajarzy? Nie — pada odpowiedź. Nie nie umiem panu na ten temat powiedzieć.

Takich odpowiedzi było więcej. Zaledwie kilka osób zro-

zumiało o co pytam. Ale odpowiedź też były czasami kuriozalne, świadczące o braku zorientowania w temacie. Telefon nr. 758-05. Mówi starsza kobieta. No, na pewno sprzęt jest starszy (sic!) Jeżdżą bardzo nieregularnie. Sami ludzie mogą być dobrzy, ale wykonanie nie najlepsze. Trzeba kupić nowe tramwaje. A może trolejbusy. Tak, powinno się do nich wrócić. Przecież są kłopoty z benzyną.

Nasza rozmówczyni najwyraźniej jest warszawianką z pochodzenia. Przecież w Krakowie nigdy nie było trolejbusów. A swoją drogą to przydałyby się i to szczególnie w centrum, aby powietrze było czystsze. W tym sensie głos był przytomny. Ale skąd to przekonanie, że jeździmy na starszym sprzęcie?

Inny przykład rozmowy. Telefon nr. 746-57. Mówi młoda kobieta. Trudno mi cokolwiek powiedzieć, bo już dawno nie jeździłam miejską komunikacją. Mam własny samochód. Kiedyś jednak samochód był w naprawie i zdarzyło mi się jeździć tramwajem. Niestety, czekałam na przystanku prawie 50 minut. Wydaje mi się, że tramwaje rzadko bardzo chodzą. Nie umiem panu nic więcej powiedzieć.

Dziękujemy, przynajmniej szczerze. Ale niestety, wynik naszej mini-ankiety nie napawa optymizmem. Dowiódł nam, że krakowianie nie wiedzą o tym jak ciężka jest praca ludzi w MPK. Po prostu mają pretensje do MPK jako przedsiębiorstwa, a nie obchodzą ich nie co na pracę tego przedsiębiorstwa się składa. Nie wiedzą nic o kłopotach z częścią zamiennymi, ze sprzętem, o złym a nawet katastrofalnym stanie torowisk itd. Za każde niedociągnięcie w pracy, za każde uchybienie gotowi są winić każdego, kto występuje w empekowskim mundurze. Nie wiedzą, że często właśnie ofiarą i pełną poświęcenia, pracą ludzi w MPK łagodzone są trudności i kłopoty. Że, gdyby nie ta ciężka praca komunikacji w Krakowie byłaby jeszcze gorsza. Dlaczego tak jest? Może wina w tym środków masowego przekazu, które krytykują bez przerwy MPK zapominając pokazać drugą stronę medalu? A może przyczyn należy szukać gdzie indziej? Może po prostu tak ma być? Przecież nikogo, to nie interesuje, że lekarz ma trudną i odpowiedzialną pracę. Po prostu każdy chce być tylko dobrze leczony.

LECH KORECKI

Szkolić dla potrzeb...

(Dokończenie ze str. 1)

ci w „nadmiarze” na kurs „wypożyczeni” zostali Zakładnicy Torów do wiosennego porządkowania wydzielonych torowisk.

M. Bubaczewska — Powróćmy jednak do tematu szkolenia. Czy bezpośrednio po złożeniu egzaminu, kierowca otrzymuje prawo pracy na linii?

T. Dąbrowa — Nie. Najpierw jeździ z patronem minimum 15 dni. Patron też decyduje o jego wcześniejszym czy późniejszym usamodzielnieniu.

M. Bubaczewska — Kto naprawia wam tabor?

T. Dąbrowa — Na 12 wozów, mamy tylko jednego mechanika ale radzimy sobie sami. Program szkolenia DM-kowiczów przewiduje 54 godziny zajęć praktycznych tzw. warsztatowych. W praktyce dochodzi do 100 godzin ponieważ sami wykonywać musimy naprawy. Zarzucają kierowcom, przeważnie DM-kowiczom, że źle eksploatują powierzony im tabor, nie szanują delikatnych wozów do jakich zaliczyć trzeba berliety. Gdyby więc DM-kowicze zaczęli swoje szkolenie od warsztatu samochodowego co z uwagi na „nadwyżkę” chętnych do tego zawodu jest niemożliwe, mieliby pojęcie jak należy właściwie wóz eksploatować. Jeszcze w ubiegłym roku przedstawiliśmy na Prezydium KSR, wniosek o przedłużeniu cyklu szkolenia o 3 miesiące nauki na zapleczu. Nie jesteśmy też w stanie przygotować kierowców w terenie, do pracy na liniach w warunkach zimowych. Służby szkoleniowe w innych przedsiębiorstwach komunikacyjnych, w tej ostatniej sprawie

sa tego samego zdania. Brak nam również terenu wydzielonego na naukę jazdy. Dwa pisma skierowane w tej sprawie do Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta, pozostały bez odpowiedzi.

