



Uznał czy mróz, deszcz, śnieg czy słońce Leopold Babirach czyści zwrotnice.

V „DNI PODGÓRZA”

Interesująca wystawa

Pomieszczenie na parterze Klubu Zakładowego MPK w Podgórzu, przy pl. Serkowski 7, śmiało nazwać można mini salonem wystawowym. Co jakiś czas bowiem znajdują tu dla siebie miejsce ciekawe ekspozycje.

W dniu 19 bm. otwarta została zorganizowana w ramach obchodzonych już po raz piąty „Dni Podgórza” — wystawa rękodzieła artystycznego Spółdzielni „Wanda”, jednego z wielu zakładów pracy usytuowanych właśnie w tej dzielnicy Krakowa.

Wystawa w naszym Klubie jest jedną z sześciu jakie aktualnie Spółdzielnia ta posiada. Inne znajdują się: w BWA również w Krakowie, Poznaniu, Lipsku, Wiedniu i Toronto. Gobeliny z „Wandy” są znane na całym świecie. Ozdabiają m. in. wnętrza wielu pałaców. Wartość rocznej produkcji Spółdzielni jak powiedział na otwarciu wystawy jej prezes Mieczysław Urbańczyk — wynosi 46 mln zł, w tym 1 mln zł to wartość eksportu. Kierownik nadzoru artystycznego

Bolesław Markowski, wyjaśnił zebraniom różnice między gobelinem, gobelinem dwustronnym i kilimem. Poinformował również o sposobie wykonywania każdej z tych artystycznych tkanin. Prócz wymienionych Spółdzielnia produkuje także tkaniny żakardowe. Są one również na wystawie eksponowane.

To, co pokazano nam w Zakładowym Klubie MPK (mimo, że najpiękniejsze wyroby na pewno znalazły się na innych większych wystawach), urzekło pięknym zestawem barw i wzorów. Przeważały stylizowane kwiaty i rośliny, ale były również obrazy.

Wprawdzie ceny wyrobów artystycznych Spółdzielni „Wanda” są stosunkowo wysokie, niemniej jest jednak włożony w ich wykonanie wkład pracy artystów plastyków i tkaczy.

Wystawa, jak zresztą każda z dotąd eksponowanych w Zakładowym Klubie MPK — warta obejrzenia.

M. BUBACZEWSKA

Partyjne zebranie

Pełna mobilizacja załogi — wykonany plan!

W świetlicy WET Nowa Huta odbyło się 21 września zebranie I OOP, na które przybyli zaproszeni: I sekretarz KZ PZPR tow. Adam Jedrusik oraz sekretarz I POP tow. Marian Górecki. Zebranie prowadził z-ca sekretarza I OOP tow. Edward Kowal.

Informację o realizacji zadań planowych Wydziału — przedstawił z-ca kierownika WET Nowa Huta tow. A. Grochola.

Jak wynika ze sprawozdania, mimo dużych trudności z jakimi boryka się Wydział związanych z brakiem części zamiennych i brakami kadrowymi zaplecza, zadania planowe do chwili obecnej są realizowane w ponad 100 proc., a to: wskaźnik wykorzystania taboru; plan 82,12, wykonano do 20. IX — 82,18. Wozokilometry; plan 15.289.994 — wykonanie 15.376.688. Zjazdy; plan 3.964, wykonanie 3.776. Wskaźnik zjazdów; plan 2,47, wykonanie 2,46.

Na planową realizację zadań, w poważnym stopniu wpłynęła olbrzymia ofiarność załogi Wydziału, zaangażowanie pracowników, a co najważniejsze zrozumienie, że tylko pełna mobilizacja może doprowadzić do wykonania planu.

Następnie tow. Andrzej Grochola poinformował o realizacji czynów społecznych i produkcyjnych: czyny społeczne podjęto zobo-

wiązanie przepracowania 5.470 godz. o wartości 92.990 zł. Przepracowano — 4.976 godz. o wartości 116.592 zł. Czyny produkcyjne: podjęto zobowiązanie przepracowania 21.652 godz. o wartości 432.879 zł. Przepracowano; 15.106 godz. o wartości 333.024 zł.

W dyskusji towarzysze mówili m. in. o braku części zamiennych, lakierów, o złym stanie torowisk, a co za tym idzie częstych uszkodzeniach wozów.

W dniu tym przyjęto w szeregi organizacji partyjnej: tow. Elżbietę Leję i tow. Krzysztofa Grabkę, którzy odbyli staż kandydacki. Tow. Adam Jedrusik wręczył też legitymację członków PZPR tow. Lucynie Mrzygłodkiej i tow. Stanisławowi Królowi.

Reasumując; zebranie było bardzo owocne, uwypukliło bowiem, dzięki uwagom zebranych ogrom trudności, na jakie napotyka Wydział w swej codziennej pracy. Mówiono też o sposobach, dzięki którym te trudności się pokona.

W dyskusji przebiegała troska o dalszą prawną pracę Wydziału i świadomość, iż w związku z nadchodzącym okresem zimowym od załogi wymagać się będzie jeszcze większego zaangażowania w pracę.

JERZY POKUCIŃSKI

WINNE MPK?

AWARIA

Niedziela 17 września. Godzina 7.10. W Podgórzu stały tramwaje. Od ul. Cekiery i mostu Grunwaldzkiego, aż do Borku Fałęckiego zanikło napięcie w sieci. Zakład Energetyczny i MPK rozpoczęły gorączkowe poszukiwania miejsca awarii. W tym samym czasie brygada Oddziału Podstacji przygotowywały do uruchomienia przygotowaną na taką okoliczność podstację Bonarka. Podstacja Brozka, oddana do eksploatacji w zeszłym roku po awarii nie miała napięcia. Wprawdzie przepisy przewidują dwa niezależne zasilania podstacji, ale pośpiech z jakim wykonywano inwestycje, spowodował, że oddano ją tylko z jednym zasilaniem.

Po czterech godzinach pracy częściowo przywrócono ruch tramwajowy do Borku Fałęckiego, nie jeździły natomiast w dalszym ciągu tramwaje nowo otwartą trasą Skolickiego — Kapelanka — Brozka. (Ten ruch przywrócono dopiero we wtorek rano).

Wreszcie przyszła wiadomość z Zakładu Energetycznego, który wyłączając wszystkie

odbiorcy mające zwarcie, zlokalizował awarię. Okazało się, że przebiegu uległ kabel wysokiego napięcia w ul. Kamińskiego.

Znalezienie miejsca awarii nie rozwiązało jednak problemu. Okazało się bowiem, że ten odcinek kabla nie został przejęty przez Zakład Energetyczny, bo nie został spełniony

warunek — dwustronnego zasilania.

Powstał więc problem naprawy uszkodzonego kabla. MPK nie dysponuje fachowcami w tym zakresie. Przy awarii kabla przejętego już przez Zakład Energetyczny, fachowców zapewnia zakład, MPK daje siłę niefachową. Tu jednak tak być nie mogło. Naprawiali więc ten odcinek pracownicy Wydziału Sieci i Podstacji. Aktywnie pomagali im ludzie z Wydziału Torów z kierownikiem Z. Wasem.

Dlaczego więc oddano niewykończoną inwestycję? Powodem zasadniczym był brak wykonawców. Chyba jednak od 22 lipca do 17 września można było to niedociągnięcie usunąć?

Kilka dni później rozmawiam na temat awarii z kierownikiem (Dokończenie na str. 2)

● Już wkrótce zakończony zostanie remont wnętrza budynku Oddziału Sieci i Podstacji. Remont przeprowadzany jest przez ZRI.

● Druga partia studentów z krakowskich wyższych uczelni zakończyła robotnicze praktyki w MPK.

● Ponadplanowo Wydział Torów wykonał i wbudował skrzyżowanie kolejowe na moście im. Powstańców Śląskich w Krakowie.

● W dniu 29 bm. w Wydziale Torów odbyła się giełda projektów racjonalizatorskich. Pracownicy tego Wydziału zgłosili 14 projektów z czego 13 przyjęto. Łączna kwota wypłaconych za przyjęte projekty pieniędzy — wyniosła 13.500 zł.

● Roboty wykonywane przez ZRI przy przybudówce

15 dni w MPK

pomieszczenia warsztatów tramwajowych w Podgórzu, ulegną skróceniu o około 2 metry.

● ZRI rozpoczął prace przy pogłębianiu stawów i oczyszczalni ścieków w Osieczanach.

● W tych dniach rozpoczął się nowy rok szkolenia partyjnego i kadry kierowniczej. W najbliższym czasie zaczną się dla pracowników MPK kursy jęz. niemieckiego.

● W roku szkolnym 1978/79 w klasach pierwszych Przychodni ZSZ uczyć się będzie 253 uczniów. O przyjęcie do szkoły, nie starała się w br. ani jedna dziewczyna.

● Remont kapitalny torów w ul. 18 Stycznia opóźniają braki szyn tramwajowych i gazów technicznych.

● Sekcja Zwywnienia Zbiorowego zaopatruje siedem bufetów rozmieszczonych na terenie całego przedsiębiorstwa w różne artykuły żywnościowe. Między innymi tygodniowo dostarcza do nich 520 kg wyrobów garmażeryjnych, w tym 240 kg „na gorąco” i 280 kg „na zimno”.

