

Apel kierownictwa Zakładu Komunikacji Samochodowej

DO WSZYSTKICH PRACOWNIKÓW ZAKŁADU KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ, KIEROWNIKÓW, MISTRZÓW, BRYGADZISTÓW, DYSPOZITORÓW, KIEROWCÓW, PRACOWNIKÓW ZAPLECZA I PRACOWNIKÓW KOMÓREK FUNKCJONALNYCH I ADMINISTRACYJNYCH.

Znana jest Wam ciężka sytuacja komunikacyjna w mieście Krakowie, zwłaszcza w komunikacji autobusowej. Złożyło się na to wiele przyczyn obiektywnych i przyczyn, które tkwią w samym Zakładzie zależnych od nas samych. Przed nami ciężki okres eksploatacji zimowej, który wymaga szczególnego wysiłku załogi.

Od nas samych wiele zależy; możemy jeszcze dużo zdziałać aby łatwiej nam się pracowało. Właściwy klimat w pracy, właściwe stosunki pomiędzy współpracownikami, winny przynieść poprawę pomimo napięć istniejących w zakładzie, a także w gospodarce narodowej.

Systematyczne działanie, dobra praca, inicjatywa i zaangażowanie jest naszym obowiązkiem, we wszystkich zespołach pracowniczych. Jesteśmy przekonani, że każdy udzieli sobie sam odpowiedzi na pytanie jak pracuje, co zrobił i co jeszcze może zrobić dla Zakładu, aby poprawić sytuację. Zwracamy się do wszystkich — nie powinno zabraknąć nikogo w ciężkiej pracy i budowaniu lepszego jutra naszego Zakładu. Dużo zależy od Nas samych!

Nasze działanie należy skoncentrować na następujących problemach:

- opanowanie istniejącej sytuacji w celu ustabilizowania pracy w różnych kierunkach działania na zapleczu i w eksploatacji,
 - optymalnie w istniejących warunkach przygotowanie taboru i zaplecza do okresu zimowego,
 - utrzymanie pełnego stanu taboru na liniach w ciągu całego dnia,
 - ograniczenie zjazdów z linii w wypadkach awarii nie decydujących o bezpieczeństwie ruchu,
 - poprawa działalności służb pogotowia autobusowego w celu bardziej operatywnego usuwania usterek na liniach,
 - techniczne wzmocnienie prac w zapleczach wydziałów eksploatacyjnych,
 - właściwe i oszczędne gospodarowanie materiałami i częściami zamiennymi w szczególności deficytowymi,
 - poprawić dyspozycję taboru w powiązaniu z aktualnymi potrzebami komunikacyjnymi w mieście.
- Liczmy na Waszą pomoc.
Dziękujemy!

za II POP
I sekretarz
J. KUDLEK

Dyrektor
inż.
ST. CZAJKOWSKI

Rada Zakład.
Przewodniczący
J. PORĘBSKI

Zarząd Trakcji
ZSMP
A. MIĘKINA

za Kierownictwo
Zak. Kom. Samoch.
inż. J. KUCHARSKI

JAK REALIZUJEMY PLAN?

A jednak można...

Dziś w naszym cyklu przedstawiamy Wydział Eksploatacyjny Tramwajowy w Podgórzu. Wykonanie zadań planowych w tym Wydziale natrafia w bieżącym roku na wiele poważnych trudności.

W ciągu roku dwukrotnie wzrastały zadania planowe, w związku z przejęciem z Nowej Huty najpierw linii 15, a potem 25. Niemal przez cały rok na terenie zajezdni pracowały brygady MPRI i Chemobudowy systematycznie wyłączając z eksploatacji część torów. Latem prowadzono remont torowisk w hali zajezdni. Mimo to Podgórze na bieżąco wykonuje plany. W tej chwili przekroczony jest tylko wskaźnik zjazdów awaryjnych, to pozostałość drugiego kwartału, kiedy przeżywano tu ostry kryzys spowodowany brakiem części zamiennych. Pozostałe podstawowe wskaźniki są realizowane.

A co na temat wykonania planu ma do powiedzenia załoga podgórskiej zajezdni? — Pierwszego rozmówcę spoty-

kam w Wydziałowym bufecie. Bolesław Kraus, konserwator światła mówi:

— Nie chciałbym się szerzej wypowiadać, bo się zwalniam z pracy.

— Dlaczego?

— Przyczyna jest tylko jedna. Mieszkam w Myślenicach, codziennie dojazd do pracy zajmuje mi 3,5 godz., a teraz znalazłem pracę na miejscu, 10 minut drogi od domu.

— Jak się Panu tutaj pracowało?

— Jak najlepiej. Nie można złego słowa powiedzieć, gdyby nie te dojazdy.

Za nastawnikiem przygotowanego do wyjazdu tramwaju motorniczy przegląda ostatni numer „Sygnałów”; podchodzi więc, prosząc o wypowiedź.

Z okazji Jubileuszu 25-lecia MPK-owskim służbom BHP dalszych pozytywnych wyników w pracy na rzecz ochrony naszego zdrowia życzy

REDAKCJA

— Pracuje się bardzo dobrze. Dobre są stosunki między ludźmi, mimo trudności nie ma spraw nie do załatwienia. Z planem również stoimy dobrze. Liczb dokładnie nie pamiętam, przepraszam, jestem w tej chwili po dwóch tygodniach urlopu, więc trochę nie na bieżąco ze sprawami Wydziału.

Jestem zaskoczony. Przecież w naszej mini-sondzie nie chodzi o dokładną znajomość liczb, a jedynie o wykazanie orientacji w problematyce realizacji planu Wydziału. Po chwili sprawa wyjaśnia się, moim rozmówcą jest przewodniczący koła ZSMP na Wydziale — Stanisław Majka, od trzech lat pracujący tutaj.

W narzędziowni spotykam ślusarza z 32-letnią praktyką w MPK — Józefa Czosnka.

— Jak się Panu pracuje?

Zamiast odpowiedzi, pan Czosnek pokazuje ręką na sufit, a raczej na miejsce, gdzie powinien on być. Narzędziownia jest dopiero w trakcie budowy i jeszcze nie ma sufitu, na razie stanowi go dach hali, a w hali, więc i w narzędzi-

DOKOŃCZENIE NA STR. 4



Jest gdzieś i taka zima...

Fot. S. Makarewicz

(F.S. i K.G.)

SŁOWA UZNANIA DLA ZRI

Solidnie i terminowo

22 listopada w Wydziale Remontowo-Produkcyjnym przekazano uroczystie do eksploatacji przybudówkę północną do hali Wydziału. Wykonawcą tej bardzo potrzebnej inwestycji był nasz Zakład Remontowo-Inwestycyjny, który wykonał pracę w przewidzianym terminie. Według oceny komisji odbiorczej przybudówka została wykonana solidnie (mimo drobnych usterek) i powinna spełnić swoje zadanie.

Obiekt ten wartości ponad 4 mln zł, jest przykładem rozsądnej, oszczędnej polityki inwestycyjnej; nie budowano bowiem nowego, a jedynie zmodernizowano stary, co w efekcie dało poważne oszczędności. W budowie Zakładowej Remontowo-Inwestycyjnej pomagali również pracownicy Wydziału Torów, którzy wykonali torowiska w hali. Pomogli również przyszły użytkownik: Wydział Remontowo-Produkcyjny. Nadzór inwestycyjny sprawował Dział Obsługi Inwestycji i Remontów.

