

Wszyscy obecnie musimy gospodarować szczególnie rocznie. Nie stać nas na rozrzutność. Dotyczy to także naszego przedsiębiorstwa. Stąd z inicjatywy dyrektora MPK tow. Ignacego Wilka rozpoczęły działalność komisje, których celem jest wyszukanie rezerw ukrytych w gospodarce materiałowej. Pod tym właśnie kątem badał pion zastępcy dyrektora ds. technicznych kierownik Zakładu Sieci i Podstacji tow. Jan Sokołowski. Trzeba przyznać, że analiza stanu posiadania pionu przyniosła pożądany efekt. W wyniku pewnych posunięć, uda się tylko w tym pionie zaoszczędzić w bieżącym roku ponad 21 mln złotych. Jak to jest możliwe? Przede wszystkim w drodze rezygnacji z zakupów pewnych aktualnie niepotrzebnych nam części (np. prostowników krzemowych PK — 0,9,066 — 3, czy transformatorów prostownikowych TOZ). Tylko te dwie pozycje dają nam niemal 4 miliony złotych oszczędności.

A jeżeli mowa o przedmiotach nam niepotrzebnych, przynajmniej aktualnie, to zebrano ich w całym przedsiębiorstwie, sporo, tak że wydano nawet sporą broszurkę, zatytułowaną „Wykaz materiałów zbędnych”. Trudno oczywiście w niewielkim artykule wymienić kilkaset ujętych w wykazie artykułów, tym niemniej można stwierdzić, że oszczędności spowodowane ujawnieniem tych rezerw, są bardzo poważne, sięgają od kilkuset tysięcy, do kilkunastu milionów złotych w zależności od działu, w którym ujawniono nadmierne zapasy. A to są już liczby znaczące w budżecie przedsiębiorstwa.

Czas dobrych gospodarzy

Inny sposób zaoszczędzenia tak potrzebnych nam dziś pieniędzy, to sprzedaż tego, bez czego możemy się obejść. I tak, zdaniem twórcy planu oszczędności Działu Inwestycyjnego może sprzedać wagę samochodową. Zakład Torów może zaś obejść się bez przyczepy asenizacyjnej, która nie zdała w naszych warunkach egzaminu, a kosztuje 200 tys. zł. Podobnie Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego może zrezygnować z samochodu kontenerowego, przekazując wywóz śmieci Miejskiemu Przedsiębiorstwu Oczyszczania. Także ambulans, kiedyś chluba Przedsiębiorstwa, okazał się być uciążliwy. Wykorzystanie jego w MPK jest minimalne, a kosztuje on 300 tys. zł. Czas na bardziej gospodarskie myślenie i przekazanie ambulansu (oczywiście odpłatnie), użytkownikowi, który zapewni mu pełne wykorzystanie. Trzeci wreszcie sposób oszczędności, to dokonanie manewru w organizacji Przedsiębiorstwa, tak aby, maksymalnie wykorzystać istniejący potencjał, rezygnując jednocześnie z realizacji celów, których obecnie nie jesteśmy w stanie osiągnąć. Czasem zresztą pozornie są to drobne oszczędności. W końcowym efekcie okazują się one jednak znaczącymi. Na przykład rezygnacja z zabezpieczenia sygnalizacji na remontowanym obecnie odcinku torów między placem Centralnym i Centrum Administracyjnym HiL i skierowanie wracających z Kombinatu tramwajów drogą okrężną, pozwoliło zaoszczędzić na samych tylko godzinach nadliczbowych regulatora 178 tys. zł.

W interesie nas wszystkich leży obecnie skupienie zakupów inwestycyjnych w jednym reku. A przede wszystkim szczególnie rozważne dokonywanie tych zakupów.

Powtórzmy. Na pewno nie wszystkie zaproponowane oszczędności zostaną przyjęte bez oporów. Na pewno znajdują się pozycje kontrowersyjne. Czas jednak, abyśmy w pełni uświadomili sobie prawdę, że dobry gospodarz wykorzysta

(Dokończenie na str. 2)

Lepsze jutro przez gospodarność!

W dniu 4 lipca br., odbyło się w naszym przedsiębiorstwie spotkanie kolektynu kierowniczego z aktywnym społeczno-politycznym — sekretarzem POP, grupowymi partyjnymi, przewodniczącymi Kół ZSMP, przewodniczącymi Oddziałowych RZ i mężami zaufania.

I sekretarz KZ PZPR tow. Ryszard Borowski nawiązał do omawianych w Sejmie spraw, dotyczących sytuacji gospodarczej w kraju. Mówił także o spotkaniu z aktywnym partyjnym gospodarczym, jakie odbyło się w Krakowie z udziałem I sekretarza KC PZPR tow. Edwarda Gierka. Wspominał o unowocześnieniu w ostatnim czasie w naszym kraju przemyśle, o rozwoju różnych ważnych jego gałęzi ale równocześnie i o charakteryzującym się różnymi trudnościami roku bieżącym, o tym że trzeba wywiązać się z zaciągniętych zobowiązań, które były przecież koniecznością i o tym również, że debata gospodarcza w Sejmie wróciła szczególną wagę na m. innymi konieczność oddawania rozpoczętych inwestycji w terminie, na wszystko to, co powinno procentować.

Na kanwie spraw ogólnokrajowych przedstawił sytuację u nas w przedsiębiorstwie. Najważniejszym jest w tej chwili powiedział — podjęcie takiego działania, które zmierzałoby u nas do poprawy jakości świadczonych usług — do realizacji zadań podstawowych roku bieżącego w ramach przyznanego środków — dotacji funduszu plac i kosztów.

Z kolei zabrał głos z-ca dyrektora ds. Trakcji Autobusowej tow. Stanisław Kowalczyk. „Przyznane nam w bież. roku środki, nie pozwolą na pełną realizację zadań jeżeli chodzi o działalność pomocniczą. Chociaż możliwości takie mogą zaistnieć jeżeli obniżymy koszty w działalności podstawowej. Dążąc do poprawy jakości usług, zwiększymy ilość wozów tram-

wajowych i autobusowych w godzinach szczytu. Równocześnie istnieje możliwość zmniejszenia częstotliwości kursowania, zarówno jednych jak i drugich, w godzinach poza szczytowych i decyzja ta nie powinna mieć wpływu na racjonalne pojmowanie wykonywanych usług. Trzeba bowiem wiedzieć, że każdy niepotrzebny wózek kilometr wykonany przez autobus kosztuje przedsiębiorstwo 24 zł, a przez tramwaj 13,4 zł.

Ważny jest także stosunek do wykonywanej pracy. Każdy członek załogi powinien czuć się współodpowiedzialny za sprawę swojego zakładu pracy, za jego zgodną z założeniami prawidłową działalność. Mimo jednak szeregu narad, spotkań z załogą, a nawet indywidualnych rozmów, spotyka się jeszcze u nas lekceważący stosunek niektórych osób do wykonywanej pracy. Jest to wprawdzie margines w porównaniu ze stanem ilościowym całej załogi, niemniej kierownictwo przedsiębiorstwa wspólnie z organizacją partyjną i związkową zdając sobie sprawę z tego, że metody wychowawcze nie już tu pomocą nie mogą, zmuszone jest do podjęcia ostatecznej decyzji — wypowiedzenia im umowy o pracę. W miejsce ich przyjęci zostaną absolwenci naszej Przyszłowej ZSZ. Już w tej chwili z uwagi na duże zapotrzebowanie na personel zakładów eksploatacyjnych na fachowców, spośród absolwentów przyjęto ponad 40 osób. Racjonalizacja zatrudnienia, biorąc pod uwagę nadwyżkę działalności podstawowej w przedsiębiorstwie, wymaga równocześnie doskonalenia struktury zatrudnienia. Właśnie temu celowi służą powołanie Przedsiębiorstwa Usług Socjalnych przy Zjednoczeniu, które ma wykonywać usługi o charakterze specjalistycznym w zakresach — polityki szkoleniowej, spraw socjalno bytowych i służby zdrowia.

Należy pamiętać o tym, że o ostatecznych efektach naszej pracy, decyduje jakość świadczonych usług przewozowych, w kontekście poniesionych na tę działalność kosztów. Obniżenie kosztów zarówno w trakcie jak i przed przedsiębiorstwem, Obniżenie kosztów w ramach dysponowanych środków, umożliwi m. innymi poprawę jakości świadczonych usług przewozowych, a jednocześnie będzie stanowiło podstawę do poprawy plac załogi.