● Pracownicy MPK zamówili na zimę 300 ton ziemniaków, 45 ton cebuli, 1.200 kg marchwi, 600 kg selerów, 800 kg pietruszki, 600 kg kapusty i 400 kg buraków. Wymienione warzywa Zakład Usług Bytowych zamówił wprost u producentów po cenach skupu. M. B.

Zaświadczenie o niezdolności do pracy — rzecz prawie że nie — podważalna, mimo, iż często wiadomo, że pan Z miał leżeć i leczyć grype na Spartakiadę do Łodzi wyjechał, a pan X porządku generalnie robi. Trudno tu winić lekarza, niechby się okazało, że „choremu” L-4 nie dał a ten przebiegł grype i dostał zapalenia płuc. Miał pięć dni leżenia... miesiąc.

Dzieją się jednak historijki co najmniej dziwne na styku pracownik — pacjent — lekarz. Z jednej strony wręcz nieprawdopodobna bezczelność ludzka, z drugiej, przepraszam, że używam tego określenia naiwność i nieodpowiedzialność lekarzy. Poszkodowani są w tym przypadku zdrowi pracownicy i instytucje. I jest to nie tylko kwestia uczciwości i wiedzy lekarza, lecz sprawa nas wszystkich tolerujących tych którzy nadużywają w sposób nieprzezwyciężalny tak wielkiego osiągnięcia socjalizmu, jakim jest powszechna i bezpłatna opieka lekarska.

Zdarzyło się w MPK; zwolniono dyscyplinarnie z pracy sekretarkę jednego z działów zatrudnioną na pełnym etacie. W jakiś sposób dziwny trochę zniknęła pół etatu, zostało pół i problem — gdzie znaleźć kandydatkę do pracy na pół etatu. Po długich „rozpytywaniach” znalazła się chętna, Rencistka. Zły stan zdrowia, ale ezuje się lepiej. Pół etatu to nie cały, da sobie radę — zapewniała!

Pani A. K. przyniosła również orzeczenie lekarskie

zezwalające na podjęcie pracy na pół etatu. Rozpoczęła ją w marcu br. W czerwcu zaczęła chorować. Pięć, sześć dni... zwolnienia napływały systematycznie. Roboty zaległej przybywało. Pracownicy „gonili w piętke” zastępując w pracy sekretarkę. A sekretarka... chorowała,

Nabici w butelkę

w lipcu doniesiono, że „choruje” w domku campingowym w Ośrodku Wczasowym w Osieczanach. Mąż, również pracownik MPK otrzymał dwutygodniowe zwolnienie na opiekę nad chorą żoną. Wczasy mam nadzieję były udane.

Kpił wszyscy wokół, „chora” winna leżeć w domu w Krakowie może... i w Osieczanach na rodzinnych wczasach.

W sierpniu wpłynęło kolejne zwolnienie lekarskie, tym

razem trzydziestodniowe. Wnet po otrzymaniu druku L-4 wpłynął również donos, że pani A. K. „leczy się” aktualnie pod namiotem w Lubczy, gdzie syn jest na kolonii. Tym razem skończyła się cierpliwość wszystkich zainteresowanych. Zawrząło. Rozmowa z kierowniczką Zakładowej Przychodni dr. Lidią Pilzak. Informacja... pani A.K. jest faktycznie ciężko chora i kilkakrotnie już była kierowana do leczenia szpitalnego...

Nikt nie ośmielił się i nie ośmiela podważać zasadności orzeczenia lekarskiego, ale... sześć miesięcy temu ktoś, może ten sam lekarz wydał osobie ciężko chorej zaświadczenie o zdolności do pracy. Czy tylko po to, by pani A. K. mogła „nabić w butelkę” parę osób? Za nic do niedawna otrzymywała oprócz renty comiesięczną pensję placoną przez MPK. Blokowała etat. Próby rozwiązania umowy nie dawały pożądanego efektów, mimo pisemnych oświadczeń świadków pobytu pani A. K. na „chorobowym” w domku campingowym i pod namiotem poza miastem. Tej samej pani stan zdrowia w chwili otrzymywania zwolnień lekarskich był tak krytyczny, że nie mogła przekazać nawet prowadzonych przez siebie spraw. Miejsca zamieszkania w dziale, pogubione dokumenty, grzebanina w papierach.

Szczytem już było, gdy „chora” poszła z mężem na imprezę z muzyką i napojami pod nazwą „Spotkanie” (Dokończenie na str. 2)

List otwarty do pana kierowcy

SZANOWNY PANIE!

Miałem wątpliwą przyjemność być pasażerem autobusu linii pospiesznej „C”, którym Pan kierował w dniu 13. 09. 78 r. O godz. 18.40 podjechał Pan na przystanek przy ul. Krakowskiej, gdzie właśnie ja wsiadłem. Sposób w jaki prowadził Pan autobus spowodował mój sprzeciw. Nie chciałem Panu zwracać uwagi, żeby Pana nie zdemotywować. Rozumiem, że praca kierowcy w komunikacji miejskiej jest i tak bardzo nerwowa i wyczerpująca, jednak serce mi się ścisnęło, kiedy Pan ruszał z przystanków, lub po jakimś innym zatrzymaniu. Pan nie puszczał łagodnie pedału sprzęgła! Pan gwałtownie zdejmował nogę, a efekt był taki, że pasażerami po prostu... szarpało! Nawet ci szczęśliwcy, którzy mieli miejsca siedzące z dezaprobatą spojrzeli na Pana, a tymi, którzy stali po prostu pomiatł Pan bezlitośnie.

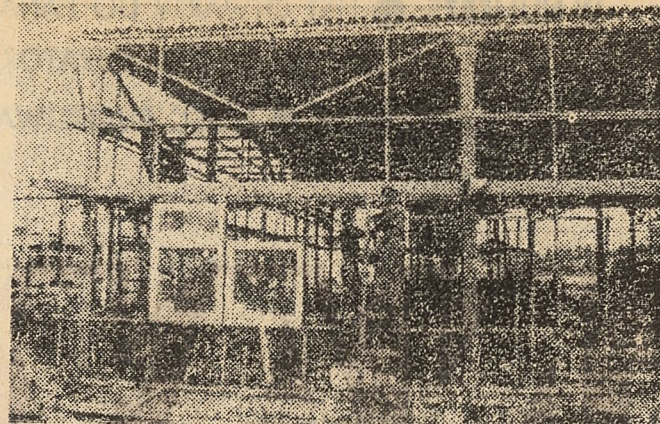
I kolejny aspekt tej sprawy; taka technika (albo raczej jej brak) jazdy doprowadzi niechybnie do oberwania tarczy sprzęgła, a to wyeliminuje autobus z jazdy, na co najmniej dwa dni. Jak mi wiadomo, tabor autobusowy w MPK jest nader skromny, każdy więc sprawny autobus jest ważny dla przedsiębiorstwa i jeszcze ważniejszy dla pasażerów.

Spieszył się Pan... dowodził tego zamykanie drzwi, choć jeszcze nie wszyscy pasażerowie zdążyli wsiąść. Przypadam sobie Panu szczerze, że kiedy o 18.53 wysiadłem z autobusu kierowanego przez Pana na końcówce na Azorach, poczułem wielką ulgę. Byłem już bowiem bardzo zmęczony kureczym trzymaniem się noreczy. Żal mi jednak było autobusu, który jeszcze na kilka godzin pozostał w Pana rękach. Żal mi również było tych pasażerów, których miał Pan jeszcze przewieźć.

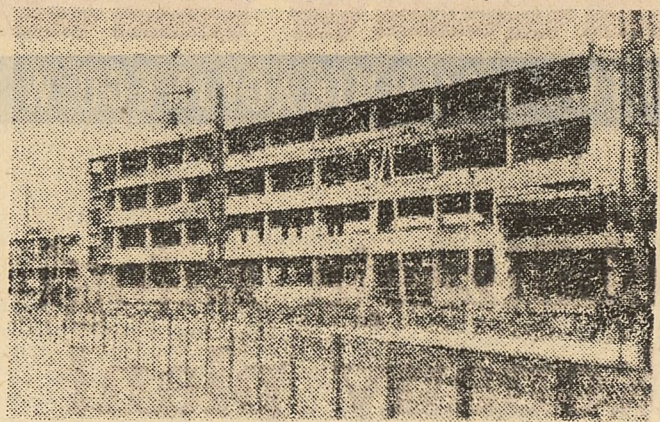
Panie kierowco o numerze służbowym 2512, wiem, że był Pan opóźniony z powodu zakłóceń w komunikacji tramwajowej, ale niech Pan odpowie szczerze, czy dużo Pan zyskał dzięki swojej brutalnej jeździe? A ile paliwa zużył Pan ponad normę? Twierdząc, że nie Pan nie zyskał, że to „zapracował” Pan i dla innych Pana kolegów na opinii, że jeżdża jak wariaci”. Kierowcy MPK nie cieszą się sympatią społeczeństwa, mimo, że wykonują bardzo ważną i odpowiedzialną pracę, mimo, że znakomita ich większość to doskonale fachowcy, solidni, uprzejmi, odpowiedzialni. Jednak wystarczy kilku takich jak Pan, a zła opinia roznosi się na ośmi. Czy na tym Panu nie zależy? Czy nie czuje się Pan częścią MPK-owskiej społeczności? A czy pomyślał Pan nad tym, że to Pan jest dla pasażerów, a nie odwrotnie?