M. Bubaczewska — Którzy kierowcy zdaniem pana powodują więcej wypadków, starszy z praktyką i doświadczeniem czy młodzi DM-kowicze?

T. Dąbrowa — Analizowałem wypadki od połowy 77 r. spowodowane przez wyszkolonych u nas kierowców i... nie dopatryłem się różnicy między kierowcami starszymi, z długoletnią praktyką, a młodymi. Jako ciekawostkę podam, że łatwiej opanowują jazdę na berlietach kierowcy młodzi niż starszy. I jeszcze jedna ważna dla nas sprawa. Trudności i to spore, mamy z przeszkoleniem — wprawdzie niewielkiej grupy kierowców, bo liczącej ok. 80 osób rocznie na tzw. „wkładkę”. W 12 godzinnym programie opanowują oni jazdę na naszych wozach, ale brak znajomości linii i przepisów o służbie ruchu, czyni ich mało sprawnymi na trasie. Samo szkolenie odbywa się na zasadzie zgłoszeń indywidualnych.

Problemy, trudności, kłopoty — tak wiele słów dotyczących jednej tylko sprawy — szkolenia w zawodzie kierowcy miejskiej komunikacji. Jak każda dziedzina naszego życia i ta wymaga dostosowania do sytuacji, do aktualnych potrzeb.

Reasumując — należałoby mieć odpowiedni do szkolenia tabor i najpierw przeszkolić na berlietach instruktorów, aby móc wymagać prawidłowej jazdy od ich uczniów.

M.B.

I twórcy muszą myśleć

Z zainteresowaniem przyglądałem program przedsięwzięcia organizacyjno-technicznego naszego przedsiębiorstwa na rok bieżący, chcąc wykonać zawarte w nim postulaty do gazetowego artykułu. W stan zdumienia wprowadziło mnie sformułowanie o właściwym rozmieszczeniu taboru w czasie i przestrzeni.

Ale to w końcu drobiazg — nie każdy wszak jest polonistą. Zainteresował mnie punkt mówiący o dokonaniu przeróbki trzech skasowanych wozów tramwajowych typu N na holowniki do likwidacji awarii. Termin realizacji II i III kwartał br. Odpowiedzialny za realizację Zakład Naprawy Tramwajów. Sądząc, że w połowie maja dobiega już nie zarządzanie obowiązujące końca praca przy adaptacji wagonów, wybrałem się do ZNT. Już pierwsza rozmowa rozwiła złudzenia.

— Owszem słyszeliśmy o sprawie już w zeszłym roku. Ale jak dotąd nikt z nami konkretnie nie rozmawiał. Zresztą projekt nie ma racji bytu, bo w razie awarii w jaki sposób holownik ma dojechać do zepsutego tramwaju? Przecież stojących przed nim i za nim składów nie wyprzedzi. W takiej sytuacji jedynym racjonalnym sposobem, jest ten stosowany do-

tychczas — holowanie uszkodzonego przez tramwaj, znajdujący się najbliżej. Nie sposób nie zgodzić się z tą argumentacją. Tylko kto rzucił zawarte w nim postulaty do gazetowego artykułu. W przedstawionym powyżej punkcie w błąd co bądź poważnym programie?

Następna sprawa. Ustalenie tras i węzłowych punktów zbierania pasażerów przez autobusy zjeżdżające do zajezdni. Tym razem z formalnego punktu widzenia, wszystko jest w porządku. Na przystankach umieszczono informacje dla pasażerów, opracowano szczegółowy harmonogram tras zjazdów autobusów, wreszcie zastępca dyrektora do spraw ruchu wydał odpowiednie zarządzenie obowiązujące kierowców. Postulat więc zrealizowano. Tylko że... Wybrałem się pewnego dnia późnym wieczorem w okolice przystanku Kłoto Dworca Głównego. Przez kilkadziesiąt minut obserwowałem zjeżdżające do zajezdni autobusy. Na kilkanaście, które w tym czasie przejechało, zatrzymały się dwa. Pozostałe mignęły tylko obok oczekujących pasażerów.