Kolejnymi, istotnymi problemami są nieprawidłowe zużycie materiałów, surowców oraz tworzenie się nadmiernych zapasów materiałowych. Wszystko to wpływa na niegospodarność. Niegospodarność, to również nadmierne i nieuzasadnione zużycie paliwa, co ma wpływ na poziom kosztów.

Przewiduje się również szereg działań w zakresie oszczędności — wyposażenia biur, modernizacji taboru autobusowego, czy korzystania z usług np. wulkanizatorskich na zewnątrz przedsiębiorstwa. Zakupy inwestycyjne ograniczono do 5 mln zł.

Sekretarz KZ PZPR tow. Józef Strępek, poinformował zebranych o aktualnym stanie MPK-owskiej organizacji partyjnej również jej składzie socjalnym. Z informacji tej wynika, że organizacja naszego liczy 1029 członków i kandydatów, co stanowi 18,5 procent upartyjnienia załogi — w tym 904 członków i 125 kandydatów, 764 pracowników produkcyjnych i 265 umysłowych, 166 kobiet, 243 członków ZSMP. Program rozwoju zakładu w bież. roku wzrost o 76 kandydatów. Dotąd przyjętych zostało 45 osób. Jak z powyższego wynika, w ogólnym przekroju rozwój szeregu partyjnych kształtuje się prawidłowo. Nie we wszystkich jednak organizacjach podstawowych następuje systematyczny rozwój szeregu partyjnych. Do przodujących

(Dokończenie na str. 2)

(Dokończenie na str. 2)

(Dokończenie na str. 2)

(Dokończenie na str. 2)

(Dokończenie na str. 2)

(Dokończenie na str. 2)

• Komisja Socjalno-Bytowa przy RZ przedsiębiorstwa, zakończyła sprawdzanie warunków mieszkaniowych pracowników, ubiegających się o przyspieszony przydział mieszkań spółdzielczych.

• Dzięki dostawom wyrobów hutniczych, Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnych, kontynuuje remont ul. 18 Stycznia.

• W ZET Podgórze, pociągach zostało na złom 7 wagonów tramwajowych typu „N”, wyprodukowanych w roku 1949. Jest tylko problem kto odwiezie je do składowiska złomu.

• W dniu 6 lipca br., po kapitalnym remoncie torowiska ulica Lubicz udostępniona została dla ruchu.

• W okresie 2 tygodni wpływa do naszego przedsiębior-

15 dni w MPK

stwa około 15 skarg i zażaleń od pasażerów, na nie zawsze najlepszą pracę służby ruchu. Z pochwałami jest gorzej. Zdarza się, że wpłynie jedna lub dwie w okresie 6 miesięcy.

• Redaktor naczelny naszej zakładowej gazety „Sygnały MPK” — mgr Janina Dziuro, otrzymała Złotą Odznakę Krakowskiej Rady Związków Zawodowych.

• W dniu 17 czerwca br. o godz. 19.00, w Domu Spokojnej Starości przy ul. Wielickiej w Krakowie, wystąpił z koncertem Chór Męski „Lutnia Robotnicza” — uprzyjemniając pobyt pensjonariuszom tego domu. Po wykonaniu koncertu, zespół otrzymał wiele braw i został wpisany do Księgi Pamiętkowej.

• Chór Męski „Lutnia Robotnicza”, zaproszony został na 50-lecie Orkiestry Dętej w Świątnikach Górnych. Uroczysty koncert „Lutni Robotniczej”, odbył się w dniu 22 czerwca br. w Świątnikach Górnych z udziałem jeszcze kilku innych, również zaproszonych na Jubileusz zespołów i orkiestr.

• Remontowany odcinek torów od Centrum Administracyjnego HiL do Placu Centralnego w Nowej Hucie, obsługuje autobus MPK na zlecenie Kombinatu HiL. Autobus ten przeznaczony jest wyłącznie dla załogi Kombinatu. M.B.



Pętla w Bronowicach. Składy wozów wygięte w łuk.

Wypadek. Na szczęście w skutkach niegroźny. Najbardziej ucierpiał but pasażera. Dobrze, że nie noga albo ręka. Trudno winić motorniczego. Nie widział w lusterku w ostatniej chwili i do ostatnich drzwi drugiego wozu wsiadającego pasażera. Zamknął je i... ruszył.

Powie ktoś, że bezpodstawnie tłumaczenie się motorniczego, zwalanie winy za spowodowany wypadek na rzecz martwego lusterka, a jednak... W nie małym stopniu zle usytuowanie przystanków lub ich zmiany stają się bezpośrednimi przyczynami zaistniałych wypadków.

Mówią kierownicy: ZET Nowa Huta — mgr Julian Pilszczyk:

— Mam duże zastrzeżenie co do przystanków tramwajowych usytuowanych na lukach — np. na pętlach w Bronowicach, Rakowicach i Prokocimiu. Lusterko nie obejmuje całej długości wagonów, które przybierają kształt łuku.

Nie widząc więc wszystkich drzwi, może przytrzasnąć pasażera, który albo za późno zdecydował się z wozu wysiąść albo w ostatniej chwili do wozu wejść. Zagrożenie wypadkowe istnieje również na przystanku przy ul. Basztowej.

Niestabilne przystanki

Krótkie cykle świateł sygnalizacyjnych

przed LOT-em. Dawniej było tam lustro. Od lat go już jednak nie ma i nikt nie myśli o jego powrocie. Wiele kłopotów sprawia zarówno naszym motorniczom jak również pasażerom, likwidowanie przystanków. Właśnie na takich miejscach po przystankach, które przybierają kształt łuku, bardzo często zdarzają się wy-

padki. Tak było przy ul. Batorego i Mogińskiej naprzeciw ZREMB-u. Zlikwidowanie tych przystanków, spowodowało kilka poważnych wypadków. Ludzie przyzwyczajeni już od lat, że wozu tramwajowe się zatrzymują, przechodzili spo-

kojnie przez jezdnię wpadając pod rozpędzony nie zatrzymujący się tramwaj. Ważna jest więc stabilność przystanków. Kierownik ZET Podgórze — Stanisław Mikulski:

— Istnieje duże zagrożenie wypadkowe w Łagiewnikach, przy zjeździe tramwaju na teren zajezdni. Jest to ostatni,

problematyczny dla niektórych linii przystanek. Między stopniem, a terenem po którym jedzie tramwaj jest tak duża odległość, że wysiadający spadają dostojnie w dół. Trudno też nie mieć zastrzeżeń, co do długości niektórych cykli sygnalizacji świetlnej. Za krótki jest on na pewno na Matecznym — w kierunku Borku. Przystanek ten jest pojedynczy. Z uwagi na krótki cykl świateł jeden pociąg przejeżdża, a drugi jest już zatrzymany. Przystanek ten powinien być podwójny. Analogiczna sytuacja jest przy Poczcie Głównej, tuż obok Prasnów Zakładów Graficznych. Mimo, że przystanek jest tu podwójny za krótki cykl światła powoduje grupowanie się wozów tramwajowych. O wypadkach narzekania jednego składu na drugi nie trudno. Duże zagrożenie wypadkowe istniało przy ul. Batorego. Tu zdecydowała sprawa długotrwałego przyzwyczajenia zarówno pasażer-

(Dokończenie na str. 2)

Ocena kadry kierowniczej

W dniu 19 czerwca br. odbyło się Plenum KZ PZPR, na którym przekazana została przez sekretarza KZ PZPR tow. Józefa Stręka informacja o przeprowadzonych indywidualnych rozmowach z członkami MPK-owskiej organizacji partyjnej oraz wybranym bezpartyjnym społeczno-gospodarczym aktywem. Rozmowy przeprowadzane były we wszystkich POP jak również w Komitecie Zakładowym PZPR. Przeprowadzone zostały 353 rozmowy w tym 43 z osobami bezpartyjnymi.

Była to forma dialogu organizacji partyjnej z załogą, z równoczesną oceną kadry kierowniczej; zasób jej wiedzy, zdolności organizacyjnych i kierowniczych określonych predyspozycji do zajmowania takiego lub innego stanowiska.