Proszę mi wierzyć, że nie żądam satysfakcji i nie po to piszę mój list by Pana ukarać — zresztą nie można karać człowieka tylko dlatego, że ktoś tam coś napisze. Chciałbym swoim listem dorwać do sumienia Pana i Panu podobnych. Może chwila refleksji zmieni Was na lepsze.

Życzę sukcesów w pracy zawodowej. KRAK



Stołówka przy ul. Brożka ma być ukończona przez „Chromobudowę” w przyszłym miesiącu...



...a nowy budynek administracyjny dopiero w przyszłym roku.

Nabici w butelkę

(Dokończenie ze str. 1)

Ludźmi Dobrej Roboty”. Mimo że tak oczywistych faktów — sprawa — jak poinformował radca prawny przedsiębiorstwa nie do wygrania. Trzeba było odczekać kilka miesięcy. Dni temu parę „nabitych w butelkę” kierownik wystąpił z wnioskiem o rozwiązanie umowy o pracę w związku z przedłużającą się chorobą — zgodnie z kodeksem pracy.

Urlop być może był udany dla pani A. K., niemniej pozostał problem „nabijanych w butelkę” i konieczność podjęcia konkretnych decyzji przez władze administracyjne przedsiębiorstwa i kierownika przychodni, by podobne praktyki ukończyć, tym bardziej, że nie są one odosobnione i godzą w rzetelność lekarzy. Wystarczy przejrzyć protokoły Zespołu do Spraw Rehabilitacji Zawodowej Pracowników MPK.

Pani kierowniczko Przychodni, skąd wzięły się przypadki zatrudnienia na etatach w przedsiębiorstwie kierowców kategorii D — chorych o czym świadczyć by mogły chociażby propozycje przeniesienia do prac lżejszych z powtarzającą się modyfikacją typu „zaawansowane choroby narządu ruchu — wskazana praca na mikrobusach”. Dalej... czytamy „schorzenia układu nerwowego, wskazana praca na wozach lekkich”, „ze względu na schorzenia narządu ruchu (zwyrodnienia stawowe) wskazana praca na mikrobusach”, „zaawansowana nerwica — praca z ograniczeniem większej ilości pasażerów”, „z uwagi na schorzenia narządu ruchu (kończyny dolnych) wskazana praca na pojazdach lekkich na stałe”, „zaawansowana nerwica — nie może być kierowcą”. I powtarzające się stwierdzenie „ze względu na objawy nerwicy neurastenicznego przeniesienie na stałe na pojazd lżejszy...”. To tylko fragmenty protokołowanych decyzji. I kolejne pytanie. Czy psycholog i lekarz decydujący o przyjęciu do pracy nie są wcześniej w stanie wykryć predyspozycji nerwicznych pracownika i czy w ciągu trzech lat pracy w zawodzie kierowcy można się dopracować zwyrodnienia stawowego?

Nie dajmy się „nabijać w butelkę” — to apel człowieka, który być zdrowym musi. Mówię tu o niefortunnych przypadkach zatrudnienia „chorej” na półtacie — myślę o kierowcach DM, młodych ludziach, którzy mogli znaleźć zatrudnienie w innych zawodach. Tymczasem przedsiębiorstwo za 25 tys. zł. szkoli kierowcę z którego nie będzie miało większego pożytku. Nie jestem ani lekarzem, ani psychologiem, ale wobec tego typu praktyk nie mogę przechroneć obojętnie.

JANINA DZIURO

(Dokończenie ze str. 1)

wnikiem Wydziału Sieci i Podstacji inż. Janem Sokołowskim, kierownikiem Oddziału Sieci mgr inż. Witoldem Misiewiczem i kierownikiem Oddziału Podstacji mgr inż. Bogdanem Limanowskim. Od nich dowiaduję się o bezpośredniej przyczynie przerwy kabla.

Oskarżono się, że uszkodzenie zostało spowodowane cięciem bezostrożną. Otóż na biegnącym wzdłuż ulicy Kamińskiego kablu o napięciu 15 kV ustawiono słup informacyjny Zakładów Przemysłu Nieorganicznego „Bonarka”. Jak doszło do tego? Kto spowodował to zakłócenie w ruchu? Nie chodzi tutaj tylko o satysfakcję, czy ukaranie winnego. Chodzi także o pieniądze. I to duże. Sprawa powinna być wyrównana straty poniesione przez MPK z powodu przestoju. A wynoszą one dziesiątki tysięcy złotych.

Z kierownikiem Wydziału jazdy ustalić winnych. Pierwsza wizyta w „Bonarce”. Przedstawiciel zakładów informuje nas, że w czasie asfal-

Winne MPK?

towania poboczy ulicy Kamińskiego wyrwana z podłoża słup informacyjny zakładów. Zwrócił więc uwagę pracującym, aby naprawili wyrządzoną szkodę. Na drugi dzień słup znów był ustawiony. Tyle, że kilka metrów dalej.

Idziemy na miejsce zdarzenia. Oglądamy wyrwany z ziemi słup wagi ok. 1,5 tony z potężnym cokołem betonowym. Na jego podstawie wyraźnie widoczny ślad po zwarciu — okopana blacha. Wokół rozrzucone kawałki czerwonej folii — oznaczenia przebiegu trasy kabli wysokiego napięcia — świadectwo zadziwiającej bezostrożności pracujących tu ludzi. Mierzmy odległość w jakiej znajduje się dziura po wyrwanym słupie od pobliskich drzew. Jest 7 metrów. — Dawniej było 17 — stwier-

W ramach wymiany doświadczeń przybyła do naszego przedsiębiorstwa grupa pracowników WPKM Szczecin oraz przedsiębiorstwa Komunikacji miejskiej z Gorzowa Wlkp., nad którym szcześciennie sprawują patronat. 14 i 15 września gościliśmy w Krakowie 42 osoby. Dyskutowano na temat wskaźników techniczno-eksploatacyjnych pojazdów. Mówiono o rozwoju ruchu racjonalizatorskiego. Goście zapoznali się również z efektami ekonomicznymi MPK — Kraków. Wymieniano również poglądy na temat działalności partyjnej i związkowej.

W pierwszym dniu wizyty goście podejmowani byli w

Gościliśmy pracowników WPKM Szczecin

Zakładzie Komunikacji Szynowej. W spotkaniu tym udział wzięli m. in. I Sekretarz KZ PZPR przy WPKM w Szczecinie tow. Bogusz Błaszczyk, z-ca dyr. d/s technicznych, a jednocześnie przewodniczący Zakładowego Klubu Techniki i Racjonalizacji tamtejszego przedsiębiorstwa inż. Kazimierz Bogacki, Dyrektor Naczelny MPK Gorzów Wlkp. mgr inż. Józef Łach i jego z-ca d/s eksploatacji. Tadeusz Jankowski. Ze strony gospodarzy obecni byli: I Sekretarz KZ PZPR tow. Adam Jedrusik, z-ca dyr. d/s inwest. i rozwoju mgr Bronisław Kozłowski, przewodniczący Rady Zakładowej Józef Grabacki i przewodniczący ZZ ZSMP Krzysztof Stuczyński.

Drugi dzień wizyty upłynął na spotkaniach w grupach tematycznych, gdzie wymieniano poglądy na temat zagadnień szczególnie interesujących obie strony. Byli więc wówczas goście i w Komitecie Zakładowym PZPR i w Radzie Zakładowej, a także w Zakładzie Komunikacji Szynowej i w Zakładzie Komunikacji Samochodowej.

Program pobytu, który opracował nasz Zakładowy Klub Techniki i Racjonalizacji uwzględniał również zwiedzanie Wawelu i kopalni soli w Wieliczce.

Podsumowując tę wizytę, na pożegnaniowym spotkaniu, zarówno szczecinianie i gorzowianie, jak i przedstawiciele naszego przedsiębiorstwa dali wyraz swemu zadowoleniu ze spotkania, które dało obu stronom wiele korzyści. Współpraca obu przedsiębiorstw istnieje bowiem od wielu już lat, ale po raz pierwszy przybrała ona formę tak konkretną.

Kończąc tę krótką notatkę chciałbym spełnić prośbę głównych organizatorów spotkania — Klubu Techniki i Racjonalizacji przy MPK Kraków. Pragną oni gorąco podziękować wszystkim, którzy znaleźli czas, mimo nawału bieżących obowiązków i serdecznie zajęli się gośćmi, a zwłaszcza szefem Zakładów: Komunikacji Szynowej i Komunikacji Samochodowej.

(K. G.)

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia najlepszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym Jubilatowi, którzy w dniach 1—30 września 1978 r. obchodzą jubileusz pracy w MPK Kraków.

35 LAT

Tadeusz Mikołajewicz — Wydz. Sieci i Podstacji

25 LAT

Stanisława Stasik — WET Nowa Huta
Julia Bergel — Wydz. Rem.-Prod.
Ignacy Grzywiński — WET Nowa Huta
Marian Podolecki — WET Podgórze
Józef Sroka — WET Podgórze
Władysław Cieżarek — Wydz. Rem.-Prod.
Ludmila Sękiewicz — Wydz. Taryfowo-Bilet.