Przybudówka znacznie usprawni pracę Wydziału Remontowo-Produkcyjnego. Dzięki jej powstaniu uzyskano dwa nowe kanały przeglądowe, co wpłynie na zmniejszenie tłoku panującego w hali, a co ważniejsze będzie mo-

DOKOŃCZENIE NA STR. 4

Nie lubią dziennikarze krakowscy MPK-owskich jubileuszy. Ale czy lubią, czy nie, nam przyszło odnotować jeszcze jeden miły fakt z życia MPK — 30 lat Klubu Techniki i Racjonalizacji. Przy okazji długiej, burzliwej dyskusji na temat pracy tego Klubu zapytałam z ciekawości o datę jego powstania. Czyżby w nawale pracy członkowie Klubu zapomnieli o jubileuszu? Klub, po dyskusji sądząc, i po wieku — w pełni rozkwitu. Jego aktualni „prezesi” — pełni inwencji. Ale nie uprzedzajmy faktów...

RZECZ NIE W PROGRAMACH

Proch wynalazł mnich

Do dyskusji na temat rozwoju racjonalizacji i wynalazczości zaprosiliśmy: przewodniczącego Klubu mgr inż. Stanisława Kowalczyka, wiceprzewodniczącego mgr inż. Jana Sokolowskiego, wiceprzewodniczącego mgr inż. Bolesława Kolasa i mgr inż. Antoniego Domasika z Działu Informacji, Postępu Technicznego i Racjonalizacji. Redakcję reprezentowały Janina Dziuro i Filomena Serwin.

St. Kowalczyk: Zdecentralizowaliśmy działalność Klubu. Wyszliśmy bowiem z założenia, że przy takim jak u nas zróżnicowaniu produkcji, należy ją prowadzić branżowo. Z ramienia Klubu pieczę nad racjonalizacją w Zakładzie

Komunikacji Szynowej pełni inż. J. Sokolowski, a w Zakładzie Komunikacji Samochodowej inż. B. Kolasa. Spodziewaliśmy się, iż wpłynie to na przyspieszenie ruchu wynalazczego. Mamy już efekty: „kluby” zakładowe działają prężnie.

J. Sokolowski: Dochodzi tu i sprawa rywalizacji (oczywiście tej dobrze pojętej) między Zakładami. To też wyzwala inwencję i energię.

St. Kowalczyk: W Zarządzie Koła tylko programujemy działalność, realizacja zaś zamierzeń spoczywa na kolegach i na aktywności zakładowej.

J. Sokolowski: Już sam fakt, że nie zarządza się tu dyrek-

♦ Zajezdnie mają długotrwały, a więc wydawałoby się, już niegroźny problem: obok wielu ciągle nowych braków — niedostatek opon i akumulatorów.

♦ Brawo dwaj kierowcy z Bieńczy, panowie Edward Chromy — nr służb. 2384 i Stanisław Musiałek — nr służb. 2465; we własnym, wolnym czasie wyremontowali oni autobus, którym aktualnie na zmianę kierują. Obydwaj kierowcy pracują u nas od lipca br.

♦ Według projektu mgra inż. Janusza Kucharskiego zmodernizowano stanowisko kanalarze w hali remontów kapitalnych w Wydziale Produkcyjno-Remontowym. Stanowisko to zostało dostosowane do montażu i demontażu

**15 dni
w MPK**

silników w autobusach Jelcz PR-110.

♦ Dziwne zaiste wprowadziły zwyczaj kierowcy strefowych linii 209, 229 i 249. Być może kolektywnie urządzili, że bez sygnału dzwonka nie będą się zatrzymywać na przystankach, które powinny ich obowiązywać.

♦ Na początku 1979 r. WET Nowa Huta ma otrzymać 3 wagony typu 105 N, a w czerwcu „Konstal” obiecał dostawę dalszych 25 wagonów. Ciekawostką jest fakt, że wszystkie te wagony będą przystosowane do jazdy potrójnej.

♦ A jednak zima, jak co roku, nas zaskoczyła. 29 listopada obfite opady znacznie utrudniły komunikację. Wina leży tu w znacznej mierze po stronie służb oczyszczania miasta, ale i nasze urządzenia często się psują.

♦ Kto mógłby nam wyjaśnić, z jakich przyczyn niemal codziennie autobus linii 125 kilkanaście minut przed godziną 8.00 dojeżdża do przystanku przy pl. Centralnym od al. Lenina, a nie, jak przebiega jego trasa — aleją Rewolucji Kubańskiej?

♦ 28 listopada około godz. 16 po kilkudziesięciominutowej przerwie, do przystanku przy ul. Dajwór podjechały 3 autobusy 128. Czy to wypadła tak pod samym „nosem” Dyrekcji?

(F.S. i K.G.)

Meldunek

Dla upamiętnienia 60. rocznicy odzyskania przez Polskę niepodległości oraz uczczenia 61. rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej Pracownicy Wydziału Taryfowo-Biletowego przepracowali w dniu 20 i 27 października br. po 4 godziny w czynnie społecznym przy przemieszczaniu i układaniu klocków hamulcowych i płytek do łączenia szyn.

Prace te wykonali na terenie magazynu nr 4 przy ul. Rzemieślniczej następujący pracownicy: Elżbieta Grochola, Mirosław Oleczyk, Henryk Czajka, Czesław Pagacz, Bogdan Opach, Jerzy Bryk i Franciszek Kryus — członkowie PZPR, oraz Sylwester Łach, Cecylia Karpowicz, Bolesław Trzcinski, Irena Kowalczyk, Stanisław Wasik, Franciszek Chuderski, Anna Banasik, Anna Serczyk, Emilia Łukasik, Kazimierz Getinger i Henryk Skowron — bezpartyjni.

Łącznie przepracowano 72 rob./godz., w czasie których przemieszczono 34,5 tony klocków hamulcowych i płytek do łączenia szyn na odległość ok. 20 m oraz ułożono je w słupki po 100 sztuk.

I Sekretarz IV POP
MIROSLAW OLCZYK

Dla upamiętnienia 35. rocznicy PRL przypadającej w roku 1979 członkowie I OOP zobowiązali się przepracować w czynnie produkcyjnym 20 roboczogodzin każdy.

Natomiast strażacy z WET Nowa Huta z tej samej okazji przepracują 1600 godzin przy myciu i czyszczeniu świetlików dachowych. Wartość czynu 32 tys. zł.

Członkowie I OOP oraz strażacy apelują do załogi MPK o uczczenie zbliżającej się 35. rocznicy PRL podejmowaniem zobowiązań.