Tym razem więc zabrakło kontroli wykonania słusznego i potrzebnego zarządzenia. A doświadczeni prawnicy twier-

dzą, że nie tak nie demoralizuje, jak przepis prawny, który można bezkarnie omijać. Może więc lepiej było nie wydawać przepisów, którego realizacja nie można w pełni wyegzekwować.

Przykład trzeci. Wyegzekwowanie realizacji decyzji prezydenta Krakowa dotyczącej zmiany czasu rozpoczęcia pracy w stosunku do zakładów, które nie dokonały zmian.

Wydział Koordynacji Eksploatacyjnej wysłał pisma do zainteresowanych, oraz Urzędów Dzielnicowych. Część zakładów odpowiedziała, tyle że negatywnie na propozycję zmiany. Pozostałe zareagowały milczeniem.

Przyznam, że po sprawdzeniu realizacji tych trzech punktów, zrobiło mi się smutno. Więc sporządziłem przez kogoś, zatwierdzony do realizacji program zawiera postulatów których wykonanie po prostu nie można.

Wierzę, że wiele punktów tego programu zrealizowano. Ale te trzy, które w sposób najzupełniej przypadkowy wybrałem nie zostały wykonane. Program liczy kilkadziesiąt najrozmaitszych pozycji. Być może niektóre z nich zrealizowano. Być może...

KRZYSZTOF GACEK

Śladem naszych interwencji

W związku z notatką pt. „Podsmażać czy sprzedawać na zimno?” zamieszczoną Nr 7/169 „Sygnałów MPK” a dotyczącą sprzedaży w bufetach zimnych ryb przywożonych ze smażalni informuję, że wszystkie bufety z wyjątkiem bufetu przy ul. Wawrzyńca wyposażone są w elektryczne lub gazowe kuchenki wraz z piekarnikami, w których bez żadnych problemów można i należy podgrzewać względnie utrzymywać smażone ryby w odpowiedniej temperaturze. Bufet w Zakładzie Eksploa-

tacji Tramwajów w Nowej Hucie po adaptacji został dodatkowo wyposażony w patelnie elektryczne. Po wykonaniu przez Zakład Budowlany adaptacji bufetów w Bieńczycach i w Czyżynach również zamontowane zostaną patelnie elektryczne (w Czyżynach dotychczas nie ma patelni elektrycznej). Bufetowe pouczone zostały o konieczności sprzedaży ryb ciepłych.

Kierownik Działu Socjalno-Bytowego ZDZISŁAW WAŚ

Z różnych miast

RENEZANS TRAMWAJU WARSZAWA — W Ministerstwie Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska opracowano projekt komunikacji tramwajowej. Chodzi tu nie tylko o miasta, w których ten środek lokomocji już działa, ale także o szybko rozwijające się ośrodki miejskie jak Lublin, Białystok, Radom, Kielce, Walbrzych i Tarnów.

Ministerstwo wyznaczyło warszawski „Metropolprojekt” jako komórkę wiodącą w projektowaniu linii tramwajowych. Nowe linie budowane będą według parametrów technicznych dla tramwaju szybkiego.

Linie te prowadzone będą na wydzielonych torowiskach, o łagodniejszych łukach, dostosowanych do większych prędkości. Pod koniec rozpoznającej się dekady lat po-

jawia się wyprodukowane w kraju nowe wagony o parametrach zbliżonych do obsługi metra. Prędkość komunikacyjna — 25 km/godz. Liczba wozów tramwajowych ma wzrosnąć w latach 1981—1990 z obecnych 4,8 tys. do 8,2 tys. sztuk.

POZNAN — Poznań otrzymał nową linię tramwajową. Są z niej szczególnie zadowoleni mieszkańcy osiedla im Bolesława Chrobrego w Piątkowie, na północnych krańcach miasta. Ich potrzebę komunikacyjnych nie zaspokajały autobusy i dopiero linia tramwajowa przybliżyła Piątkowo do oddalonego o około 10 km centrum.

Nowa linia tramwajowa, której budowa należała do obecnej pięcioletniej do ważniejszych przedsięwzięć inwestycyjnych Poznania, ułatwi dojazd nie tylko mieszkańcom Piątkowa, lecz także Osiedli Bonin i Winiary II. „Kurier Polski” Nr 31 (A.G.)