20 LAT

Antoni Kadziolka — Dział Szkolenia Zaw.
Bolesław Szafranec — WEA Bieńczyce
Bolesław Wykurz — WEA Bieńczyce

15 LAT

Władysław Tomasiak — WET Nowa Huta
Henryk Brambert — WET Podgórze
Andrzej Romek — Wydz. Prod.-Remont.
Stanisław Sęk — Wydz. Prod.-Remont.
Adam Sliwa — Wydz. Prod.-Remont.
Zbigniew Flak — WEA Bieńczyce
Anna Bińczycka — Zakład Taksówek
Teodor Dudek — Zakład Taksówek

10 LAT

Halina Wierzbicka-Bańdula — Wydz. Taryf.-Bilet.
Joanna Foryt — Księgowość
Ewa Mucha — Księgowość
Krystyna Adamska — Zakład Kom. Samochod.
Tadeusz Dominiak — Wydz. Transp. i Sp. Sp.
Stanisław Nowak — Wydz. Transp. i Sprz. Sp.
Stanisław Pituch — Wydz. Transp. i Sp. Sp.
Genowefa Tkaczuk — Zakł. Taks.
Józef Sliwa — Zakł. Taks.
Janusz Bugaj — Zakł. Taks.
Karol Przeciorka — Zakł. Taks.
Marian Wójcik — Zakł. Taks.
Tadeusz Tylek — Zakł. Taks.
Antoni Dunikowski — WET Nowa Huta
Józef Jurczyk — WET Nowa Huta
Stanisława Stopka — WET Nowa Huta
Maria Bartyzel — WET Nowa Huta
Zdzisław Augustyn — Wydz. Rem.-Prod.
Stanisław Kucharski — Wydz. Rem.-Prod.
Eugeniusz Dziedzic — Wydz. Rem.-Prod.
Zofia Grochola — Wydz. Rem.-Prod.
Ludwika Kowalówka — WET Podgórze
Andrzej Kowalik — WET Podgórze
Włodzimierz Gołda — WEA Bieńczyce
Zbigniew Czopek — WEA Czyżyny
Józef Pawlak — WEA Czyżyny
Tadeusz Pojałowski — WEA Czyżyny
Stanisław Stojowski — WEA Czyżyny
Józef Jan Kot — Wydz. Prod.-Remont.
Andrzej Zachuta — Wydz. Prod.-Remont.
Władysław Walczyk — Wydz. Transp. i Sp. Sp.
Stanisław Kopta — Sekcja Kontr. Jak. Sam.
Jan Koper — ZRI-Kotłownia
Jan Wesoly — Dz. Ogólny

Spotkanie z załogą

16 września br. odbyło się spotkanie przedstawicieli władz przedsiębiorstwa z załogą Wydziału Produkcyjno-Remontowego Zakładu Komunikacji Samochodowej. W spotkaniu udział wzięli: członek Egzekutywy KZ PZPR Józef Kudlek, Przewodniczący Rady Zakładowej Józef Grabacki, przedstawiciel Dyrekcji Przedsiębiorstwa mgr Michał Jankowski i Przewodniczący ZZ ZSMP Krzysztof Stuczyński.

Przybyłych na spotkanie powitał kierownik Wydziału mgr inż. Janusz Kucharski, który poinformował o osiągnięciach i zadaniach Wydziału Produkcyjno-Remontowego w 1977 roku brał udział we wspól-

zawodnictwie międzywydziałowym. W I półroczu został sklasyfikowany na pierwszym miejscu, w drugim natomiast zajął drugą lokatę. Spośród 18 brygad ubiegających się o miano Brygady Pracy Socjalistycznej, 10 zdobyło ten tytuł.

W dalszej części spotkania 60 pracownikom wręczono odznaki i legitymacje BPS oraz upominki. Uczestnicy spotkania podziękowali kawa, ciastkami, słodczymi, napojami chłodzącymi.

Do tańca przystąpił zespół z Wydziału Eksploatacyjnego — Autobusowego Bieńczyce, któremu Kolektorem Wydziału Produkcyjno-Remontowego składa serdeczne podziękowanie.

Na podstawie informacji mgr inż. Janusza Kucharskiego opracował (K. G.)

Awaria

za to jednak ludzie z KZD ustawiali tablice. — Jeżeli Pan jest tego pewien to niech Pan ich obciąży. — Dlaczego ich. Potrzebne dokumenty prześle na Pana ręce.

— Tam prace wykonywał Oddział Wieliczka, oni są na własnym rozrachunku. — I teraz dyrektor przystępuje do natarcia. — A czy trasa kabla była uzgadniana w Zespole Geodezyjnym. Uzgadniania Projektów i Remontów?

— Nie bardzo rozumiem co to ma do rzeczy. Czy zresztą KZD prowadził roboty w o-

parciu o dokumentację wypracowaną z Zakładu Energet. — Widzę, że Pan znowu zaczyna swoje. W tej sytuacji nie mam o czym rozmawiać — ucinie dyskusję dyrektor Micu

— Mnie udało się stwierdzić, że

że to jednak ludzie z KZD

stawiali tablice.

— Jeżeli Pan jest tego

pewien to niech Pan ich obciąży.

— Dlaczego ich. Potrzebne

dokumenty prześle na Pana

ręce.

— Tam prace wykonywał

Oddział Wieliczka, oni są na

własnym rozrachunku. — I

teraz dyrektor przystępuje do

natarcia. — A czy trasa kabla

była uzgadniana w Zespole

Geodezyjnym. Uzgadniania

Projektów i Remontów?

Sprawa pozostaje jednak w

dalszym ciągu otwarta. Na po-

ważną awarię, na dwa dni wy-

łączającą z ruchu kilkukilome-

trów, przed dwoma miesiąca-

mi zaledwie oddany do eks-

ploatacji odcinek złożyły się

zaniedbania wielu ludzi, re-

prezentujących różne krakow-

skie przedsiębiorstwa. Ale w

oczach społeczeństwa winny

jest tylko jeden — MPK. Bo

to przecież jego tramwaje nie

jeździły przez dwa dni. A prze-

ciężni obyvatel nie docieka

przyczyn. Zresztą nie musi

robić. On widzi tylko skut-

tek. I na jego podstawie wy-

ciąga wnioski. — Ci z MPK

znowu nie nie robią, nie wi-

adomo za co biorą pieniądze.

I pomyśleć, że jeszcze niedawno

chciano zlikwidować podstację

Bonarka. Dzięki uporowi pra-

cowników Wydziału Sieci i

Podstacji — podstacja została.

I tylko dlatego w niedziele i

poniedziałek jeździły tramwa-

je do Borku Fałęckiego.

KRZYSZTOF GACEK

Zadecydować musi kuratorium

— Co daje ukończenie Średniego Studium Zawodowego? — Zawód, pełne średnie wykształcenie. Po zdaniu matury możliwość startu na wszystkie wyższe uczelnie. Awans w pracy i podwyżki uposażenia.

To dużo, dlatego wśród uczniów średnich studiów zawodowych spotykamy ludzi w bardzo różnym wieku. Jednych mobilizuje do kształcenia się chęć zdobycia pełnego średniego wykształcenia, innych — drugiego zawodu. Na pewno nie jest im łatwo godzić pracę zawodową z nauką, ale korzyści z ukończenia jej dopingują. Uczący się korzystają również z wcześniejszych zwolnień z pracy, dodatkowych urlopów i nagród pieniężnych — jeżeli średnią ocen mają 4 lub więcej.

Kierunek nauki Średniego Studium Zawodowego — „Eksploatacja i przewozy w komunikacji miejskiej”, stworzyło samo życie. Po prostu potrzebna kształcenia specjalistów d/s ruchu w komunikacji miejskiej. Pomieszczenie znalazło się w szkole przy ul. Wąskiej, w gościnnym 3-piętrowym budynku, w którym po sąsiedku (pod jednym dachem) gospodarowały już 3 szkoły — Podstawowa Nr 14, filia Zespołu Szkół Mechanicz-

nych i Przyszkolowa Szkoła Zawodowa MPK. Kilkuletnia działalność Średniego Studium Zawodowego dała już plon — pierwszych maturzystów. W styczniu 1978 r. będą następni. Przedsiębiorstwu przybyło wykwalifikowanych specjalistów.

We wrześniu br. w Średnim Studium Zawodowym MPK powinni rozpocząć rok nauki nowi słuchacze. Tymczasem... pierwszego roku jak się to dotąd nazywało semestru — nie będzie.

— Dlaczego? — Zadecydowały o tym jak się dowiedziałam — zupełny brak miejsca w budynku szkoły na otwarcie choćby jeszcze jednego oddziału i... brak chętnych do nauki.

— Ile zgłoszeń było na pierwszy rok nauki do Studium, pytam kierownika Działu Szkolenia inż. Antoniego Kadziakę.

— Niewiele. Tylko 7. — Dlaczego? Ludzie nie chcą się uczyć, zdobywać wyższych kwalifikacji?

— Chęć, tylko kierunek nauki im nie odpowiada. Zgłaszają się i proszą o skierowanie ale do innych szkół średnich — zgodnych z ich zainteresowaniami oraz posiadającymi kwalifikacjami.

— Co by pan proponował w tej sytuacji?