NASI JUBILACI

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

35 LAT

Edward Kuć — Wyzd. Remontowo-Produkcyjny
Wacław Barański — Wyzd. Taryf.-Bilet. nwg

25 LAT

Bolesław Rerak — Wyzd. Taryf.-Bilet.
Aniela Liszka — Wyzd. Eksploat. Tramw. Podgórze
Władysław Daniel — Wyzd. Rem.-Prod.
Artur Banasiński — Wyzd. Torów
Wiktoria Wrona — Wyzd. Remont.-Prod.
Edward Buda — Wyzd. Eksploat. Autob. Czyżyny
Janina Janocińska — Wyzd. Zabezp. Ruchu

20 LAT

Irena Kowalczyk — Wyzd. Taryf.-Bilet.
Józef Pater — WET Podgórze
Marian Dudek — Wyzd. Zabezp. Ruchu
Jadwiga Frankiewicz — WET Nowa Huta
Władysława Salakowska — WET Podgórze
Tekla Calik — WET Podgórze
Ludwik Przybys — Wyzd. Torów
Józef Pedrycz — WEA Bieńczyce

15 LAT

Kazimierz Durek — WEA Czyżyny
Roman Staniec — WET Nowa Huta
Jan Żurek — WET Nowa Huta
Janina Leszko — WET Nowa Huta nwg
Józefa Sieja — Wyzd. Rem.-Prod.
Emilia Łach — Wyzd. Sieci i Podst.
Aleksander Juszczyk — WEA Bieńczyce
Stanisław Bąk — Wyzd. Zabezp. Ruchu

10 LAT

Maria Jordan — Dział Ogólny
Helena Bebej — WET Nowa Huta nwg
Bogumiła Siwek — Zakład Remontowo-Inwestycyjny
Jan Szwaiba — WET Podgórze
Zofia Kukla — Wyzd. Sieci i Podst.
Włodzimierz Budzisz — Wyzd. Prod.-Remont.
Walenty Uryga — Zakład Taksówek
Julian Łuszczek — WEA Czyżyny
Zbigniew Dzieża — Zakład Remontowo-Inwestycyjny
Marian Szczepkowski — Ośr. Wypocz. Osieczany

BLOK MŁODYCH

28 listopada odbyło się Plenum ZZ ZSMP. Miało ono charakter typowo roboczy. Pierwszą poruszaną kwestią było współzawodnictwo pracy; postanowiono, że w każdym kole musi powstać co najmniej jedna typowo młodzieżowa brygada pracy socjalistycznej, co niewątpliwie będzie miało odzwierciedlenie w ogólnym bilansie wyników przedsiębiorstwa.

Następnie omawiano temat działalności społeczno-zawodo-

wej, a więc: socjalistyczne współzawodnictwo pracy; „Młodzież dla postępu”, „Turniej Młodych Mistrzów Gospodarności” i udziału młodzieży w rozwoju postępu technicznego w ramach Turnieju Młodych Mistrzów Techniki — to ostatnie współzawodnictwo trwa już w MPK 9 lat.

Ochrona pracy młodzieży, sprawy socjalne, problemy adaptacji społeczno-zawodowej oraz współpraca z innymi organizacjami, chociażby z Zarządem Miejsko-Gminnym ZSMP w Myślenicach, gdzie w akcji „Każdy kiosk na wagę złota” oraz „Zbieramy plony jesieni” czynnie uczestniczyli członkowie naszej organizacji, przepracowując 704 roboczogodzin — to tematy przewijające się w dyskusji.

Podsumowano też współzawodnictwo o tytuł najlepszego koła ZSMP w MPK. Trzeci raz z kolei wygrało je Koło numer trzy, działające przy WEA Czyżyny, na drugim miejscu uplasowało się Koło nr XII przy Wydziale Zabezpieczenia

Z Plenum ZZ ZSMP

Kończąc tę krótką informację należy jeszcze wspomnieć o wprowadzeniu do Plenum kierownika Zakładowego Szkoły Aktywu — kol. Zygmunta Musiała oraz przewodniczącego Zarządu Szkolnego ZSMP kol. Tadeusza Kasperczyka.

(M. S.)

INICJATYWY MŁODYCH Z BIEŃCZYCE

IV Koło ZSMP od kilku lat wyróżniało się wzorową działalnością, jednak ostatni rok nie był zbyt owocny. Złożyło się na to kilka przyczyn, a najważniejszą była atmosfera niepewności panująca w Bieńczyce, niezbyt sprzyjająca pracy społecznej i politycznej. Teraz wszystko wróciło do normy. Znowu jest pełna współpraca pomiędzy wszystkimi organizacjami w Wydziale, a także, co najistotniejsze, z kierownictwem.

Na zebraniu Koła ZSMP odbyłym 15 listopada omówiono wiele ważnych spraw. I tak przyjęto 7 nowych członków, omówiono szereg ważkich spraw. W związku z oddelegowaniem dotychczasowego wiceprzewodniczącego naszego koła do pracy w Zarządzie Zakładowym ZSMP, przewodniczący koła — tow. Marek Dutkiewicz zaproponował na jego miejsce kol. Janusza Kucharskiego, który jednogłośnie został zaaprobowany przez zebranych.

Również jednogłośnie przyjęto propozycję wyremontowania autobusu po wypadku na rzecz FASM-u. Kierownictwo Wydziału przychyliło się do wniosku, by jednemu z członków koła — kierowcy —

Na zakończenie zebrania, o swoich przeżyciach z lat wojny opowiadał, zaproszony przez Zarząd Koła, członek ZBoWiD tow. Bonifacy Wysocki — uczestnik bitwy pod Lenino i wielu innych krwawych walk, od 1946 r. członek PPR, który w trudnym powojennym okresie walczył o naszą socjalistyczną państwowość. Młodzież w skupieniu słuchała opowiadania tow. Wysockiego.

Z młodzieżowym pozdrowieniem

LESZEK SIODŁAK

W dzisiejszym bloku przedstawiamy czytelnikom VII Koło ZSMP działające w Wydziale Remontowo-Produkcyjnym Zakładu Komunikacji Szynowej. A oto co piszą młodzi o swojej działalności.

NA REWALORYZACJĘ KRAKOWA

Na jednym zebrań członkowie Zarządu Koła wyszli z inicjatywą przeprowadzenia wśród członków Koła zbiórki pieniędzy na rewaloryzację zabytków Krakowa. Aktyw społeczno-polityczny Wydziału poparł inicjatywę

Młodzi o sobie

młodzieżowców. W rezultacie akcji zebrano 850 zł, które przekazano na konto odbudowy zabytków.

Zachęcamy pozostałe koła ZSMP w naszym przedsiębiorstwie do podjęcia tej akcji.

CZYTELNICTWO

Od października, każdego 15 dnia miesiąca członkowie Koła umożliwiają pracownikom Wydziału zakup książek, bez wychodzenia do księgarni, organizując kiermasze. Cieszą się one dużym zainteresowaniem. O zainteresowaniu, naj-

piej świadczy fakt, że niektórych książek nie starcza dla wszystkich chętnych.

W CZYNIE SPOŁECZNYM POWSTANIE WIATA

W pierwszych dniach listopada Dyrekcja Państwowego Zakładu Wychowawczego dla dzieci głuchych zwróciła się z prośbą do naszego przedsiębiorstwa o wykonanie wiaty na przystanku autobusowym linii 113, obok Zakładu. Zarząd Zakładowy ZSMP przekazał tę prośbę do kierownictwa Wydziału. Mimo dużych trudności młodzi

pracownicy, zarówno zrzeszeni w ZSMP jak i niestowarzyszeni podjęli zobowiązanie wykonania wiaty. Naszą ambicją — jak piszą — jest zrobienie dziełom upominku na Mikołaja i oddanie zadaszenia do użytku przed 6 grudnia. Swą pomoc w dotrzymaniu terminu zapowiedziało nam kierownictwo wydziału z mgr Z. Korajda.

ZARZĄD VII Koła ZSMP
WYDZ. REM.-PROD.
ZKSzyn.

Dziękujemy za ten meldunek i zachęcamy pozostałe koła do podobnego propagowania swoich osiągnięć. Chyba i Wy macie się czym pochwalić.