Właśnie te cechy były przedmiotami oceny tych, którzy z racji pełnienia funkcji zawodowych lub społecznych, powinni wnieść istotny wkład w kształtowanie życia gospodarczego i społeczno-politycznego w przedsiębiorstwie. Oceny dokonano w stosunku do 53 kierowników. Zebrany materiał przedstawiony został w formie informacji na posiedzeniu Egzekutywy KZ PZPR w której uczestniczyli również oceniani towarzysze, kierującymi dużymi komórkami organizacyjnymi, lub do pracy których wniesione zostały pewne uwagi.

W czasie dokonywania ocen, obecni byli również zwierzchnicy ocenianych tj. kierownicy zakładów lub dyrektorzy resortów. Należy stwierdzić, że 60 procent

tych z którymi przeprowadzono rozmowy, uzyskało oceny pozytywne. W stosunku do pozostałych towarzyszy, wniesiono reg krytycznych uwag — m. in. w zakresie braku umiejętności organizacji pracy, niekonsekwencji w egzekwowaniu wydanych poleceń czy tolerancyjnego traktowania dyscypliny wśród średniego dozoru.

Podczas przeprowadzonych rozmów, towarzysze bardzo często wskazywali realne sposoby przezwyciężania problemów i niedomagań, powodujących trudności w realizacji codziennych obowiązków służbowych.

Ocena kadry kierowniczej w kontekście indywidualnych rozmów partyjnych, stanowi troskę o społeczny interes przedsiębiorstwa i jego załogę. M.B.

Lepsze jutro przez gospodarność!

(Dokończenie ze str. 1)

W tym zakresie należą POP w — ZET Nowa Huta, ZET Podgórze, ZEA Bieńczyce, ZNA, ZEA Gwardia Ładowa. W br. zwrócono szczególną uwagę na działalność Kół ZSMP, które posiadają prawo rekomendacji swoich członków do Partii. Z uprawnieniami nie wszystkie organizacje korzystają. W związku z czym zobowiązano ZZ ZSMP, Zarządy poszczególnych Kół ZSMP jak również Egzekutywy POP, do podjęcia niezbędnych działań organizacyjno-propagandowych i ideowo-wychowawczych na rzecz rozwoju szeregów partyjnych.

Przewodniczący RZ towarzyszy Ryszard Laskowski mówił o warunkach socjalno-bytowych załogi, zaopatrzeniu bufetów, warunkach pracy i sprawie jak najbardziej na czasie kolonijach letnich dla dzieci pracowników MPK, których działalność w bieżącym roku została już sprawdzona i pozytywnie oceniona.

Zywa dyskusja, nacechowana była troską o sprawy przedsiębiorstwa. Nie brakowało w niej konkretnych wskazań lepszego i oszczędniejszego gospodarowania.

Wskazywano na takie podstawowe braki jak szczotki do silników tramwajowych, bez których część wozów w najbliższym czasie może stanąć. Wskazywano na dublowanie się linii autobusowych i tramwajowych i na to gdzie należy szukać rezerw w przedsiębiorstwie, a na przykładzie nie w pełni wykorzystanej maszyny tzw. wyważarki, która przy prawidłowej eksploatacji zmniejszyłaby awaryjność silników elektrycznych, wskazywano na możliwość lepszego gospodarowania majątkiem przedsiębiorstwa.

Wszystkie elementy, które

M. B.

Czas dobrych gospodarzy

(Dokończenie ze str. 1)

staje do maksimum wszystkie posiadane w gospodarstwie urządzenia, a tych, którym takiej eksploatacji nie jest w stanie zapewnić, po prostu się pozbywa. Jest to jedyne, ekonomicznie słuszne podejście do rzeczy. Czas skończyć z przysłowiowym kupowaniem browaru, gdy chcemy wychylić kufel piwa.

W pionie z-cy dyrektora ds. technicznych możemy zaoferować ponad 20 mln złotych. Ile podobnych rezerw znajdziesz na swoim stanowisku pracy? Na odpowiedź czeka Przedsiębiorstwo.

KRZYSZTOF GACEK

MYŚL TECHNICZNA POMAGA

Załoga ZNA niejednokrotnie już udowodniła, że potrafi pokonywać w pracy trudności. Wiele spraw rozwiązuje się w tym zakładzie wprowadzając w życie pomysły racjonalizatorskie. Wynalazczość pracowników świeci tu jak rzadko gdzie prawdziwe triumfy, z czego korzyść obustronna — dla zakładu pracy i załogi.

Ostatni, zrealizowany pomysł racjonalizatorski, dotyczy sprawy bezpieczeństwa pracy — stanowiska do sprawdzania miechów powietrznych w autobusie typu berliet.

Przy regeneracji miechów, wymieniane są mieszki gumowe. Po wymianie sprawdza się ich szczelność. Dotąd odbywało się to w sposób bardzo niebezpieczny. Na warsztacie włączano w nie ciśnienie do wysokości siedmiu atmosfer i sprawdzano przy pomocy wody mydlanej, bez zabezpieczenia na wypadek rozerwania części gumowej.

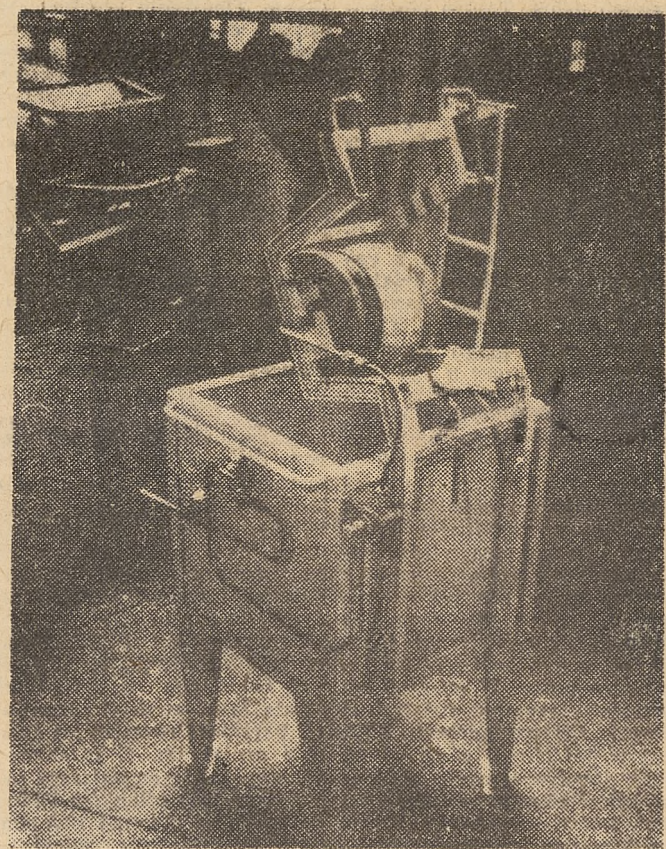
Było to bardzo niebezpieczne nie tylko dla osoby pracującej przy sprawdzaniu szczelności mieszków, ale również dla otoczenia. Po ostatnim wypadku w ZEA Bieńczyce gdzie nastąpił wystrzał opony i ciężkie obrażenia odniósł pracownik tego zakładu, w ZNA zaczęto zastanawiać się nad bezpieczną pracą przy sprawdzaniu mieszków. Wreszcie wymyślono takie urządzenie, które w sposób bezpieczny i stosunkowo szybki umożliwi kontrolę i sprawdzenie miecha po naprawie. Urządzenie to składa się z pojemnika na wodę i przymocowanej zawiasowo konstrukcji metalowej, do której montuje

się miech podlegający kontroli. Ciekawostką jest to, że urządzenie nie ma możliwości włączenia powietrza ani w pozycji montażowej, ani po zamknięciu miecha do zbiornika z wodą. Można to zrobić dopiero po założeniu osłony zabezpieczającej, która włącza powietrze do miecha. W przypadku demontażu osłony au-

tomatycznie spuszcza się powietrze z miecha.

Autorami pomysłu są kierownik ZNA — Wiesław Płak i brygadista warsztatu centralnego ogrzewania — Tadeusz Kowalik.

Jeszcze jeden, ważny — bo dotyczący bezpieczeństwa pracy — problem został rozwiązany. M.B.



Stanowisko do sprawdzania miechów powietrznych.

SZKOLENIE 1979/80 ZAKOŃCZONE

Podsumowano kolejny rok szkolenia w naszym przedsiębiorstwie. Uroczyste zakończenie dla wyróżniających się słuchaczy WUML-u, SAP-u, szkolenia partyjnego, kandydackiego i ekonomicznego, połączone z rozdaniem świadectw i nagród książkowych, odbyło się w dniu 20 czerwca br. w sali koncertowej niepołomickiego zamku.