— Poszerzyć zakres nauki

o kierunku ogólnotechnicznym. Komplet uczniów byłby zapewniony — najmniej na jeden oddział.

Identyczne spojrzenie na tę sprawę ma dyr. Średniego Studium Zawodowego inż. Kazimierz Sulkowski, który jeszcze dodaje:

— Mogłoby to być kierunki — elektryczny, pojazdów drogowych czy eksploatacji i przewozów w komunikacji miejskiej. Ogólnie jest w tej chwili klimat dla rozwoju Średnich Studiów Zawodowych. Nie byłoby więc problemu z ewentualnym wyrażeniem zgody przez Kuratorium, na wprowadzenie nowego kierunku nauczania.

Problemem na razie zupełny nie jest rozwiązanie jest brak miejsca w szkole. Nasze przyszkolowa ZSZ i Średnie Studium Zawodowe, zajmują 2 i 3 piętra budynku oraz 1 salę na parterze. Aktualnie mamy 24 oddziały, które musimy pomieścić w 6 salach wykładowych. W przypadku organizowania zebrań czy spotkań np. z rodzicami, zmuszeni jesteśmy przerywać naukę. Odczuwamy brak miejsc dla kół zainteresowań. Kosztownościem powierzchni dydaktycznej wygospodarowaliśmy pomieszczenia na — bufet i magazyn pomocy naukowych. W takiej sytuacji nie ma więc mowy o otwarciu choćby je-

szcze jednego oddziału czy tym bardziej poszerzenia Studium o jeszcze jeden kierunek nauczania.

Mamy jeszcze dodatkowe i to poważne kłopoty, utrudniające już i tak niełatwą naszą pracę, a sprawiają je przeciekający dach, zbutwiające, wyłatujące wraz z ramami okna i niezapewniająca dostatecznego ciepła kotłownia.

Co dopiero minęły wakacje. Odpowiedni okres dla remontów szkół. Dlaczego więc zapomniano o szkole przy ul. Wąskiej w Krakowie? I który z czterech jej gospodarzy miał o remoncie odpowiednim władzom przypomnieć czy nawet o niego zadbać? Gdyby był jeden, to sprawa byłaby prosta, a tak... Nie wiadomo, który z nich tu pozostał. Po co więc „ubierać się” każdemu z nich w remont? Narzącać na koszty „dla kogoś”?

Jedyną kompetentną w wydaniu odpowiedniej decyzji instytucja, może być Kuratorium w Krakowie. Niech więc decyduje, która szkoła tu jest głównym lokatorem i... która ma szansę na pozostanie Tymczasowość i niewiadoma nie stwarzają klimatu ani do rozwoju mieszczących się tu szkół ani nawet do konserwacji budynku, w którym pozostaje im choćby tylko na razie współżyć.

MARIA RUBACZEWSKA

Tabor tramwajowy nie- zależnie od innych aspektów techniczno-ekonomicznych odznacza się stosunkowo długą „żywnością”. Podczas gdy całkowity okres eksploatacji jednego autobusu wynosi od 5 do 8 lat, to dla wagonów tramwajowych jest on znacznie dłuższy i trwa od 25 do 40 lat.

Słuszność powyższego twierdzenia potwierdza się w pełni w konfrontacji z praktyką okresu minionego, w którym po ulicach naszego miasta kursował wyłącznie tabor starego typu. Absolutny rekord „żywności” należał do tramwajów wąskotorowych, jeżdżących bez przerwy przez 52 lata i przekazanych do zderzakami, lusterkami,

Wandale nie próżnują

dalszej eksploatacji m. in. rozbitymi szkiełkami oraz do Bydgoszczy i Torunia. Również pierwsze wagony normalnotorowe — tzw. „grackie” służyły dobrze krakowskiej komunikacji w ciągu czterdziestu kilku lat. Najnowocześniejsze wozy przedwojenne, tzw. „słonkie” wprowadzone do eksploatacji w 1938 roku zostały ostatecznie wycofane z ruchu po 38 latach „służby”. Wagony „tradycyjne” produkowane seryjnie poczyniły od 1949 roku — typu „N” po modernizacji są eksploatowane z dobrym rezultatem do chwili obecnej i będą służyły MPK nadal — jeszcze przez szereg lat.

Aktualnie nasuwają się niepokojące refleksje na temat stanu utrzymania taboru nowoczesnego, tj. tramwajów przegubowych 103-N, a w szczególności wozów szybkiego ruchu typu 105-N. W przeciwieństwie do taboru starszego typu obecny stan utrzymania wozów może budzić poważne zastrzeżenia. Wiele wagonów 105-N będących w eksploatacji przez okres zaledwie dwóch lat, a nawet krótszego posiada braki w wyposażeniu, a ich wygląd zewnętrzny, jak również stan wnętrza wozów nie świadczy o regularnie przeprowadzanych konserwacjach oraz bieżącym usuwaniu usterek.

Często jadąc nowoczesnym tramwajem 105-N można bowiem zauważyć uszkodzone i rozchylane siedzenia, jak również braki foteli, szyb bocznych oraz frontowych, znajdujących się z prawej strony stanowiska motorniczego. W znacznej większości wozów zostały wymontowane mikrofony, głośniki oraz wszystkie elementy aparatury radiofonicznej. W związku z tym praktycznie uniemożliwiono wywoływanie przystanków, jak również przekazywanie pasażerom niezbędnych informacji na trasie co było m. in. wielokrotnie postulowane na łamach prasy codziennej. W niektórych wagonach zniknęły bezpowrotnie nawet ramy do tablic kierunkowych, na których namalowano numery inwentarzowe, znajdujące się na tylnych pomostach. Na przednich natomiast numery te są często celowo zaslaniane, a nawet zeskrobane. Ponadto liczne wozy kursują z uszkodzonymi zderzakami, lusterkami,

Zachodzi konieczność podjęcia konkretnych przedsięwzięć mających na celu znacznie lepsze zabezpieczenie nowoczesnego taboru przed postępującą dewastacją. Niezależnie od ogólnie „złych” i często sygnalizowanych trudności z zdobyciem części zamiennej — nie można nadal tolerować dalszego pogarszania się stanu technicznego tramwajów, z których każdy stanowi środek trwały o wartości 1,8 miliona złotych.

Wagony te powinny bowiem pozostać w stanie pełnej zdolności eksploatacyjnej oraz maksymalnie kompletnego wyposażenia technicznego jeszcze przez długi okres czasu. Zgodnie z zobowiązaniami normatywnymi powinny służyć przewozom pasażerów w naszym mieście jeszcze... w I dekadzie XXI wieku.

ANDRZEJ GIELECKI

Co czytać?

Janina Jakubiak: **Popularyzacja bhp w przedsiębiorstwie. Ilustrował Gwidon Miklaszewski.**

W-wa IW CRZZ 1978 128 str., cena 25 zł.

Autor przedstawia podstawy i organizację działalności propagandowej bhp w przedsiębiorstwie. Następnie prezentuje różne formy i środki propagandowego oddziaływania: odczyty, dyskusje, radiowęzły zakładowe, książki i broszurki, gazetki zakładowe, plakaty, hasła, fotografie, przeznaczone, filmy itp.

Banke E.: **Systemy transportowe dziś i jutro. Tł. z niem. Zdzisław Giesiarz, Andrzej Frydryszak.**

W-wa WKiŁ 1977, 248 str., cena 130 zł.

Książka poświęcona najnowszym osiągnięciom i tendencjom rozwojowym w dziedzinie transportu i magazynowania. W przekroju galezyowym autor omawia nowoczesne środki przewozowe ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień technicznych. Przedstawia perspektywę i kierunki rozwoju transportu w przyszłości.

Opracował: **Dział Informacji Technicznej i Racjonalizacji**

W odpowiedzi na notatkę zamieszczoną w numerze 15 „Sygnałów” z dnia 1-15. VIII. 1978 r. pt. „Nieprzemyślana decyzja?” informuję, że istotnie w dniu 3. VIII. br. autobus Berliet brygady 30301 stał z uszkodzoną oponą od godz. 8.00 do 15.53, lecz czy aby tylko na skutek lekkomyślności pracowników Głównej Dyspozytorni Ruchu? Przypatrzmy się dokładnie sprawie.

Główna Dyspozytorna Ruchu otrzymała notatkę ze wspomnianej w artykule naziny 6.26, a nie „zjawily się po kilku godzinach”?

Mechanik wymieniający oponę przez około pół godziny (w zależności od tego, która jest to opona, w jakim stanie znajdują się śruby mocujące koło itd.) nie naprawiał innych autobusów mniej pracochłonnych napraw jak kierunkowskazy, drzwi, założenie paska klinowego. Pojazdy te czekają w kolejce tracąc w sumie kilkanaście kursów. Dlatego lepiej przytrzymać autobus z zdefektowaną opo-

— autobus linii A09 nr boczny 1592 — zjazd z trasy 6.59 — powrót 12.41 — strata 4 kursów,

— autobus linii B06 nr boczny 1345 — zjazd z trasy 6.50 — powrót 14.43 — strata 7,5 kursów...

dość! Dalsze wyliczanie nie ma sensu; 3 sierpnia do południa „pekło” 28 opon, w ciągu całego dnia 52...