BRYGADY PRACY SOCJALISTYCZNEJ W WET NOWA HUTA PODSUMOWUJĄ DZIAŁALNOŚĆ

W nowohuckiej zajezdni podsumowano ostatnio współzawodnictwo o tytuł BPS za 1977 r. Przedsiębiorstwo reprezentowała specjalistka ds. współzawodnictwa Helena Białek. W roku ubiegłym tytuł BPS zdobyło 19 brygad, w skład których wchodziło 68 pracowników. 16 brygad zdobyło srebrne odznaki, a 3 brązowe, wszyscy zaś ich członkowie otrzymali upominki.

Współzawodnictwo podsumował kierownik Wydziału Z. Skubieda, a o formach współzawodnictwa opowiedziała zebranym Helena Białek.

Następnie odbył się konkurs na temat socjalistycznego współzawodnictwa pracy, w którym pierwsze miejsce zajął Władysław Cebulak, drugie — Józef Siwek, a trzecie Rozalia Zięba.

Jury konkursu w składzie: H. Białek, A. Grochola — z-czo kierownika Wydziału i S. Piszczyk — przew. ORZ, wręczyło laureatom konkursu nagrody ufundowane przez przedsiębiorstwo, a także upominki za znakomite prowadzenie imprezy. Te ostatnie otrzymali E. Leja i M. Halko.



Wręczenie legitymacji BPS

Fot. Z. Zabierowski

Proch wynalazł mnich

CIĄG DALSZY ZE STR. 1
pracowników Kombinatu Huty im. Lenina. Cyfr nie pamiętam, więc może panowie je przypominają.

St. Kowalczyk: Dokładne dane ma inż. Domasik.

A. Domasik: Za trzeci kwartał mamy 284 projekty, w tym 128 wniosków zgłosiła młodzież do lat 30. Na 5 tys. załóg mamy 248 zgłaszających projekty...

J. Dziuro: ...i to takich jak np. Edward Ożga, który bije rekordy ilości i jakości zrealizowanych projektów i odnosi sukcesy na forum ogólnopolskim. W tym roku otrzymał tytuł krajowego Mistrza Racjonalizacji, odznaczony został Srebrnym Krzyżem Zasługi nadanym mu przez Radę Państwa. Posiada wiele dyplomów i nagród. Jest to efekt też waszej pracy.

St. Kowalczyk: My mamy inspirować, opiekować się ruchem wynalazczym i postępem technicznym, dbać o rozwój

myśli technicznej. I mamy na to środki. W roku bieżącym mieliśmy 1 600 tys. zł, które przeznaczaliśmy na tę działalność. Dobrze pracuje Dział Informacji, Postępu Technicznego i Racjonalizacji. I przykład, od niedawna wydawał jest przez ten Dział „Informator”, z którego można się dowiedzieć, co się dzieje w naszym ruchu racjonalizatorskim, można też zapoznać się z podstawowymi przepisami prawnymi itp. Cenna inicjatywa i potrzebna.

J. Dziuro: ...kawał niezłej roboty macie panowie za sobą. Czy jest jednak tak dobrze, że lepiej być nie może?

B. Kolasa: W ubiegłym roku miałem 100 projektów racjonalizatorskich, w tym roku do dnia dzisiejszego 70. Sądzę jednak, że do końca roku będzie ich więcej niż w roku ubiegłym. Ale są i w naszej zakładowej działalności „białe plamy”. Nie zawsze czasu starcza na częstszy kontakt z ra-

jonalizatorami. Zbyt mało ciągle mamy wniosków z zaplecza zajezdni autobusowych.

St. Kowalczyk: Tak, są te „białe plamy” w naszej działalności. Nie docieramy jakoś do pracowników WEA Czyżyny.

B. Kolasa: Ale rozmawiamy już z pracownikami zajezdni, może uda nam się więcej znaleźć chętnych do współpracy.

F. Serwin: Wracając do punktu wyjścia. Na ile udało nam się zrealizować założenia programowe?

B. Kolasa: Wykonano prawie w całości.

J. Sokolowski: Rzecz nie w programach. Często sytuacja zmusza nas do inspirowania: potrzeba chwili, czy np. brak narzędzi. Czasem podpowiadamy pracownikom: zróbcie to i zgłóście jako wniosek. I czasem lepiej nie trzymać się programów, bo gdyby tak cała nasza działalność opierała się na programach, które nie

są w pełni realizowane, to i taknie byśmy wyglądali. Ja te sprawy czuję inaczej, w tej sytuacji w jakiej jesteśmy, nie da się bowiem zaprogramować, że otrzymamy np. Berliety, w których nawalało będzie to, a nie inne urządzenie, tak samo w przypadku wagonów tramwajowych nowego typu. A przecież często nie ma materiałów i brakujące części doroobić trzeba. Myślących mamy wielu pracowników. Poza tym ludzie są zainteresowani materialnie (piacimy od ręki na giełdach za wnioski). Pomagamy i radzimy pracownikom. Od tego jesteśmy i to ważniejsze niż program.

St. Kowalczyk: Ale... gdyby nie programy doprowadziłybyśmy do doraźnej działalności. Nie możesz dezawuować tego nad czym pracowaliśmy wspólnie. Zgadza się z tym co mówisz, z tym, że w wynalazczości nie możemy przecieć czekać na braki. Mamy obniżyć pracochłonność, ułatwić pracę, poprawić warunki bbn... itp.

J. Dziuro: ...czyli racjonalizator nie powinien wyręczać w pracy konstruktora, czy

technologa... Więc jaki winien być racjonalizator?

J. Sokolowski: ...a jednak braki zauważy prędzej pracownik niż konstruktor.

St. Kowalczyk: Tu nie chodzi o drobiazgi, ale generalnie o problem.

B. Kolasa: Janek jednak ma rację. Jak myśmy dostali nowe „Berliety”, to trzeba było 10 projektów racjonalizatorskich by autobusy te dostosować do możliwości eksploatacyjnych MPK!

St. Kowalczyk: To dobrze, że pracownik to robi. W innych sensu strictly przedsiębiorstwach produkcyjnych byłoby to nie do pomyślenia. Czy my wobec tego mamy polegać na tym co pracownicy wymyślą? Przecież nie w tym rzecz.

Według mnie działalność technologiczna i konstrukcyjna winna być nie zastępowana przez racjonalizatorów, ale wspomagana.

A. Domasik: Inż. Kowalczyk miał w wielu względach rację. Wydaje mi się, że racjonalizacja nie jest sterowana przez Działy Techniczne, które są zbyt słabe. Z Zakł. Kom. Samochodowej dostaliśmy tematykę, której od sze-

regu lat nie mogą w pełni zrealizować. Niektóre Wydziały programów w ogóle nie przedstawiały. Robotnicy często sami zgłaszają projekty i dzięki temu udało nam się uzyskać tak wysoką pozycję.

St. Kowalczyk: W tej chwili bazujemy na racjonalizatorach, a przecież sprawy postępu technicznego winny być uzupełniane przez racjonalizatorów i inspirowane przez Działy Techniczne.

J. Sokolowski: Ty twierdzisz, że biura techniczne powinny zajmować się konstruowaniem, a proch wymyślił mnich.

J. Dziuro: A od czego wobec tego są Działy Techniczne zdaniem Panów?

J. Sokolowski: Wykonują polecenia służbowe.

B. Kolasa: Działy techniczne mają realizować programy zabezpieczenia, a racjonalizatorzy, winni poprawiać istniejącą technologię.