Po części oficjalnej, w której I sekretarz KZ PZPR tow. Ryszard Borowski podziękował zarówno wykładowcom jak i uczestnikom szkolenia za rok wyteżonej pracy, kustosz niepołomickiego zamku, zapoznał gości z MPK z jego historią. Z kolei odbył się bardzo piękny koncert: grało trio barokowe i recytowane były utwory Jana Kochanowskiego.

W uroczystym zakończeniu roku szkolenia partyjnego prócz kierownictwa przedsiębiorstwa, udział wzięli sekretarz KD „Śródmieście” tow. Zygmunt Kopicz.

Dodać jeszcze należy, że organizatorami byli KZ PZPR i Zakładowy Ośrodek Pracy Ideowo-Wychowawczej. M.B.

NORMY a codzienność

Są takie dziedziny naszego życia, w których oszczędność obowiązuje w szczególny sposób. Do takich należą m. in. gospodarka paliwami płynnymi.

Opracowywanie norm odbywa się tu zgodnie z obowiązującymi przepisami, w drodze bezpośrednich pomiarów zużycia paliwa, w konkretnych warunkach eksploatacji.

W odniesieniu do autobusów, normy są ustalane u nas w przedsiębiorstwie dla poszczególnych linii komunikacyjnych. Są one zróżnicowane. W miesiącach zimowych od listopada do marca obowiązują do norm dodatek w wysokości do 10 procent. Od 1 kwietnia br., wprowadzony został system indywidualnego premiowania za oszczędność zużycia materiałów pędnych i obciążania za zawinione przepały.

Normy zakładowe, mogą być wyższe od norm podstawowych o 20 procent. Na przykład norma zużycia paliwa wynosi dla Berlieta 40 l/100 km. Na dwóch liniach („114” i „119”), z uwagi na duże przeciążenie wynosi ona o 20 procent więcej czyli 48 l/100 km.

W odniesieniu natomiast do Jelczy, norma podstawowa jest fatalnie zaniżona. Trudno się w niej zmieścić. Z tej też przyczyny, przedsiębiorstwo nasze występowało już do jednostki nadrzędnej tj. do Zjednoczenia, o możliwość stosowania w niektórych trudnych przypadkach norm wyjątkowej. Zjednoczenie zwróciło się do Ministerstwa Komunikacji, które stosowanie norm wyjątkowych w MPK odmówiło.

Zastosowanie normy wyjątkowej rozwiązywałoby sytuację aż na 16 trudnych liniach, obsługiwanych w naszym mieście przez Jelcze. Jeśli bowiem norma wynosiła dla Jelczy 26,7 l/100 km, to norma wyjątkowa o 40 procent wyższa wynosiłaby 37,38 l/100 km.

W tej nierozwiązanej paliwowej sytuacji, przedsiębiorstwo nasze zmuszone jest systematycznie występować do Zjednoczenia o usprawiedliwienie nadmiernie zużytego paliwa i usprawiedliwienie takie zostaje zawsze przyjęte i zaakceptowane. Czy nie lepiej więc uznać i zatwierdzić normę wyjątkową, o którą MPK ubiega się co najmniej od 3 lat?

Program oszczędzania na paliwach płynnych mimo tych kłopotów z niezatwierdzeniem normy wyjątkowej dla Jelczy, realizowany jest w naszym przedsiębiorstwie na Berlietach na niektórych liniach mało obciążonych. Aby temat wyczerpać należy dodać, że o efektach w tym zakresie decydują jeszcze inne czynniki. Na przykład niektóre części zamienne, przede wszystkim układ zasilania, częstotliwość przystanków, kształt poszczególnych linii komunikacyjnych itp.

Paliwa płynne, to również oleje. Wymiana oleju silnikowego powinna następować po normatywnym przebiegu 10 tys. km. W odniesieniu do Berlieta racjonalizowanie oleju przewidziane w instrukcji opracowanej w 1979 r. w sposób nieuzasadniony sprowadza obo-

wiązek wymiany drogiego, selektywnego oleju silnikowego „Superel” już po przebiegu 5 tys. km. Według fachowców jest to nieuzasadnionym marnotrawstwem. Warto również jeszcze raz przeprowadzić kontrolę niektórych linii autobusowych w zakresie ich przebiegu.

Paliwa płynne są jedną z najważniejszych dziedzin gospodarki, nie tylko zresztą w skali naszego tylko kraju, warto więc wziąć pod uwagę wszystko co tylko może przyczynić się do ich oszczędzania, a w realizacji zakładowego programu oszczędności powinien wziąć udział każdy członek załogi co z uwagi chociażby tylko na limitowanie paliwa jest w interesie działalności całego przedsiębiorstwa. M.B.

Goście z Finlandii

Korzystając z pobytu w Krakowie, najlepszego Chóru Żeńskiego z Finlandii, Chór Męski „Lutnia Robotnicza” zorganizował towarzyskie spotkanie z tym chórem w świetlicy przy ul. Bocheńskiej. W dniu 13 czerwca o godz. 19 44-osobowy zespół przybył do świetlicy w oryginalnych strojach ludowych. Przy wejściu na salę każda pani otrzymała bukiet kwiatów i widokówkę miasta Krakowa. Na cześć Chóru Żeńskiego z Finlandii „Lutnia Robotnicza” wykonała kilka piosenek i z kolei młode panie dały mały koncert na cześć członków chóru „Lutnia Robotnicza”. Prezes Chóru z Finlandii pani Eino Lilja, która jest też solistką zespołu, wręczyła prezesowi naszego chóru Julianowi Pieniążkowi upominek ze szkła i płytę nagranych przez Chór Żeński z Finlandii. Prezes chóru wręczył gościom Księgę Pamiątkową Stowarzyszenia Śpiewaczego „Lutnia Robotnicza”, medal 80-lecia i odznakę chóru. Pomimo różnic językowych panie i panowie czuli się bardzo dobrze w miłej i serdecznej atmosferze. Szkoda tylko, że nie można było zorganizować koncertu dla naszych pracowników, bo nasi mili goście mieli ograniczony czas. Chór z Finlandii został zaproszony do Warszawy przez Chór „Harfa” w Warszawie.

Chór Żeński z Finlandii przybył do nas z małego miasta Orivesi około 200 km na wschód od Helsinek. W chorze śpiewają nauczycielki, urzędniczki i dwie wiśniaczki. Koncertowali w Szwecji, Norwegii, Estonii, Danii, Kanadzie i w Stanach Zjednoczonych. Dyrygentem chóru jest od 16 lat pani Irja Mattila, akompaniatarzem pani Irma Savo.

KTO ZROBI DETAL?

kladów pracy w giełdzie udział wzięło 14 przedsiębiorstw.

10 przedstawicieli zgłosiło swoją pomoc już w czasie trwania giełdy. Do 17 maja wywiali się z obietnic 4 zakłady. Tradycyjnie największą pomoc świadczy nam Huta im. Lenina. Materiały dostarczone nam równają się 32 tonom, 1000 m przewodów i 15 m sześć, tarczy.

Nowohucki TRANSBUD dostarczył sworznie szczepek hamulcowych i tulejki ze-

by „udzielać” np. potrzebne 50 kg. Przedstawiciele cementowni przyrzekli, że raz w kwartał będziemy otrzymywać cementu w workach 30 ton. No cóż zobaczymy. Niestety w sytuacji ogólnego braku części na rynku pomoc innych zakładów jest niezbędna. Wprawdzie „wożenie ludzi” to sprawa MPK, ale interes wspólny. Dziękujemy tym którzy starają się pomocy udzielić. Szkoda tylko, że nie wszystkie przedsiębiorstwa podjęły temat. F. S.

Niestabilne przystanki

(Dokończenie ze str. 1)

row jak i motorniczych. Na żądania jednych i drugich przystanek ten został na szczęście przywrócony.

Czy to wszystko co można by powiedzieć o zagrożeniu wypadkowym w naszym mieście, przez złe usytuowanie przystanki tramwajowe czy ich zmianę? Na pewno nie. Głosu udzielił nam kierownik zakładu Eksploatacyjno-tramwajowych, prosimy teraz o głosy motorniczych. Będą to zdania ludzi, którzy z racji wykonywanego zawodu, mają najlepszą orientację co do ewentualnych punktów ruchu w naszym mieście — stwarzających zagrożenie wypadkowe. Prosimy szczególną uwagę zwrócić na usytuowanie przystanków. Hasło „chcemy pracować bezpiecznie”, niech będzie głównym motywem kontaktu motorniczych z redakcją „Sygnałów”. Czekamy na wszelkie informacje zarówno pisemne jak i telefoniczne. Każdy uzasadniony postulat znajdzie pozytywne rozwiązanie. Na zakończenie przypomniemy, że dzięki waszym słusznym żądaniom, przystanek przy ul. Batorego został przywrócony. (M.B.)