Łącznie w ciągu całego dnia uległo awarii 177 autobusów. Na linie nie wyjechały rano 23 wozy, a popołudniu

43. Późne wyjazdy kształtowały się odpowiednio: 40 i 23 autobusy. Komentarz chyba zbędny.

Gwoli ścisłości dodam, że w przypadku awarii opony, jeżeli autobus musiałby stać zbyt długo oczekując na pogotowie — a jest możliwość — autobusy są kierowane do zajezdni.

Decyzja oparta o wnikliwą analizę aktualnej sytuacji — to właśnie elastyczne, operatywne działanie pracowników pełniących niełatwą służbę w Głównej Dyspozytorni Ruchu.

Główny Dyspozytor Ruchu
Mgr inż.
MAREK KURYLOWICZ

Śladem naszych interwencji

na, a uruchomić te autobusy, których usterki mogą być usunięte bez straty kursu niż odwrotnie.

Kontynuując myśl autora artykułu popatrzmy jak wygląda sprawa autobusów skierowanych do zajezdni celem wymiany opony, biorąc pod uwagę ten sam dzień 3. VIII. br.: — autobus linii 12001 nr boczny 1412 zjechał z trasy o godz. 6.58 i powrócił na nią o godz. 9.49 tracąc 5 kursów, — autobus linii 12514 nr boczny 1380 — zjazd z trasy 6.38 — powrót 9.51 — strata 3 kursów,

radę podpisaną przez Szefa Zakładu Komunikacji Samochodowej. W bezpośrednich rozmowach Szef stanowczo podtrzymał swoje stanowisko twierdząc, że pogotowie wymieni oponę w ciągu 20 minut, czyli krócej niż jazda do i z zajezdni nie licząc wymiany opony w bazie. Wymienione wyżej ustalenie obejmuje również sformułowanie „...zajezdni obowiązane są do utrzymania odpowiedniej rezerwy opon...”.

W dniu 3. VIII. 78 r. na Azorach pełnił dyżur dwa wozy pogotowia autobusowego, których załogi usuwały usterki autobusów już od go-

trzech słowach poinformował swego kolegę z „22”, iż ten ruszając spod zwrotnicy zjechał mu drogę, gdyż on właśnie miał pierwszeństwo wjazdu na pętlę. Następnie pochwilił się (a jakże), że jest społecznym inspektorem ruchu drogowego i rozpoczął wykład o rozległości konsekwencji jakie może wyciągnąć wobec „winnego”, od raportu poczyniwszy a na kolegium skończywszy. Dodajmy jeszcze, że legitymacja owego kontrolera, nie została przez zainteresowanego odczytana ze względu na ciemność, jakie panowały w miejscu zdarzenia.

Motornicz „22” dał się sprokować i dalszy dialog obu panów przyjął dość ostry „obróć”. Scenie tej z zainteresowaniem przysłuchiwało trzech pasażerów „22”. Niektórzy wystarczyło byle drobny np.: zajeżdżanie na trasie, wjazd na niewłaściwą pętlę itp., by wybuchła prawie kos-

miczna awantura między pracownikami WET Podgórze i WET Nowa Huta. Ktoś może powiedzieć — drobna sprawa i w rodzinie takie się zdarzają. Na pewno, nie jest to sprawa rzędu tych, które trafiają na wokandę sądową, zazwyczaj kończy się tylko na słowach.

Gorsze jest to, że utarczki

sobicie bardzo w to wątpię, dlatego, że od inspektora ruchu drogowego wymaga się znajomości przynajmniej podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu. Niestety Pan wykażał brak znajomości zasad ruchu. Motornicz „22” mógł oczywiście Pana przepuścić na pętlę, ale co by z tego wynikało? Dojechałby Pan do

zwrotnicy rozjazdowej w kierunkach: Borek Fałęcki — Zajezdnia i w tym momencie oba pociągi byłyby zablokowane. Jedynym wyjściem byłoby zaryzykowanie przez Pana najazdu na zwrotnicę, co wiąże się z możliwością spowodowania wypadku.

Gdy Pan nie decyduje się na najechanie na zwrotnicę, wówczas drugi wóz „22” blokuje automatycznie wjazd w kierunku Borku Fałęckiego. Natomiast Pan tego najazdu dokonuje, wówczas, gdy zwrotnica w momencie najazdu „odbija” — skutki mogą

być poważne (rozbite wozy, zatrzymanie ruchu itp.)

Jak z tego wynika reakcja motorniczego „6”, była nieco zbyt gwałtowna; nie zastanowił się on, że prowadzący tramwaj „22” wybrał najłepsze wyjście z sytuacji i, nie popełnił przy tym żadnego wykroczenia, nie zmusił prowadzącego „6” do gwałtownego hamowania, wobec czego sprawa wymuszenia pierwszeństwa automatycznie upada.

Mój apel: pracownicy obydwu Wydziałów, nie dopuszczajcie do takich sytuacji, nie działajcie impulsywnie, bądźcie tolerancyjni wobec siebie, zastanówcie się głęboko, zanim sprowokujecie awanturę, czy jest o co? Czy nie wyrzucacie sobie oraz przedsiębiorstwu krzywdy takim postępowaniem? Pamiętajcie, że wykonujecie ten sam zawód, pracujecie w tym samym przedsiębiorstwie. Ta wasza „woj-

na” jest chyba ewenementem krajowym, na pewno nie przynoszącym nam splendoru.

Podsumowując na ten temat w gronie kolegów, a jestem pewien, że dojdziecie do tego samego wniosku co ja; takim postępowaniem tylko ośmieszamy się w oczach społeczeństwa.

Czy nie przyjemniej byłoby miąć się na trasie z uśmiechem na twarzy?

Czy naprawdę na końcówkach zamiast siedzieć w wozach i patrzeć na siebie w lusterko, nie da się spokojnie, kulturalnie porozmawiać?

Jeszcze raz apeluję do wszystkich motorniczych obydwu Wydziałów: skończmy tę parodię, zacznijmy wręcz współpracować, takie jakie było wówczas, gdy pracownicy nie dzielili się na „podgórszych” i „nowohuckich”, gdy istniała tylko jedna zajezdnia.

Profesor Henryk Jankowski w jednym ze swoich telewizyjnych wystąpień powiedział: „Szanujmy się wzajemnie, wtedy i nas będą szanowali”.

JERZY POKUCIŃSKI (motorniczy)

Pazerni rywale?

17 września, godz. 5.00 rano. Pętla w Łagiewnikach. W roli negatywnego bohatera wystąpił tym razem motorniczy z Podgórza, co nie znaczy jednak, że w każdej sytuacji pracownicy tej właśnie Zajezdni ponoszą odpowiedzialność za scysję. Znam również wiele przypadków, w których winnymi byli motorniczowie z Nowej Huty.

Pociąg linii 22 dojechał do zwrotnicy rozjazdowej w kierunkach: Mateczny, przystanek początkowy linii 22. Motorniczy zatrzymał się, aby przełożyć zwrotnicę. Tymczasem od strony Matecznego zbliżała się „6”, zjeżdżająca do zajezdni.

Motorniczy „22”, widząc, że tramwaj linii „6” jedzie powoli i ma jeszcze kilkanaście metrów do pętli, dał znak światłami, że rusza, po czym zjechał na przystanek początkowy, żeby dać możliwość swobodnego przejazdu „6”. Wydawałoby się, że wszystko jest w porządku. Tak było, lecz tylko do momentu, kiedy zjeżdżający do zajezdni tramwaj zwrócił się ze stojącą na przystanku „22”.

Motorniczy „6” zatrzymał pojazd, otworzył drzwi w os-

te, toczą się w większości przypadków w obecności pasażerów. Zastanawia mnie fakt, czy ci pazerni rywale, zdając sobie sprawę z tego, jak swym nieodpowiedzialnym postępowaniem uwłaczają swej godności, a przy okazji psują opinię wszystkim pracownikom naszego przedsiębiorstwa.

Przecież dla pasażerów wszyscy jesteśmy po prostu „tramwajarzami”.

Panie motorniczy tramwaju linii „6”!

Być może jest Pan tym, za kogo się Pan podaje, choć o-

być poważne (rozbite wozy, zatrzymanie ruchu itp.)

Jak z tego wynika reakcja motorniczego „6”, była nieco zbyt gwałtowna; nie zastanowił się on, że prowadzący tramwaj „22” wybrał najłepsze wyjście z sytuacji i, nie popełnił przy tym żadnego wykroczenia, nie zmusił prowadzącego „6” do gwałtownego hamowania, wobec czego sprawa wymuszenia pierwszeństwa automatycznie upada.

Mój apel: pracownicy obydwu Wydziałów, nie dopuszczajcie do takich sytuacji, nie działajcie impulsywnie, bądźcie tolerancyjni wobec siebie, zastanówcie się głęboko, zanim sprowokujecie awanturę, czy jest o co? Czy nie wyrzucacie sobie oraz przedsiębiorstwu krzywdy takim postępowaniem? Pamiętajcie, że wykonujecie ten sam zawód, pracujecie w tym samym przedsiębiorstwie. Ta wasza „woj-

na” jest chyba ewenementem krajowym, na pewno nie przynoszącym nam splendoru.

Podsumowując na ten temat w gronie kolegów, a jestem pewien, że dojdziecie do tego samego wniosku co ja; takim postępowaniem tylko ośmieszamy się w oczach społeczeństwa.