A. Domasik: Jaką ty masz technologię?

B. Kolasa: A „Jelcz” i „Berliet” i procesy technologiczne? St. Kowalczyk: W moim odczuciu mistrz nie powinien gonić za materiałem, powi-

DM-kowicz boi się linii trudnych, nie ma odwagi wyjechać na zatłoczone trasy komunikacyjne centrum miasta. O wielu „nowych” motorniczach mówią fachowcy, że — nie douczeni; jeżdżą nieostrożnie, najjeżdżają na siebie, blokują drugich, najjeżdżają na sanki zwrócić — w sumie nie zawsze żyją w zgodzie z zasadami ruchu.

„Co on kartofle wiezie” — słyszy się nieraz w naszych autobusach i tramwajach. „Szarpia” i kierowcy i motorniczowie... tak, że pojazd i pasażer na tym cierpią...

Szkolimy w MPK setki kierowców i motorniczów każdego roku... Zapewnić bowiem przedsiębiorstwu systematycznego napływu kwalifikowanych kadr w tych zawodach jest podstawowym zadaniem Działu Szkolenia Zawodowego. W Ośrodku Szkolenia Służby Ruchu w I półroczu 1978 r. uzyskało uprawnienia kierowców (kat. DM, kat. D z wkładką, kat. B (LOK), kat. B+C (szkolela) — 335 osób, motorniczych (nowoprzyjeści, zasilający, obsługujący wagony 102 N i 105 N ruchu wewnętrznego — 221). W roku 1977 w ramach szkoleń dodatkowych, w czasie pięciogodzinnych szkoleń specjalnych, przeszkolono 509 motorniczych i 646 kierowców. Szkolenia tego typu zorganizowano w roku bieżącym dla 1000 osób.

Przybywa nam nowoczesnych autobusów i pociągów tramwajowych: w ślad za tym idzie potrzeba szkolenia wysokiej klasy fachowców. Ambicją pracowników i kierownika Działu Szkolenia Zawodowego mgr inż. Antoniego Kądziółki jest szkolić może nie jak najwięcej, ale jak najlepiej.

Tymczasem Dział Szkolenia Zawodowego dysponuje do celów szkoleniowych i doskonalenia zawodowego 9 autobusami marki „Jeletz”, 1 samochodem marki „Star”, 2 samochodami marki „Zuk”, 2 samochodami marki „Fiat”, oraz 3 wagonami tramwajowymi adaptowanymi do celów szkoleniowych. Ośrodek po-

siada tylko 2 sale wykładowe oraz salę ćwiczeń wyposażoną w symulator jazdy (autotrenażer). W zakresie szkolenia kierowców w chwili obecnej posiadane urządzenia wystarczają. Docelowo natomiast potrzebne jest wyposażenie dodatkowe w co najmniej jeden samochód marki „Star” lub „Lublin”.

Gorzej wygląda sprawa możliwości wszechstronnego szkolenia motorniczych, brak bowiem tak odpowiedniej sali szkoleniowej, jak również właściwego wyposażenia w pomoce naukowe. Te braki powodują, że motorniczowie po ukończeniu kursu posiadają wyłącznie niezbędne minimum wiedzy z zakresu budowy i obsługi pociągów tramwajowych.

SZKOLIĆ FACHOWCÓW NAJWYŻSZEJ KLASY

Potrzebny autodrom?

Utrudnia również pracę rozproszenie poszczególnych komórek organizacyjnych Działu, co utrudnia bezpośredni kontakt z nadzorowanymi obiektami, tak w przypadku nadzoru i kontroli np. patronów motorniczych, kierowców. W tym ostatnim przypadku kontrola jest prawie niemożliwa, jako, że całość spraw związanych z praktyczną nauką zawodu kierowcy prowadzi Zakład Komunikacji Samochodowej.

Dodać jeszcze należy, że Ośrodek szkoli uczniów szkoły przyzakładowej na prawo jazdy kat. B i C, ale tutaj ponosi straty w wyniku przestojów samochodów, i to straty poważne. Do chwili obecnej ok. 1520 godz. Ośrodek również udostępnił autobusy do nauki jazdy do innych celów, m. in. wykorzystywane one były do przewozu np. sportowców, obsługi kolonii, czy też wyjeżdżały na trasy komunikacyjne dowożąc pasażerów do pracy w ramach szczytu porannego.

Bez fachowców wysokiej klasy trudno dziś wyobra-

zić sobie pracę na zapleczu. Od „remontujących” autobusy i tramwaje zależy w niemalym stopniu praca kierowców i motorniczych. Ciąg nieprzerwany! I również Dział Szkolenia Zawodowego dbać musi o zapewnienie kadry dla zaplecza: w pierwszym półroczu br. uprawnienia mistrza zawodu uzyskało 35 osób, robotnika wykwalifikowanego (spawacz, ślusarz, monter itp.) — 48 osób, uprawnienia specjalistyczne (pedagogiczne, diagnostyka, obsługa wózków akumulatorowych, wind itp.) — 131 osób, uprawnienia do obsługi dźwignów i SEP-owskie otrzymało 25 osób.

Wielu robotnikom bez zawodu umożliwiono zdobycie tytułu robotnika wy-

kwalifikowanego, tym zaś, którzy ten tytuł posiadali, lub dyplom czeladnika, czy też ukończyli Zasadniczą Szkołę Zawodową lub Technikum umożliwia się uzyskanie tytułu mistrza zawodu.

Sporej grupie pracowników MPK umożliwiono zdobycie drugiego zawodu, a jest to rzecz niebagatelna dla tych, których praca w zawodzie kierowcy lub motorniczych, ze względu na stan zdrowia nie mogła być kontynuowana.

DOSKONALENIE ZAWODOWE

Fachowcy w zawodzie, to jeszcze nie wszystko... Jeszcze trzeba przedsiębiorstwu zapewnić odpowiednią kadrę kierowniczą, administracyjną, mistrzów, starszych mistrzów. W pierwszym półroczu br. podwyższało swoje kwalifikacje na kursach organizacyjnych zarządca (dla kadry kierowniczej i zawodowej) — 20 osób, na kursach mistrza dyplomowanego — 21 pracowników. W szkoleniu zorganizowanym dla kadry kierowniczej i re-

zerwowej uczestniczyło 112 osób. W miesięcznym szkoleniu mistrzów i starszych mistrzów uczestniczyło — 65 osób, 23 pracowników ukończyło kurs mistrza.

193 wyróżniających się pracowników przedsiębiorstwa kontynuowało naukę w szkołach średnich, polytechnicznych, wyższych.

Wszystkich bez względu na sprawowane funkcje obowiązuje w MPK szkolenie BHP. Mając na uwadze daleko wysunięto profilaktykę w pierwszym półroczu kurs ukończyło 959 osób.

Ponadto w ramach edukacji ekonomicznej załogi, zorganizowano sześciogodzinne szkolenie prowadzone przez wykładowców wytypowanych przez KZ PZPR dla 569 pracowników, 21 osób ukończyło WUML.