Trudno jest pisać artykuły, gdy nie można porozmawiać z jego bohaterem. Czasem jest to jednak konieczność. Artykuł napisany być musi, bo porusza ważne problemy, a z bohaterem porozmawiać nie można, bo najwyraźniej on sobie tego nie życzy.

Postanowiłem napisać o działalności Szczepu Tramwajowego ZHP. Wydawałoby się, że wystarczy odsłukać komendanta Szczepu **Ryszarda Szczerka** i problem jest „złatwiony”. Tak wydawać się jednak mogło tylko niewtajemniczonym. Pierwsza wizyta w Dziale Kultury Sportu i Wychowania przyniosła efekt zgodny z moimi oczekiwaniami.

— Harcerstwo w MPK? Chyba, ściśle zakonsekrowane, bo jako żywo od ładnych paru lat nie o tym nie słyszeliśmy.

— Ale wchodząc do pomieszczeń działu widziałem napis na drzwiach „Ciemnia fotograficzna Szczepu nr 53”.

— Owszem napis jest, tyle, że żadnego harcerza tam od bardzo dawna nie było.

— Czy macie państwo może jakąś dokumentację Szczepu?

— Była tu niegdyś spora szafa z dokumentacją, ale teraz jej nie ma.

Kolejna rozmowa, z przewodniczącym ZZ ZSMP **Marianem Szymańskim**.

— Harcerstwo. No cóż, obaj wiemy jaka jest sytuacja. Sam chętnie porozmawiałbym z **Ryśkiem**, ale jak go złapać. Na razie, za niewywiązanie się z zadania ożywienia działalności harcerskiej, usunęliśmy go z Plenum organizacji, ale i to nie pomogło.

A więc wizyta w Zakładzie Taksówk. Tam Komendantem Szczepu pracuje. Zostawiam u dyspozytora kartkę z prośbą o kontakt telefoniczny. Następnego dnia jeszcze się przypominam dyspozytorowi. Na próżno. Komendant tramwajowego szczepu nie uważa za stosowne zadzwonić do redakcji, aby umówić się na rozmowę. Pozostaje mi więc jeszcze tylko wizyta w Komendzie Hurca Kraków-Śródmieście, u

harcerskich przełożonych naszego szczepu.

Rozmowa z Komendantem **Hurca**, harcem **Andrzejem Brożkiem**, wnosi kilka nowych szczegółów.

— Od roku nie mamy żadnego kontaktu z Komendą Szczepu. Właśnie niedawno poruszyliśmy sprawę przyszłości harcerzy - tramwajarzy na spotkaniu Rady **Hurca**. Rozmawialiśmy z Dyrektorem Zakładowej Szkoły, okazała się być niezainteresowana naszą organizacją, bo w szkole działają ZSMP. Zdziwiła mnie tylko treść ulotki, jaką niedawno widziałem w tramwaju, oferująca młodym ludziom, którzy wybiorą naukę w MPK-owskiej szkole, takie działal-

ność w ZHP, ale to uważa się za nie spoczął w Izbie Tradycji marginesie. Obecnie widzimy MPK, już tylko jako dowód istnienia byłej organizacji. Do jednej szansy na podjęcie harcerstwa w MPK, w prawdę byłaby to duża strata przekształceniu szczepu, w A na razie u nas jednostka Robotniczy Krąg Instruktor-ki. Rozmawiałem już wstępnie z tym harcerskim instruktorem — **Bogdanem Kowalczykiem**, o szansach powo-

zienia tego przedsięwzięcia. **Bogdan** aktualnie uczy się z tego powodu przebywa na urlopie, ale mam nadzieję, że wygospodaruje nieco czasu, aby zająć się tą sprawą. W MPK pracuje wielu zastępów instruktorów i sądzę, że pomogą oni odbudować szczep, aby sztandar którego dopracowali się harcerze w latach swojej największej aktywności, szły.

KRZYSZTOF GACEK



„NIEWIDZIALNI”

ZAREAGOWALI

W związku z artykułem „Wstydlivy temat” jaki ukazał się w naszym dwutygodniku nr 12 chciałem wyjaśnić kilka spraw. Sprawa wulkanizacji dętek nie jest specjalnością, która winni zajmować się pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Ze względu na duże trudności i problemy związane z regeneracją dętek jakie wynikły w drugim półroczu roku 1979 po uzgodnieniu z dyr. mgr inż. T. Trzmielcem podjęto decyzję by zakupić kocioł wraz z urządzeniami do wulkanizacji, jakie były zdemontowane w warsztacie wulkanizacyjnym w **Kazimierzy Wielkiej**, podlegającym Okręgowym Warsztatom Samochodowym w **Krakowie**. Urządzenia powyższe zostały zakupione z końcem października 1979 r. Pierwotnie planowano instalowanie wymienionych urządzeń wulkanizacyjnych w Zakładzie Eksploatacji Autobusów — **Bieńczyce**, jednak ze względu na ciasnotę i niewłaściwe warunki bhp zaniechano montażu na terenie Zajezdni w **Bieńczycach**. Ustalono, że powyższe urządzenia zostaną zamontowane na terenie Zakładu — **Woja Duchacka** po oddaniu drugiego etapu powyższej inwestycji (koniec roku 1980). Ze względu na pogłębiające się trudności z regeneracją dętek w dniu 27 marca 80 r. podjęto decyzję o instalowaniu wymienionej wulkanizatorni w Zakładzie Eksploatacji Autobusów — **Czyżyny** w pomieszczeniu budowanym przez Zakład Budowlany dla celów uruchomienia sprężarek typu US-5 o ciśnieniu 20 atm. Pomieszczenie wznoszone dla celów sprężarkowni zostało wydłużone, powiększone oraz dobudowano dodatkowe pomieszczenie na kocioł wysokiego ciśnienia. Rozumiejąc powyższe, że przygotowanie pomieszczeń do tego celu nie jest wcale „wstydlivym tematem”, jak to określa p. redaktor, a czas instalacji i doprowadzenia do uruchomienia nie był wcale zbyt długi, zakładając, że obsługa kotła wysokoprężnego wymaga specjalistycznego szkolenia a kocioł podlega odbiorowi przez Rejonowy Dozór Techniczny (czas trwania kursu waha się w granicach od 3 do 6 miesięcy). Znając powyższą, trudną sytuację Dział Głównego Mechanika doszedł do porozumienia z rzeczoznawcami RDT tak, że w ramach wyjątku przeszkolono pracowników MPK w trybie przyspieszonym i po dwóch tygodniach poddano ich egzaminowi sprawdzającemu kwalifikacje w zakresie obsługi kotłów wysokiego ciśnienia. Sprawą przyspieszenia uruchomienia wulkanizatorni było zainteresowanych wielu pracowników MPK, a przede wszystkim: Działu Technicznego Zakładu Trakcji Spalinowej, Zakładu Budowlanego i Działu Głównego Mechanika, którzy to zgodnie współpracowali i wszystko czynili, by czas uruchomienia skrócić do minimum, a czas ten został skrócony, wulkanizatornia oddana do eksploatacji tak, że w dniu 7 lipca 1980 r. zostały naprawione już pierwsze dętki.

Główny Mechanik
Inż. **MARIAN BŁAWUT**

OD REDAKCJI. Dziękujemy inż. M. Bławutowi za błyskawiczną reakcję na artykuł. Tytuł artykułu — wyjaśniamy — „Wstydlivy temat” wziął się stąd, iż niewielu było chętnych do udzielenia nam informacji na temat wulkanizatorni zbywając pytającego stwierdzeniem „wstydlivy temat”. I chyba wstydlivy w kontekście operatywności łódzkiego MPK. Niemniej cieszy nas fakt uruchomienia wulkanizatorni.