Czy nie przyjemniej byłoby miąć się na trasie z uśmiechem na twarzy?

Czy naprawdę na końcówkach zamiast siedzieć w wozach i patrzeć na siebie w lusterko, nie da się spokojnie, kulturalnie porozmawiać?

Jeszcze raz apeluję do wszystkich motorniczych obydwu Wydziałów: skończmy tę parodię, zacznijmy wręcz współpracować, takie jakie było wówczas, gdy pracownicy nie dzielili się na „podgórszych” i „nowohuckich”, gdy istniała tylko jedna zajezdnia.

Profesor Henryk Jankowski w jednym ze swoich telewizyjnych wystąpień powiedział: „Szauujmy się wzajemnie, wtedy i nas będą szanowali”.

JERZY POKUCIŃSKI (motorniczy)

Wojewódzka Spartakiada KRZZ w Skawinie

W dniach 9 i 10 września br. w Skawinie odbyła się XIV Spartakiada Krakowskiej Rady Związków Zawodowych. Na starcie nie zabrakło również naszego zespołu z MPK, reprezentującego tym razem barwy Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej. Z łałem stwierdzić należy, że „coś nie gra” w dziedzinie rekreacji w naszej branży. Trudno szukać tu usprawiedliwień w niezbyt sprzyjającej deszczowej pogodzie. Przyczyna chyba jest poważniejsza. Trzynastoosobowa grupa reprezentująca „komunalnych” wyglądała niezbyt imponująco na tle pozostałych drużyn, defilujących przed trybuną. Trochę się być może ucieszyliśmy w maksymalnej ilości konkurencji. „Ślabeusze” nadrabiali miną stając do walki w przeciągnięciu liny (w zastępstwie

tych, którzy zawiedli i nie przyjechali) z drużyną o paręset kilogramów cięższą. Nie pomogło, zajęliśmy zespółowo dalekie XII miejsce (nie ostatnie bo zespołów było 16) ze 127 punktami. Pierwsze, jak co roku zdobyła Huta im. Lenina mając na swoim koncie 245 pkt., przed „Łącznością” 199 pkt. i „Chemikami”. Na 700 uczestników spartakiady startujących w różnych konkurencjach, mieliśmy w naszej grupie dwóch wyróżniających się: kol. Adama Pakę z Zakładu Taksówek, który wynikiem 121 pkt. w podnoszeniu ciężarka 17 kilogramowego zajął drugie miejsce, oraz kol. Zofię Fenrych, która w rzucaniu łotką do celu zajęła pierwsze miejsce wśród pań uzyskując 41 pkt. Duże brawa dla najlepszych oraz serdeczne podziękowania dla wszystkich którzy nie zawiedli. (Z. F.)

NIE WIERZCIE IM!

Za dwa dni...

Tempo budowy, a następnie przekazanie MPK niewykończonego pawilonu — pomieszczenia dla punktu kontroli ruchu na os. Widok, to jeszcze jeden dowód, że budowniczym wierzyć nie można.

Oddanie prawie trzy lata temu linii tramwajowej prowadzącej do budującego się osiedla mieszkaniowego na Widoku, było niemalym wydarzeniem w naszym mieście. Byłoby dobrze, gdyby równocześnie przekazano zaplecze socjalne tym, którzy mieli oddać obsługiwane tę nową linię. Tak się jednak nie stało, a parterowy pawilon usytuowany na końcowym przystanku „3”, który pomieścić miał m. innymi zaplecze dla obsługi ruchu MPK, oddano dopiero w roku bieżącym. Oficjalne przekazanie go użytkownikowi, nastąpiło przez wykonawcę MPRI (podwykonawca MPRB-5) — w dniu 14 czerwca br. Przy odbiorze MPRI zobowiązało się, że do 30 czerwca br. uruchomi kabel niskiego napięcia. MPK wykonawcy uwierzyło, protokół odbioru podpisał i... na tym się sprawa zakończyła jeżeli nie weźmie się pod uwagę interwencyjnych telefonów i szeregu pism kierowanych do MPRI, przypominających o konieczności jak najszybszego zrealizowania zobowiązania. A wykonawca wcale nie zaprzecza i zawsze ma tę samą odpowiedź: — „Już za dwa dni” i... dalej nic nie robi.

We wrześniu br. zaplecze MPK na os. Widok przejął nareszcie właściwy lokator — Wydział Zabezpieczenia Ruchu. Aby ludzie mogli tu pracować, Zakład Remontowo-Inwestycyjny wykonał przewoźnicze podłączenie niskiego napięcia, a Wydział Łączności — telefoniczne.

I to wszystko co można było w tej sytuacji uczynić. Nie, to jeszcze nie wszystko — można jeszcze w dalszym ciągu przypominać się o dokonaniu robót jak na siebie przyjeżdżają MPRI. Ostatnie pismo do Zjednoczenia Budownictwa Komunalnego wysłane z MPK, logicznie uzasadnia, że sytuacja jaka jest na punkcie kontroli ruchu na os. Widok w znacznym stopniu rzutuje na odpowiednią organizację przewozów i bezawaryjność taboru — nie mówiąc już o warunkach socjalno-sa-

nitarnych (brak ogrzewania i ciepłej wody) pracującej tam załogi. Również porostawione przez wykonawcę inwestycji pakamery nie pozwalają na zlikwidowanie pustego już w tej chwili (po przeniesieniu do pawilonu) kiosku Ruchu. Wszystkie trzy budy uniemożliwiają pracownikom MPK pełną obserwację ruchu na pętli.

Na ciepłą, słoneczną jesień nie ma już co liczyć. Każdy dzień przyniesie może pogorszenie i tak nienajlepszej w tym roku pogody. Pytanie, co będzie więc ze stałym ogrzewaniem pawilonu na os. Widok, w którym mieści się m. innymi zaplecze MPK? Ogrzewanie akumulacyjne na przewoźniczym kablu nie zda egzaminu jako, że znajdują się tu jeszcze: kiosk Ruchu i punkt Toto-łotka. Przeciężnie jakie nastąpi przy ogrzewaniu wszystkich tych pomieszczeń, powodować będzie ciągle awarie.

Niewywiązanie się z przyrzeczenia dokonania robót przez wykonawcę (MPRI) inwestycji i odwołanie z dnia na dzień tej sprawy, świadczy o wyjątkowej niesolidności osób odpowiedzialnych za dotrzymanie terminów, które zresztą sami sobie narzucili.

Niesolidność wykonawcy ujawnia się również w robotach jakie już zostały wykonane. Olbrzymie podwójnie złożone szczyby w pomieszczeniu dla regulatorów ruchu, nie zostały przed włożeniem w ramy porządnie umyte. Brudne i zamazane, świadczą o niechlujstwie tych, którzy tu pracowali.

Nie tylko więc wierzyć budowniczym nie można ale również nie sposób cenić ich pracy.

Dziennikarz ma satysfakcję jeżeli jego praca daje efekt. Czy mój artykuł zdopinguje opieszale budowniczych do zakończenia pracy przy pawilonie mieszczącym punkt kontroli ruchu MPK na os. Widok? Wątpię.

O pawilonie tym pisała już bowiem krytycznie Gazeta Południowa w dniu 18 maja br. — nazywając go pomnikiem bezmyślności i nierzetelności budowniczych.

Maria Bubaczewska

Pasazer i premia

Biedny jest kierowca
Oraz motorniczy
Bo pasazer dykcję,
Na nich sobie ćwiczy

Wciąż się dowiadują,
Jak na imię mają,
A bywa, że z błotem
Ich nawet mieszają.

Wciąż udawać muszą,
Ze brak im jest mowy,
Bo jak się odgruza,
To raport gotowy.

I mogą nie pomóc,
Zadne wyjaśnienia.
Pozostanie westchnięcie:
„Premio do widzenia”.

Mora z tego wiersza
Takowy wypływa:
Niech na pasazerach
Nikt się nie odgrywa.

Pasazer wszechmocną
Ma władzę nad nami,
Nawet dysponuje
Naszymi premiami

JERZY POKUCIŃSKI
motorniczy WET — Nowa Huta

23 i 24 września w pięknie położonej wśród gór Porębie koło Myślenic odbył się „Festyn z MPK”, dwudniowa impreza pomyślana przede wszystkim dla pracowników naszego przedsiębiorstwa, codziennie dojeżdżających do pracy właśnie z tamtejszych okolic. Oczywiście zaproszono również mieszkańców Krakowa, którym zapewniono przejazd autobusami. Bogaty program zapowiadał liczne atrakcje. Wyjeżdżano jednak z Poręby z uczuciem niedosytu i pewnego zawodu. Dlaczego? Aby odpowiedzieć na to pytanie spróbujmy pokrótce przedstawić wydarzenia dwóch festynowych dni.