Nie brakuje możliwości dokształcania się, jak wynika z powyższego. Przedsiębiorstwo wszystkim tym, którzy chcą podnosić swoje kwalifikacje stwarza warunki do kontynuowania nauki. Mało, organizuje szkolenia! Od nas więc tylko zależy czy nasza zawodowa wiedza będzie pogłębianą... a od realizacji postulatów pracowników Działu Szkolenia Zawodowego dotyczących m. in. wyposażenia w samochody szkoleniowe, zabezpieczenia tak sali szkoleniowej dla motorniczych, jak i pomocy naukowych, czy też wybudowania autodromu dla potrzeb szkolenia kierowców... czy wiedza zdobyta w MPK-owskich szkoleniach, będzie ta najlepsza. Czy szkolić będziemy fachowców najwyższej klasy... a także ambicje małych pracowników Działu. Sądzę, że na te cele nie powinno zabraknąć środków i postulatów te winny się spotkać ze zrozumieniem zarówno ze strony Dyrekcji MPK jak i Wydziału Komunikacji Urzędu m. Krakowa, gdzie chodzi tu o rzecz niemałą: o dalszą poprawę jakości świadczonych usług na rzecz naszego miasta oraz poprawę jakości napraw taboru, sprzętu sieciowego i innych urządzeń technicznych.

JANINA DZIURO



A jutro będzie „Jedynka”

Fot. A. Rypniewski

Wskaźniki

Za dziesięć miesięcy br. jazda szybsza. Po co niepotrzebnie rozbijamy torowiska? Z tego należałoby wnioskować, że przynajmniej w taborze my jesteśmy bogaci.

Zastępca dyrektora d/s ekonomicznych, powiedział, mi że nie widzi potrzeby jeżdżenia dwoma przyczepami noca, bo wozokilometry są nie tylko wykonane, ale i przekroczone. Owszem tylko, że plan wozokilometrów ustalany jest między innymi na podstawie rozkładu jazdy i ilości taboru. Rozkład jazdy jest ten sam na lato i zimą. A przecież wiadomo, że zimą, wieczorowa pora jeździ mniej ludzi. Nie jest to jednak uwzględniane w rozkładzie ilości taboru w ruchu. Czy logiczne jest w takim razie planowanie wozokilometrów (nie kwestionuję wozokilometrów szczytowych, bo przekraczanie ich jest jak najbardziej potrzebne), następnie wykonywanie, czy nawet przekraczanie tych planów na siłę? Przecież nie tym (oprócz taboru i torowisk) nie załatwimy. A tu i zima i konieczność oszczędności energii. Fakt, że to nie godziny szczytu energetycznego nie zmienia tu postaci rzeczy. Potencjalny pasażer z faktu przekroczenia planu wozokilometrów przez MPK korzyści nie ma żadnej, bo one przecież komunikacji nie poprawiają, owszem, „reputacja planu” i wpływają na piękne wskaźniki, potrzebne do... sprawozdania „o dobrej roboty”. Tylko, czy akurat o to chodzi? Czy jest to „gospodarskie” wykorzystanie taboru? Ja mam powody, by wątpić.

Zastanówmy się i przemyślimy sprawę przed opracowaniem wskaźników na rok przyszły. Co na to specjaliści?

„Nie macie racji, można przejeżdżać całą noc i nie otwierać drzwi od przyczepy. Zawsze tak robię i jeszcze na mnie nie było skarg. A robi się to prosiutko. W nocy pasażerów niewielu. Podjeżdżam tak, by czekający znaleźli się w pobliżu drzwi, wagonu silnikowego, po czym tuż po zatrzymaniu daję sygnał odjazdu i wtedy wszyscy biegną w stronę otwartych drzwi”. Ta wypowiedź, to fragment podsluchanej rozmowy motorniczych, prowadzących pojazd tylko noca.

Motorniczowie mają wiele racji, że nie wpuszczają pasażerów do przyczepy. Są bowiem wśród naszych usługobiorców „kolekcjonerzy” MPK-owskich „precjozów”. Ba przydają im się nawet żarówki. A nocą pasażerów mało, motorniczy nie może obserwować przyczepy. A ci co jadą mieszczą się z reguły w jednym wozie.

Jak to więc jest? Po co jeździmy składami z trzema wagonami? Co załatwiamy tym „tłuczeniem się” noca po mieście — bo ruch minimalny, to i

FILOMENA SERWIN

KONKURS

Moja praca w MPK

Dział Kultury, Sportu i Wychowania serdecznie zaprasza do udziału i przypomina o upływającym terminie nadsyłania prac na konkurs literacki „Moja praca w MPK”. Celem konkursu jest pokazanie przeszłości i współczesnych problemów zakładu poprzez wypowiedzi byłych i obecnych pracowników oraz ukazanie powiązań człowieka pracy z jego przedsiębiorstwem. Konkurs „Moja praca w MPK” ma charakter otwarty, tzn. mogą w nim brać udział pracownicy, uczniowie, emeryci a także osoby nie związane obecnie z przedsiębiorstwem, którym jego losy oraz funkcjonowanie komunikacji w Krakowie nie są obojętne. Jako formy wypowiedzi organizatorzy proponują: wspomnienie, pamiętnik, reportaż z miejsca pracy oraz scenkę humorystyczną w objętości 2—10 stron maszynopisu lub rękopisu. Prace konkurso-

we należy składać w zapieczętowanych kopertach opatrzonych godłem (np. „Tramwaj Konny” itp.) w Dziale Kultury, Sportu i Wychowania 20-512 Kraków, pl. Serkowskiego 7, do dnia 31 XII 1978 r.

Jednocześnie autorzy winni złożyć drugą kopertę oznaczoną tym samym godłem (np. „Tramwaj Konny” itp.) z umieszczoną wewnątrz niej kartką z imieniem, nazwiskiem, miejscem zamieszkania oraz miejscem zatrudnienia. Prace oceniane będą wg następujących kryteriów: wartości wychowawczej; autentyczności wypowiedzi.

Najbardziej interesujące wypowiedzi zostaną opublikowane w zakładowej gazecie „Sygnały” oraz wykorzystane do scenariusza widowiska o tradycjach komunikacji w Krakowie.

Najlepsze prace zostaną nagrodzone — I nagroda 2.000 zł; II nagroda 1.500 zł; III nagroda 1.000 zł; trzy wyróżnienia po 500 zł.

Serdecznie zapraszamy do udziału w konkursie, który wzbogaci naszą wiedzę o historii i współczesnych problemach przedsiębiorstwa.

nien być tak obsługiwany przez Dział Techniczny, żeby te sprawy odpadły.

J. Sokołowski: Złego wobec tego miałem kierownika.

B. Kolasa: U nas kierownik Kłys dobrze przygotowuje produkcję.

St. Kowalczyk: A pomijając już sprawę do przedyskutowania czym winni zajmować się racjonalizatorzy i Działy Techniczne stwierdzam autorytatywnie, że nasze sukcesy zawdzięczamy szeregowym pracownikom. Na 248 zgłaszających, 211 to robotnicy, reszta — kadra inżyniersko-techniczna.

J. Sokołowski: Ale nie bierz pod uwagę, że często zgłaszają wnioski wspólne — mistrz z robotnikiem. Chociażby w moim przypadku, ja pedałuję myśl, realizują robotnicy.

St. Kowalczyk: To jest twoja sprawa. Oprócz inż. Sokołowskiego, któremu nie wypada zgłaszać wniosku, jest szereg pracowników technicznych, którym by to wypadło robić, a nawet byłoby wskazane. Co byś nie powiedział brakuję mi myśli technicznej w przedsiębiorstwie. Np.: w

Wydziale Rem.-Prod. ciągle brudna praca przy silnikach. A jest jeszcze szereg innych spraw, które jako problem powinny załatwić Działy Techniczne.