SUBLOKATOR

Z niepokojem spoglądałam na ciemne klebące się chmury, gdy usiłowałam dotrzeć przez wielki plac budowy do pomieszczeń kierowcy w zajezdni przy ul. Gwardii Ludowej. Wolałam nie myśleć jak wygląda tam teren gdy spadnie deszcz. Błota to im chyba nie brakuje. Z zadumy wyrwał mnie nagle, widok wystającej studzienki około 10 do 20 centymetrów nad poziom jezdni. Nie jedna to zresztą na trasie od bramy wjazdowej do hal postojowych. Dobrych muszą być kierowcy no i być odpowiednio wcześniej, by potem w pośpiechu nie najeżdżać na nie podczas wyjazdów.

Godz. 10.00 na „operatywie” u szefa Zakładu mgr inż. **Janusza Kucharskiego**, kolejno zajmują miejsca przybyli, Sekretarz tamtejszej POP — tow. **Ignacy Mirek**, II sekretarz Rady Zakładu Związków Zawodowych — tow. **Kazimierz Wierciak**, przedstawiciel młodzieży i jednocześnie zastępca kierownika — **Antoni Madejowicz**, jedna pani w tym gronie radzących — specjalista ds. ekonomicznych **Maria Piękoś**, pełniący obowiązki kierownika Stacji Obsługi **Stefan Maślanka** i kierownik Działu Technicznego inż. **Jan Szeżurek**. Jest na miejscu rezydujący również tutaj zastępca kierownika inż. **Bolesław Kolasa**. Wśród zebranych „wstępne omówienie” problemów. Szeżurek rozmawia o kasownikach przez telefon. W pomieszczeniu gwar. Do porządku przywołuje inż. **B. Kolasa**, „cicho nie słyszycie szefa rozmawia?” Gwar cichnie. Operatywkę rozpoczyna inż. **J. Kucharski**, oczywiście od zadań planowych — te wykonywane są dobrze, nawet bardzo dobrze, więc

na ten temat niewiele. Drugi punkt porządku — to dyscyplina pracowniczka. 14 czerwca nie zgłosiła się do pracy aż 6 kierowców. 16 czerwca był poniedziałek i jeszcze nie wyjaśniono przyczyn absencji. No ale 14 była wypłata. Zadecydowano, że będą zwolnienia dyscyplinarne. Trzeba też zwiększyć kontrolę na trasach, wnikliwiej dokonywać OC, szczególnie na zmianie popołudniowej i nocnej. Wątpliwości budzi też rozliczanie kierowców za awarie, te zawinione przez nich. To problem aktualny nie tylko chyba w **Woli Duchackiej**. I także bardzo ważna sprawa to niewłaściwe wykorzystanie kierowców w rezerwie. Parę tygodni wstecz podchodzi do mnie kolega, który w naszej gazecie pracuje od niedawna z niebagatelnym problemem. Pytał jak się nazywają ci kierowcy, którzy siedzą w zajezdni i grają w karty. Wyjaśniłam, że nazwiska są różne, zmieniające się, a my mówimy o nich „rezerwa”. Na operatywie padło stwierdzenie, że nie ma możliwości by płacić za siedzenie, a jeżeli kierowca odmówi wykonania polecenia będzie to traktowane nawet „jako porzucenie pracy”.

Zajezdnia na Gwardii przejeżdża dwie następne linie. Być może „155” i „209”. Oddechnęłam z ulgą, nareszcie. Okazuje się że to nie takie proste, bo nawierzchnia na „155” zniszczona. Trzeba trasę przejechać, sprawdzić. Od czasu do czasu szefowi wpada w słowa inż. **Kolasa**, „to tak jak mówiliśmy wcześniej robimy na bieżąco, od jutra szefie”. Swoje miejsce wśród omawianych problemów mają też sprawy BHP.

Problem spędzający sen z oczu to przepały. Nie prowadzono — lub robiono to bardzo nieskutecznie, — badań autobusów, które „robią” nadmierne przepały. Niewiadomo dlaczego dany autobus „ma przepały” np. 200 litrów i to tylko jednorazowo. Najpierw nie było urządzenia, teraz nie ma człowieka do jego obsługi. „Szefie daj pompki” a ja w ciągu miesiąca zrobię przegląd wszystkich autobusów” deklaruje się tow. **Mirek**. Inż. **J. Kucharski** stwierdził, że lepiej opłaca się dać ludziom premię za oszczędność, niż „robić przepały” — chyba ma rację.

W przedsiębiorstwie są trzy osoby z jęlczańskiej zakładu samochodowych. Pracują w ramach „Serwisu”. Przynajmniej na Gwardii Ludowej, nie bardzo wiedzą na czym polega ich praca. Bo jak dotąd przysyłają jedynie pisma ze stwierdzeniem „na okrągło” np. „nieprawidłowo dokonywana naprawa OC”. Brak wyjaśnień o jakiej czynności chodzi, przez kogo wykonywane, w którym dniu?

„Tubylcy z Gwardii” są bezradni wobec problemu stacji paliw. Terminów oddania jej przez wykonawcę było już parę, oczywiście aby jeden nie dotrzymany.

Na dziś wygląda to tak, że w zbiorniku znajduje się paliwo i nie ma go jak stamtąd wydostać, bo nie ma dystrybutorów, a po paliwo jeździ się „w Kraków traciąc paliwo na dowieszenie paliwa”. No cóż bywała takie absurd. A. Madejowicz stwierdził jedynie, że został przy dwóch dyspozytorach, którzy jednocześnie muszą rozliczać paliwo i kilometry. Oj przysłałaby się tam pełna obsada, przysłała. Z doświadczenia wiem

jak to jest z tym rozliczaniem kilometrów. Nie ma też nikogo do planowania służby. Nie skomentuję już tego faktu. Starszy mistrz **Edward Górecki** głośno marzy by na rzędziownia mogła być czynna całą dobę. Bo na dzień dzisiejszy jest wzywany do zakładu dwa trzy razy dziennie. Oczywiście w czasie przeznaczonym na odpoczynek po pracy. On ma bowiem klucz. Chciałby już jednak móc swobodnie wyjść z domu i nie martwić się, że będzie potrzebny inż. **Kolasa** przypomina co jakiś czas ze „myślenie to duża sprawa w technologii”. Czy tylko w technologii?

Już po operatywie zastanawiam się głośno, co będzie za parę lat, gdy „Gwardia” dostanie o wiele więcej taboru i ludzi. Co będzie gdy ten tabor się trochę podniszczy, wyeksploatuje? Wprawdzie inż. **Kolasa** zapewnia mnie, że „ma zaangażowaną załogę, że ludzie zrozumieją iż trzeba dobrze pracować”. „Daj mi dość do słowa — przerywa inż. **J. Kucharski** — ludzi mamy nie z księżycą tylko z tego samego społeczeństwa co w Bieńczycach i Czyżynach. Trzeba po prostu dbać o tabor by go „nie zatrzynać”. To chyba cała tajemnica”. Ja myślę, że inż. **Kolasa** łatwo mówić o integracji powiedzmy około 200 osób. Ale będzie ich więcej, o wiele więcej. Dziś są sublokatorami u budowlanych to też utrudnienie, ale za parę lat będą gospodarzami i pewnie także z tysiącem problemów.

Zegnam zajezdnię na Gwardii Ludowej z ulgą że nie pada, mijając po drodze stojące na placu lśniącej jak lustra autobusy.