W sobotę autobusy dotarły do Poręby kilka minut po godz. 16. Przyjechały zresztą niemal puste. Niepewna pogoda odstraszyła pracowników od wyjazdu. Tak więc nieliczni goście długo czekali na zapowiadane atrakcje. Dopiero przyjazd zakładowej orkiestry dętej, która koncertując po okolicznych miejscowościach, a także w centrum Poręby zachęcając przede wszystkim dzieci do przybycia na miejsce festynu, spowodował że senna atmosfera wyraźnie się ożywiła. Nastąpiło otwarcie festynu przez I sekretarza KZ tow. Adama Jedrusika. Potem program nabrał tempa. Ciekawy występ zespołu folklorystycznego „Elegia” z Rudnika, a na zakończenie ognisko, przy którym główną atrakcją było pieczenie kiełbasek pod parasolem, jako, że zaczął padać rzęsy deszcz, spowodowało, iż mimo nienajlepszego początku goście rozprzeczali się i nie żalowali przyjazdu do Poręby.

W niedzielę o godzinie 10 miała rozpocząć się część sportowo-rekreacyjna. Rozpoczęła się z pewnym opóźnieniem, nie z winy organizatorów jednak, a z powodu... braku chętnych do rozgrywek. Zresztą boisko, na którym miało rozegrać turniej piłki nożnej o puchar I sekretarza KZ, jedynie przy dużej dozie dobrej woli można było nazwać tym mianem. Pochyliła, nierówna, kamienista płaszczyna, z dwoma nierównymi bramkami, nie zachęcała do piłkarskich popisów. Na starcie turnieju stanęło jednak aż 6 zespołów. Cztery ze szkół przyzakładowej, jeden miejscowy, oraz mistrz przed-

siębiorstwa — drużyna Wydziału Produkcyjno-Remontowego. Pewne zwycięstwo odnieśli przedstawiciele WPR. Schodząc do szatni stwierdzili oni jednak, że sukces odniesiony w rywalizacji ze znacznie słabszymi rywalami, nie daje im satysfakcji. Z drugiej strony jednak strach pomyśleć co by się stało gdyby na opisanym wyżej boisku doszło do zaciętych pojedynków.

Również boisko do siatkówki nie prezentowało się naj-

lepiej. W tej dyscyplinie wystartowały zresztą tylko trzy drużyny. Wygrała — reprezentacja WET Nowa Huta, przed drużyną z Poręby i reprezentacją szkoły. Jeżeli już jesteśmy przy imprezach rekreacyjno-sportowych podajemy jeszcze, że turniej kometki wygrał Ryszard Sztowski przed Wojciechem Skalką i Józefem Górka, a wśród sześciu drużyn startujących w turnieju ringo najlepszy był zespół miejscowy w składzie: Wojciech Skiba, Tadeusz Jasek, Marek Chlewicki. Wielobój rekreacyjny wygrał natomiast Adam Twardosz, przed Markiem Chlewickim i Leszkiem Jaśkowcem. Upominki i puchary otrzymali zwycięzcy

estrada w klubie. Wystąpiły natomiast zespoły muzyczne: Pantograf i Wagonik, których program zakończył dwudniową imprezę. Chciałbym w kilku słowach podsumować wrażenia z festynu. Szkoda, że ogromny wysiłek organizatorów dał tak niewspółmiernie mały efekt. Dlaczego? W mojej ocenie złożyło się na to kilka przyczyn. Pierwsza i bezdyskusyjna to oczywiście fatalna pogoda. A z pozostałych, to chyba nadmierne rozbudowanie imprezy; jej niepotrzebny gigantyzm. Chyba wystarczyłby jeden dzień, aby goście wywieźli wiele więcej wrażeń. Impreza nabrałaby wówczas tempa, którego niekiedy jej

brakowało. A druga sprawa, która leżała w możliwościach organizatorów, to wybór miejsca festynu. Poręba to, jak już napisałem piękna miejscowość, ale warunki jakie zastaliśmy na podwórzu miejscowej szkoły i jej urządzenia sportowe, absolutnie nie zapewniały właściwej realizacji programu. Kończąc chciałbym jeszcze raz podkreślić, że doceniam i szanuję ogromny wysiłek organizatorów, włożony w tę imprezę, a tych



Wielobój rekreacyjny wygrał natomiast Adam Twardosz, przed Markiem Chlewickim i Leszkiem Jaśkowcem. Upominki i puchary otrzymali zwycięzcy

estrada w klubie. Wystąpiły natomiast zespoły muzyczne: Pantograf i Wagonik, których program zakończył dwudniową imprezę.

Chciałbym w kilku słowach podsumować wrażenia z festynu. Szkoda, że ogromny wysiłek organizatorów dał tak niewspółmiernie mały efekt. Dlaczego? W mojej ocenie złożyło się na to kilka przyczyn. Pierwsza i bezdyskusyjna to oczywiście fatalna pogoda. A z pozostałych, to chyba nadmierne rozbudowanie imprezy; jej niepotrzebny gigantyzm. Chyba wystarczyłby jeden dzień, aby goście wywieźli wiele więcej wrażeń. Impreza nabrałaby wówczas tempa, którego niekiedy jej

Wielobój rekreacyjny wygrał natomiast Adam Twardosz, przed Markiem Chlewickim i Leszkiem Jaśkowcem. Upominki i puchary otrzymali zwycięzcy

estrada w klubie. Wystąpiły natomiast zespoły muzyczne: Pantograf i Wagonik, których program zakończył dwudniową imprezę. Chciałbym w kilku słowach podsumować wrażenia z festynu. Szkoda, że ogromny wysiłek organizatorów dał tak niewspółmiernie mały efekt. Dlaczego? W mojej ocenie złożyło się na to kilka przyczyn. Pierwsza i bezdyskusyjna to oczywiście fatalna pogoda. A z pozostałych, to chyba nadmierne rozbudowanie imprezy; jej niepotrzebny gigantyzm. Chyba wystarczyłby jeden dzień, aby goście wywieźli wiele więcej wrażeń. Impreza nabrałaby wówczas tempa, którego niekiedy jej

16 września o godz. 5.10 — oficer dyżurny KW MO Kraków powiadomił Głównego Dyspozytora ruchu o wypadku drogowym w Nowej Hucie, w którym uszkodzony został autobus MPK.

Autobus „Jelcz” nr boczny 1502 opierając się podwoziem na dwóch złamanych drzewach poważnie zniszczony stał na zieleńcu w ul. Zeromskiego. Funkcjonariusze MO znaleźli w samochodzie dwóch umundurowanych pracowników MPK, którzy byli w stanie nietrzeźwym. Byli to: Marek Janusz Strózik pracujący w naszym przedsiębiorstwie od marca 1977 i Andrzej Marczyk zatrudniony jako kierowca od marca 1978 r.

Ze wstępnych ustaleń wynika, że autobus uprowadzono z hali napraw, bez owodu rejestracyjnego i karty drogowej. Pierwsze uszkodzenia autobusu miały miejsce prawdopodobnie już przy wyjeździe z hali.

Przebiegające jest tłumaczenie sprawców wypadku, którzy mówili zeznając w WRD KW MO: „...jechałszy po pieniądze na wódkę...”

Autobus na polecenie MO ściągnięto do WEA Bieńszczyce. Dochodzenie w tej sprawie prowadzi WRD KW MO w Krakowie.

15 września 1978 Jednostka ORMO przy MPK Kraków przeprowadziła akcję specjalną kontroli pojazdów MPK. W trakcie tej

akcji inspektorzy ORMO otrzymali wiadomość, że w zajeźdni w Czyżynach przy budce strażnika znajdują się pracownicy MPK, którzy piją alkohol.

Po przybyciu na miejsce stwierdzono, że mający pełnić służbę palacz miejscowej kotłowni Edward Ga-

wor jest nietrzeźwy. Skierowano go więc do domu, a o fakcie poinformowano kierownictwo. Próbowano także portiera, u którego również stwierdzono stan nietrzeźwości o czym powiadomiono dowódcę Straży Przemysłowej MPK.

Niech te dwie notatki będą przestrogą dla tych, którzy wciąż jeszcze lubią wypić w pracy „coś mocniejszego”. Niech nie liczą na pobłażanie. Pobłażania nie będzie, bo być go nie może. Na podstawie notatek st. inspektora Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego Mieczysława Gwickiego opracował (K. G.)

NIE BĘDZIE TOLERANCJI

Dość pijaństwa

KRZYŻÓWKA NR 64

POZIOMO: 1) Obdziela trunkami. 8) Królestwo w Azji. 9) Psi strój. 10) Szklivo na ceramice. 11) Umocnienie pod torami. 12) Starorzyska epopeja narodowa. 13) Szablonowy sposób myślenia. 14) Elektroniczne oko. 16) Szczegół, drobniak. 19) Przy boku Tatara. 23) Najczęściej upleciony z wikliny. 24) Ryba morska. 25) Twierdza przy ujściu Narwi do Wisły. 26) Na krzywo. 27) Zamiłowanie do procesowania się. 28) Supernudzisz.

PIONOWO: Opada przy niżu. 2) Stary włoski fajans. 3) Kara — ponoć — wychowawcza. 4) Owocowy krzew kolczasty. 5) Rzeka w Związku Radzieckim. 6) Leży na drodze. 7) Potrzebna do higieny. 15) Nauka o budowie organizmów. 17) Z wystawy. 18) Kurz

języka obcego na uczelni. 20) Między pagórkami. 21) Uзда bez wędzida. 22) Nieskomplikowane narzędzie. 23) Były kogut.

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

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

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne BSW „Prasa — Książka Ruch” Kraków, ul. Wielopolski 1. Nakład 3000. Z-18