AUTOBUSY MOGĄ BYĆ CZERWONE

Na artykuł zamieszczony w 7 numerze „Sygnałów MPK” z br., pod tytułem „Jeżdżą wozy kolorowe” („Z ulic naszego miasta”), otrzymaliśmy telefoniczną informację kierownika Działu Zaopatrzenia Zdzisława Mazura, że magazyn dysponuje farbą w kolorze czerwonym do malowania autobusów, a stan na dzień 6 maja br. wynosił: 107 litrów emalii nitro, 470 litrów olejnej, 86 litrów zwykłej

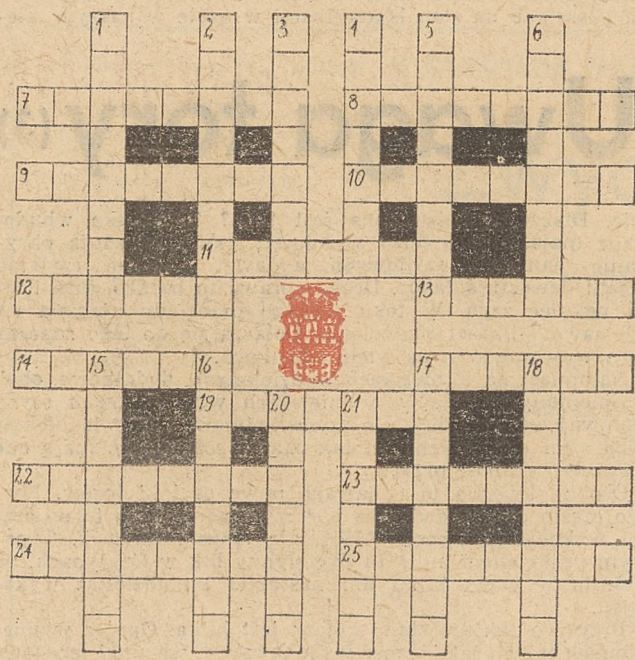
talowej i 37 litrów renowacyjnej. W sumie — 700 litrów. Zapas spory, kiedy dodamy, że na przemalowanie jednego autobusu potrzeba tylko 10 litrów jednego z wymienionych gatunków farby.

Aby wszystko było jasne, trzeba jeszcze dopowiedzieć, że „Kolorowe wozy” jeżdżące po Krakowie, to autobusy powracające do nas po kapitalnym remoncie ze Słupska.

Gratulujemy naszym zaopatrzeniowcom operatywności w załatwianiu czerwonej farby do malowania autobusów. Równocześnie proponujemy osobom odpowiedzialnym za zaopatrzenie w KAPEN-ie w Słupsku skorzystanie z informacji u nas jak się te sprawy załatwiają.

(M.B.)

KRZYŻÓWKA NR 97



POZIOMO: 7) Niewielka rzecz, 8) Godło, symbol, 9) Długi, rozwlekły list, 10) Inteligencja, ogólna zdolność umysłowa, 11) Klekot żurawi, 12) Spotkanie dwóch pojazdów na tej samej linii, 13) Kruźganek, podcięcie, 14) Przędzadło używane w topografii, 17) Właściciel cudownej lampy, 19) Miejsce ciche i spokojne, 22) Aktywista, społecznik, 23) Nauka o budowie żywych organizmów, 24) Prowadzi finanse na uczelni, 25) Do zdobycia.

PIONOWO: 1) Procent od obrotu, 2) Górską bylina chroniona, 3) Pogrom, 4) Droga do wyników, 5) Miara w metrach sześciennych, 6) Farba olejna na ścianie, 15) Część centymetra, 16) Miejsce na rzeczy cenne, 17) Do domowej hodowli ryb, 18) Jedno-barwny wielbłąd afrykański, 20) Forma, wygląd, 21) Umowa międzynarodowa.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 95

Poziomo: 7. równanie, 8. arzenik, 10. izolator, 11. dotacja,

12. piasta, 13. desant, 14. burmus, 17. pokarm, 19. kuracja, 22. cukierek, 23. rozterka, 24. drobnica, 35. lewkonia.

Pionowo: 1. dywersja, 2. kapnoda, 3. nietakt, 4. granica, 5. listopad, 6. fonetyka, 15. renkloda, 16. skorpion, 17. paskwil, 18. astronom, 20. reklama, 21. cyruilik.

Za prawidłowe rozwiązanie nagrodę wylosowali: O. Seweryn z SGO i Bogusława Frytek z SGO.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Buharczewska, 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