Filomena Serwin

LIST

Wczasy w Osieczanach

Nie byłem do tej pory zwolennikiem wczasów pracowników. Sam nie wiem dlaczego, ta forma odpoczynku po pracy nie odpowiadała mi. Po prostu nie miałem zaufania, gdyż niejednokrotnie od znajomych i przyjaciół nasłuchiwałem się wielu krytycznych uwag jak np.: że marne wyżywienie, niegrzeczna obsługa itp. Wszelkądna plotka nie oszczędziła pod tym względem także naszego Ośrodka Wczasowego w Osieczanach. Ulegając namowom żony postarałem się o skierowanie na wczasy, właśnie do naszego ośrodka wczasowego w Osieczanach. Pojechałem tam 16 maja br. z żoną i moją trzema i półroczną wnuczką. Powtarzam jeszcze raz, że byłem uprzedzony do spędzenia urlopu na wczasach. Od pierwszego dnia zauważyłem jednak, że nie miałem słuszności. To co nas spotkało przewyższało nasze najśmielsze oczekiwania. Pilnie i bacznie obserwowałem wszystko co wokół nas się działo. Atmosfera jaka panowała w ośrodku, jaką stworzyło nam kierownictwo, była wspaniała. Po prostu nazwać ją można było rodzinną, a naszą kierowniczkę ośrodka matką, gdyż pani kierowniczka jak najlepsza matka starała się wszystkim bez wyjątku, starszym, młodym i maluchom uprzyjemnić czas pobytu. Wyżywienie było wprost wymienne. Personel bardzo uprzejmy i taktowny. Przyznaję, że z dużym żalem opuszczaliśmy Osieczany. Pozostanie nam wspomnienie wspaniałego urlopu, odpoczynku w którym nabraliśmy siły do mojej trudnej i wyczerpującej pracy. I również duża wdzięczność dla kierowniczki ośrodka i pozostałego personelu.

kierowca autobusowy — **Czyżyny**
MICHAŁ MIKULICZ

z żoną

W szkole przyzakładowej

W dniach 8-10 maja br. odbyła się w Kielcach strefowa spartakiada uczniów szkół przyzakładowych gospodarki komunalnej, w której udział wzięła 42 osobowa reprezentacja Zasadniczej Szkoły Zawodowej przy MPK. Nasi zawodnicy osiągnęli następujące wyniki: koszykarze zajęli drugie miejsce, siatkarze i piłkarze — piąte. W drużynowej klasyfikacji lekkoatletycznej zajęliśmy trzecie miejsce. Indywidualne osiągnięcia naszych reprezentantów są następujące: **Zbigniew Dziedzic** — piąte miejsce w biegu na 100 m, a **Czesław Majerski** szóste w tej samej konkurencji, bieg na 200 m. zakończył się podwójnym zwycięstwem naszych reprezentantów: wygrał **Janusz Drabik**, przed **Januszem Skrzydlewskim**, na 1500 m trzecie miejsce zajął **Stanisław Wyroba**, a dystans 3000 m wygrał **Wiesław Motyl**, **Marek Gniadek** zajął w tym biegu trzecie miejsce. W pchnięciu kulą wreszcie drugie miejsce zdobył **Marek Biały**.

11 czerwca odbyły się na placu Na Groblach II Szkolne Igrzyska Sportowe Młodzieży ZSZ MPK, zorganizowane przez SKS „Ogniwo” i opiekuna Koła mgr **Zdzisława Krajewskiego**. Rozpoczęcie rywalizacji sportowej poprzedziło zapalenie znicza olimpijskiego oraz wciągnięcie na maszt flagi igrzysk, dokonane przez czołowych sportowców szkoły. Uroczystego otwarcia imprezy dokonał dyrektor szkoły mgr inż. **Kazimierz Sułkowski**. Finały gier zespołowych poprzedziły przeprowadzone w kwietniu i maju eliminacje. W finale turnieju piłkarskiego klasa I c wygrała z I f, w piłce siatkowej zwyciężyła II b przed I b, a w piłce koszykowej II c przed II c. W lekkiej atletyce nato-

miast na czołowych miejscach uplasowali się: bieg na 100 m wygrał **Janusz Skrzydlewski** z II d przed **Markiem Białym** z III a i **Markiem Gniadkiem** z II a, na 200 m **Janusz Drabik** z III a przed **Januszem Skrzydlewskim** i **Zbigniewem Kudłaczem** z II a, na 400 m **Marek Gniadek** przed **Zbigniewem Dziedzicem** z III a i **Kazimierzem Luczywą** z III c. Na 800 m zwyciężył **Wiesław Motyl** z II e przed **Tadeuszem Stryszkowskim** z III a i **Józefem Szumnym** z II a, także na 1500 m pierwszy był **Wiesław Motyl**, wyprzedzając **Ryszarda Bałę** z II g i **Krzysztofa Osinskiego** z II d. W skoku w dal pierwsze miejsce zajął **Zbigniew Dziedzic**, drugie **Marek Fudala** także z III a, a trzecie **Robert Stepniak** z I f, a w pchnięciu kulą najlepszy był **Marek Biały** przed **Jarosławem Piwowarczykiem** z II a i **Janem Kamińskim** z tej samej klasy.

Drużynowo w lekkiej atletyce wygrała klasa III a. Uroczyste zakończenie II Szkolnych Igrzysk Sportowych poprzedziło rozdanie cennych nagród i dyplomów ufundowanych przez MPK.

W dniach 4-9 czerwca odbyła się w Suwałkach Centralna Spartakiada Młodzieży Gospodarki Komunalnej. W wyniku eliminacji, przeprowadzonych podczas strefowej spartakiady w Kielcach wyłoniono trzyosobową reprezentację naszej szkoły. Znaleźli się w niej: **Marek Biały** z III a w pchnięciu kulą, **Janusz Drabik** także z III a w biegu na 200 m, oraz **Wiesław Motyl** z II e w biegu na 3000 m.

Najlepiej w silnej konkurencji wypadł **Marek Biały**, który zdobył brązowy medal w pchnięciu kulą.

EDWARD TALOWSKI
uczeń klasy III c

BEZ ZMIAN

W sekcji tenisa stołowego

Ponowiłem wizytę u tenisistów stołowych ZKS Tramwaj. Zaprosił mnie bowiem trener sekcji **Marian Koryzma**. Po raz pierwszy byłem w salce przy ul. Miodowej w lutym. I muszę przyznać, że miałem szczerą ochotę nie pisać tego artykułu. Po co? bowiem pisać bez końca to samo. Z różnym skutkiem mogłbym zamieścić to co napisałem w lutym. U pingonistów bowiem nic się nie zmieniło. To znaczy, że byśmy byli dokładni, owszem doszło kilka nowych sukcesów, jak mistrzostwo okręgu w deblu **Stanisława Niziołka** i trzecie miejsce także w deblu **Elżbiety Kaczmarczyk**. Do prawdy trudno zrozumieć w jaki sposób trenując w warunkach, których nie można nazwać nawet przyzwoitymi, osiągają podobne wyniki. Ciężkie zapalenie płuc jednego z zawodników, jako rezultat treningu w nieogrzanej sali to smutny fakt, wymownie obrazujący te warunki.

A tymczasem wymagania rosną. **M. Koryzma** wyciąga dzienniki zajęć, pokazuje.

— O proszę, w tej chwili w sekcji trenuje praktycznie 12 osób, na 8 z całą pewnością mogę liczyć w przyszłym sezonie, a do rozgrywek będzie trzeba około 40 zawodników. Mamy bowiem drużynę ligi międzywojewódzkiej, okręgo-

wej i A klasy mężczyzn. Do tego doliczmy dwie drużyny młodzików i dwie dziewcząt. Skąd brać zawodników? Do prawdy nie wiem.

Była możliwość naboru młodzieży. W Toniach załatwiono bezpłatnie salę. Tramwaj miał tylko dowieźć stoły, zapewnić sprzątaninę. Niestety nie wywiązano się i z tego. Dobijano się też o wolną salę przy ul. Straszewskiego. Salę wykorzystuje już na magazyn Teatr Stu. Tramwaj dalej nie jest w stanie nic zrobić. Podobnie, jak nie jest w stanie od kilku już lat zapewnić sekcji kielrownika. W dodatku — kontynuuje **M. Koryzma** — dwukrotnie już przychodziłem na posiedzenie Zarządu, ale praktycznie nic nie załatwiłem. Czas chyba zapytać, czy władzom klubu zależy na kontynuowaniu naszej działalności, czy też powiemy sobie do widzenia i przekażemy sekcję TKKF?

Tyle jeden z dwóch (obok **W. Chajdeckiego**), praktycznie jedynych działaczy sekcji. Prosi się tu o autorski komentarz. Ale coż dodać do tej wypowiedzi. Chyba tylko to, że sekcja tenisa stołowego jest jedną z najsilniejszych w Krakowie. Niedawno mężczyźni występowali w II lidze. Chyba trochę szkoda tych tradycji.

K. GACEK

Znaleziona zguba

Niedawno poruszyliśmy w naszej gazecie problem autobusu-wanny, który zniknął w tajemniczych okolicznościach. Okazało się, że artykuł pomógł — „wanna” się znalazła. Szkoda tylko, że wiemy o tym wyłącznie z własnej obserwacji, natomiast nikt nie potrafił się, aby poinformować nas co działo się z autobusem do tej pory. Jest za to z wanną kolejny problem. Garażować ona musi pod gołym niebem, ponieważ w żadnej zajezdni podobno się nie mieści. Mamy wątpliwości, czy świeże powietrze naprawdę wyjdzie pojeźdźcy „na zdrowie”. Może w zajezdni przy ul. Gwardii

Ludowej znalazłoby się miejsce pod dachem?