A. Domasik: Pomijając problemy wagi wielkiej, chcę przypomnieć, że brakuję nam ciągle programów racjonalizacji z niektórych Wydziałów. Nie wszyscy nadesłali tematykę prac.

B. Kolasa: Wysłałem pocztą i dziwię się, że nie otrzymaliście, bo opracowaliśmy program tematyczny Zakładu Komunikacji Samochodowej w oparciu o programy z Wydziałów.

A. Domasik: Tu chodzi o program opracowany na podstawie pięcioletniego programu.

J. Dziuro: I nieporozumienie; ileż to panowie macie tych programów, że tak trudno się rozeznaczyć, o który chodzi?

J. Sokołowski: Jest pięcioletni ramowy program postępu technicznego — zatwierdzony przez KSR.

A. Domasik: Opracowaliśmy wytyczne na rok 1978—79, zgodnie z którymi każdego

roku Wydziały winny zgłaszać dwa programy roczne; postępu i racjonalizacji.

J. Dziuro: ...to trzy programy...

J. Sokołowski: Nic nie robimy, tylko cieszymy się, że mamy programy. Ja jeszcze wymienię jeden program — roczny program zabezpieczenia realizacji zadań, w którym jest i program postępu technicznego i racjonalizacji, z obowiązuającym mnie określeniem terminu do wykonania takich, a nie innych zadań.

J. Dziuro: ???

J. Sokołowski: Nie możemy sobie co chwilę programów robić. Proponuję sprawę tę przedyskutować na najbliższym posiedzeniu Zarządu Klubu. Bo i po co zgłaszać mamy programy dwukrotnie; do Działu Inform., Postępu Techn. i Racjonalizacji, i do tych, co opracowują i rozliczają program zabezpieczenia zadań.

B. Kolasa: Ale ja właśnie z programu zabezpieczenia zadań zrobiłem wyciąg i przesyłałem do Działu Inform., Postępu Techn. i Racjonalizacji.

J. Sokołowski: Skończmy dyskusję na temat programów.

St. Kowalczyk: Powróćmy do kwestii racjonalizatorów. Mam tutaj uwagę i chyba istotną dotyczącą giełdy. Giełdy wzmogły racjonalizację, ale wniosków małej wagi, natomiast gorzej z poważniejszymi, które muszą być sprawzone. Poza tym nasza działalność jest zbyt akcyjna, zaznacza się brak systematyczności.

F. Serwin: Ze jednak wśród naszych wniosków, są też i ważne, świadczy fakt współpracy z nami przedsiębiorstw komunikacyjnych z: Bielską-Białą, Bydgoszczą, Częstochową, Katowic, Łodzi, Szczecina i Wrocławia.

St. Kowalczyk: Tak to fakt, jesteśmy docenieni. No cóż, nie darmo w latach 1976—77 zdobyliśmy na szczeblu resortu nagrody.

F. Serwin: KTR od dwóch lat organizuje konkurs na

najlepszy Wydział w zakresie upowszechniania i rozwoju ruchu wynalazczego w MPK. Pierwsze miejsce za rok 1977 zdobył Wydział Produkcji i Remontowy. I tu ewenement: Zakład Komunikacji Samochodowej nie przoduje w racjonalizacji. Wyjątkiem jest właśnie wspomniany Wydział. Są tam jednak pasjonaci wynalazczości w osobach J. Kułarskiego i B. Kolasy. Drugie miejsce zdobył Wydział Remontowo-Producyjny, trzecie Wydział Sieci i Podstacji Trakcji, natomiast wyróżnienia zdobyły Wydziały: Torów i Energetyczny ze ZRI.

J. Dziuro: Wracając do spraw racjonalizatorów i pracy Działów Technicznych. Na jednej z narad pracownika Działu Technicznego Zakł. Kom. Szyn. zawiedziona załaziła się, iż nie przyszła tu po to, by robić rysunki techniczne i opisy projektów racjo-

lizatorskich, myślała, że będzie zajmować się zmianą technologii.

Podsumowując dyskusję ośmielam się stwierdzić, że w wypowiedziach inż. Kowalczyka było wiele racji, bo ustalmy w końcu, kim ma być ten racjonalizator: czeladnikiem od usuwania usterek fabrycznych by na dzisiaj musi, ale chyba rzeczywiście wyprzedzać Działy Technicznych nie powinien. Długa dyskusja pozwoliła wychwycić pewne niedogranie na zapleczech technicznych, gdzie trzeba wzmocnić działalność Klubu. Zachęcić również do współpracy kadrę techniczno-inżynierską i do zgłaszania projektów racjonalizatorskich. Przedyskutowana zostanie również sprawa często zbyt technicznych programów.

JANINA DZIURO
FILOMENA SERWIN

Proch wynalazł mnich

PONIŻEJ OCZEKIWAŃ

Zakończyły się rozgrywki rundy jesiennej piłkarskiej klasy „A”. Nie spełniła, niestety oczekiwań drużyna **ZKS TRAMWAJ**, która grała nierówno, obok wartościowych wyników (remis z liderem grupy Podgórzem, na jego boisku), miała także kilka nieoczekiwanych potknięć (przegrana z Sułkowem i Krakusem Swożowice u siebie, czy aż 0:4 z Wolnymi Kłaj na wyjeździe). Trudno oczekiwać, aby na wiosnę zespół udało się nadrobić 5 punktów i awansować do klasy wojewódzkiej. W tej sytuacji trener pierwszej drużyny ppłk. rez. **Zdzisław Dwernicki**, wraz z trenerem juniorów **Stefanem Sękowskim**, postanowili wprowadzić do pierwszej drużyny ośmiu młodych zawodników, z myślą o nabraniu przez nich koniecznego doświadczenia przed kolejnymi rozgrywkami.

Oto wyniki jakie uzyskała drużyna w rundzie jesiennej: **Tramwaj — Płomień Ruszcza 3:1**, **Górniki Wieliczka — Tramwaj 3:0**, **Tramwaj — Dalin Myślenice 2:0**, **Start Brzezie — Tramwaj 2:5**, **Tramwaj — Sułków 0:1**, **Płomień Mikuśzowice — Tramwaj 2:3**, **Tramwaj — Armatura 1:0**, **Czarni Staniatki — Tramwaj 0:3**, **Tramwaj — Krakus Swożowice 2:3**, **Tramwaj — Puszcz Niepołomice 2:1**, **Podgórze — Tramwaj 0:0**, **Tramwaj — Raba Dobczyce 0:0**, **Wolni Kłaj — Tramwaj 4:0**, **Płomień Ruszcza — Tramwaj 1:0**.

Bramki dla Tramwaju zdobyli: **5 — ST. SKUTA**, **3 — ZB. DUDEK**, **AL. KOFIN**, **AL. SZLACHETKA**, **2 — J.**

OSTROGA i M. SKOWRONEK, **po 1 — M. CHRUSCIEL, ZDZ. PIEPRZYCA i MONIA-TOWICZ**. Najlepiej w przekroju całego sezonu zdaniem trenera Dwernickiego, kier. sekcji **Józefa Bujaka** i kier. drużyny **Władysława Cygana** grali: **J. Tomczyk, Zb. Sendor, Zb. Dudek, R. Przebinda, A. Gałaś i St. Skuta**. Na podkreślenie zasługuje zwłaszcza postawa **R. Przebindy**, który w czasie rozgrywek nie opuścił ani jednego treningu.