A druga sprawa związana z wanną, to kwestia jej wykozystania. Jest środek letniego sezonu i jesteśmy przekonani, że gdyby zaproponować krakowianom i turystom przejażdżki otwartym autobusem po mieście, to znalazłoby się wielu chętnych. W ten sposób przedsiębiorstwo mogłoby zarobić, a „wanna” znaleźć właściwe wykorzystanie.

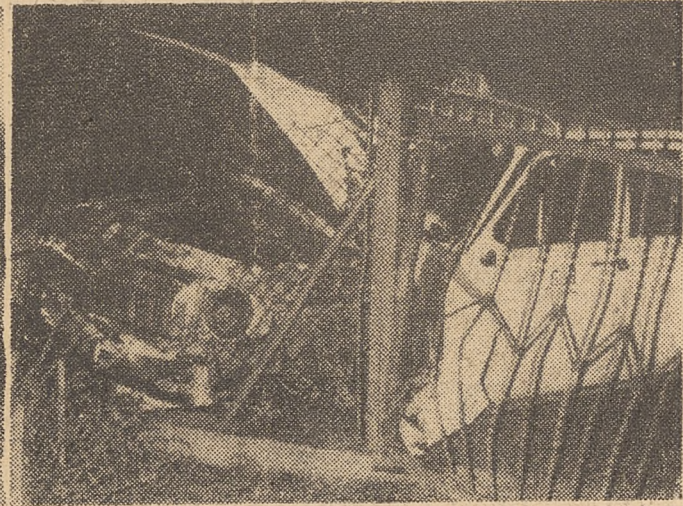
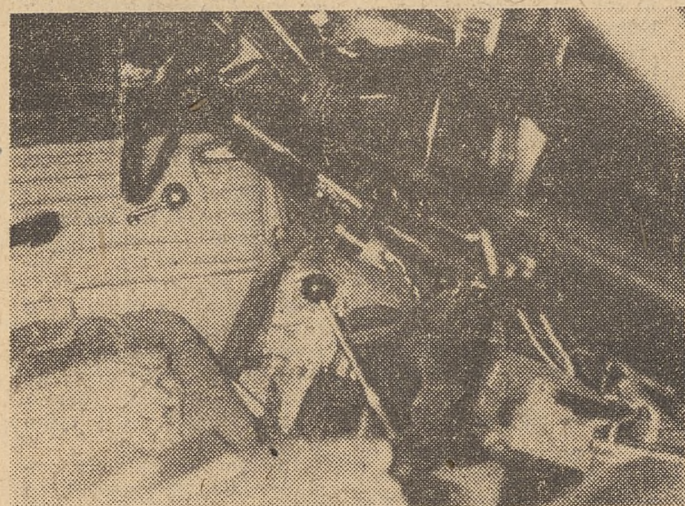
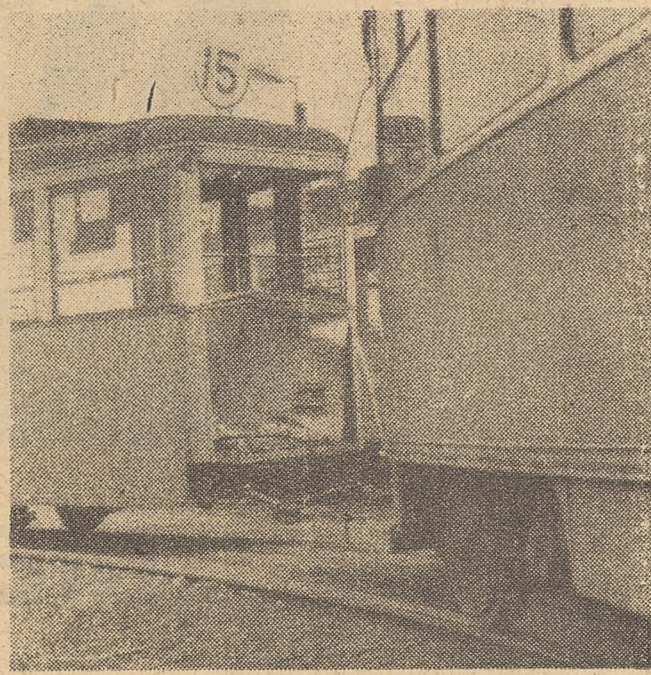
Mamy nadzieję, że ktoś zaimie się tymi problemami i tym razem zostaniemy poinformowani o sposobie ich załatwienia.

KG

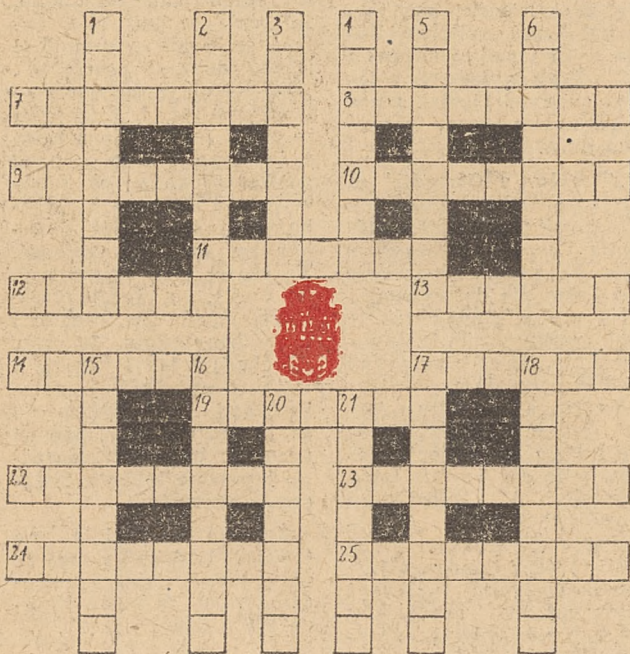
W poprzednim numerze pisaliśmy o motorniczach, którzy nie przestrzegają wymogu jazdy z bezpieczną prędkością. Zapowiedzieliśmy wówczas zamieszczenie kilku zdjęć obrazujących skutki takiego braku wyobraźni. Pora wywiązać się z obietnicy. Oto udostępnione nam przez grupę wypadkową zdjęcia. Wszelki komentarz do nich jest chyba zbędny. Może poza tym, że jutro w podobnej sytuacji może znaleźć się każdy z nas.



TYM RAZEM JESZCZE NIE MY...



KRZYŻÓWKA NR 101



ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 99

POZIOMO: 7) Będzie pogodnie lub nie. 8) Dialekt. 9) Ciało z nadzieniem. 10) Sprawdza i kontroluje. 11) Gdy słyszysz zejdziesz z drogi. 12) Wstęga do orderu. 13) Aprobata, pokłask. 14) Strojnisz, goguś. 17) Sufit ozdobiony płaskorzeźbą. 19) Do zagryzania. 22) Rekwizyt ze szkolnej ławy. 23) Przekonuje i namawia. 24) Przebowiedziała upadek Troi. 25) Stoi i świeci.

PIONOWO: 1) Nauka o żywych organizmach. 2) Elektryczna szczotka. 3) Pierwiastek o liczbie atomowej 78. 4) Zjazd, zgromadzenie. 5) Idą przez pustynię wielbłądy. 6) Skupia promienie. 15) Nie jeździ na pstrym koniu. 16) Flaga, chorągiew. 17) Do wspominania. 18) Wodotrysk. 20) Forma. 21) Wykrój, wzór.

Poziomo: 7. premiera, 8. ornament, 9. fizylier, 10. rekwizyt, 11. nenufar, 12. wiosna, 13. zaleta, 14. kontur, 17. balsam, 19. obśluga, 22. membrana, 23. intencja, 24. sawantka, 25. odlewnia. Pionowo: 1. rzeszota, 2. mielizna, 3. szaffran, 4. apokryf, 5. panikarz, 6. kleszcze, 15. niemowlę, 16. romantyk, 17. Bastylia, 18. skocznia, 20. szarada, 21. uniform.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nagrodę wylosowała: **Wanda Gucwa** z Sekcji Kosztów.

„SYGNAŁY MPK” — Dwiutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: **Maria Buharczewska**, **Janina Dziuro**, **Krzysztof Gacek**, **Filomena Serwin**, zdjęcia **Stanisław Makarewicz**. Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzynca 15, p. 73. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, RSW „Prasa — Książka — Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. H-14.