Tabela grupy II „A” klasy krakowskiej po 14 kolejkach spotkań:

1. Podgórze	14	21	33:12
2. Raba Dob.	13	21	30:9
3. Górnik W.	14	19	46:13
4. TRAMWAJ	14	16	21:18
5. Płomień R.	14	15	23:21
6. Dalin Myśl.	14	15	24:25
7. Krakus Sw.	14	14	30:23
8. Puszcz Niep.	14	14	22:23
9. Promień Mik.	14	14	28:31
10. Sułków	14	14	17:25
11. Armatura Kr.	14	10	18:32
12. Wolni K.	14	9	21:35
13. Start B.	13	8	20:30
14. Czarni St.	14	5	9:45

Rezerwowa drużyna grająca w „C” Klasie zajmuje po pierwszej rundzie 5 miejsce. Zespół ten nie ma opiekuna, a jako wymowną ciekawostkę można podać, że jeden z meczów wyjazdowych oddał walkowerem z powodu braku autobusu na dojazd do Kryspinowa, gdzie miały być rozegrane zawody.

Drużyna juniorów, grająca w klasie Wydzielonej, której trenerem jest mgr **Stefan Sękowski** a opiekunem **Kazimierz Mucha**, po pierwszej rundzie jest na 5 miejscu, co jest aktualnie wykładnikiem możliwości zespołu.



MPK-owska drużyna przed meczem

ODWET
ZA EGZAMINACYJNĄ
„TRZESAWKĘ”!

Z Instytutem Pojazdów Szybowych Politechniki Krakowskiej, Zakład Komunikacji Szybowej MPK współpracuje już od paru lat. A że współpraca jest wszechstronna, świadczy rozegrany niedawno mecz piłki nożnej. Inicjatywa wyszła od pracowników Instytutu, których reprezentował 13-osobowy zespół pracowników naukowych i technicznych. Przewodził mu zastępca dyrektora Instytutu dr inż. **J. Magiera**. Przedsiębiorstwo reprezentowali m. in. niedawni studenci-magistranci szanownych gości mgr inż. **T. Trzmiel**, mgr inż. **Z. Korajda**.

No i wzięli „odwet” nasi za niedawne egzaminy. Strzelili aż 6 bramek. Strzelcami ich byli: **Janusz Czernecki**, który dwa razy skierował piłkę do bramki, **Kazimierz Dziedzic**, **Krzysztof Kamiński**, **Józef Kasprzyk** i **Zdzisław Skubieda** po jednej. MPK-owska drużyna wygrała 6:2. Do walki najefektywniej zachęcał kierownik sekcji piłki nożnej **ZKS Tramwaj — J. Bujak**. Obsługę fotoreporterską zapewnił kierownik Wydziału Sieci i Podstacji Trako inż. **J. Sokołowski**. Spotkanie zakończono wspólną „biesiadą” przy gorącej kielbasie.

Trzeba przyznać, że rewanż przedstawicieli MPK był udany, a i relaks po codziennych obowiązkach przedni.

(F. S.)

DOKOŃCZENIE ZE STR. 1

zna dokonywać przeglądów wozów typu 102-N bez ich „połowienia”, jak to miało miejsce dotychczas. Znacznie obniży to pracochłonność obsługi technicznej tych tramwajów.

Dotrzymanie terminu ukończenia budowy zasługuje na uznanie, ponieważ w pewnym okresie wystąpiły poważne trudności w jej realizacji. Jednak znalazła się ona wówczas w centrum uwagi Dyrekcji dzięki czemu udało się pokonać wszystkie trudności.

Solidnie i terminowo

W czasie dokładnego odbioru (trwał ponad 3 godziny) znaleziono jedynie kilka drobnych usterek, które wykonawca zobowiązał się niezwłocznie usunąć. Wreszcie wniesiono tradycyjny chleb i sól, nastąpił moment podpisanie odbioru. Ze strony użytkownika podpis złożył kierownik Wydziału inż. **Zbigniew Korajda**, wykonawców reprezentował szef Zakładu Remontowo-Inwestycyjnego **Zdzisław Klimek**, a inwestora — kierownik Działu Obsługi Inwestycji i Rozwoju mgr inż. **Stanisław Kowalczyk**.

ZRI należy się duże uznanie za terminową realizację tak bardzo potrzebnej inwestycji. (K. G.)

DOKOŃCZENIE ZE STR. 1

trzymują informację o realizacji podstawowych wskaźników. Gdy następują jakiegokolwiek opóźnienia, kierownictwo spotyka się z załogą, wyjaśniają sobie nawzajem trudne problemy. I mamy tego efekty.

Proszę, tu są nazwiska motorowych, którzy w tym roku po 27 i więcej razy pracowali w dniach, które mieli wolne. Tacy ludzie jak: **ANTONI GÓRCEK, RYSZARD ŁACH, JÓZEF TURCZYŃSKI, JÓZEF**

— Co Pan wie o realizacji planu?
— Nie jest źle, ale ciężko i — dzie, stale „pod górę”, często

— A jak z ludźmi?
— Jak najlepiej. Czasem tylko z młodzieżą trochę kłopotów, ale najważniejsze to wszystko brać z humorem, wtedy się z każdym można dogadać.

A jednak można...

jedno z drugim nie jest dograne, ale chyba nie może być, to już taka praca, że wszystko musi być natychmiast, już, że wielu rzeczy nie da się przewidzieć.

Elektromonter **Marek Janicki** pracuje w zajezdni od września. Zastaje go, gdy kończy przykładać reflektor czółowy do kolejnego wozu.

— Na razie wszystko układa się dobrze. Robota mi odpowiada, a i jako Wydział nie stoimy najgorzej, chociaż trudności jest sporo.

Na zakończenie wizyty w „czwartej zajezdni” idę do kierownika — **Stanisława Mikulskiego**.

— Czemu zawdzięcza załoga zajezdni dobrą orientację w realizacji planów?

— Nie ukrywamy tych rzeczy przed ludźmi. Raz w tygodniu wszyscy mistrzowie o-

SROKA, CZESŁAW BARAN (rekordzista — od stycznia przepracował już dodatkowo 36 dni), **FRANCISZEK WOJCIK** i inni wiele razy udowodnili, że w ciężkich chwilach można na nich liczyć. To dzięki im podobnym udaje nam się przełamywać trudności. A przecież znajdujemy jeszcze naszą załogę czas na realizację czynów społecznych. Ogólna ich wartość w trzech kwartałach br. — 1559 tys. zł.

Wychodząc z podgórskiej zajezdni zastanawiałem się nad pewną sprawą. Podgórze, jak wszystkie nasze Wydziały, boryka się z wieloma kłopotami tzw. obiektywnymi, a więc jak się popularnie mówi: „nie do przeskokowania”. Tam jednak udaje się je „przeskoczyć”. Ciekawe, dlaczego?...

KRZYSZTOF GACEK

Uwaga prenumeratorzy

Wszystkich zainteresowanych prenumeratą „Sygnałów MPK” na rok 1979 zawiadamiamy, że wpłaty przyjmuje Kasa Główna naszego przedsiębiorstwa do dnia 30 stycznia 1979 r. Odpłatność za roczną prenumeratę wynosi 12 zł (24 numery pisma). Należy sporządzić imienną listę prenumeratorów, po czym kopię dowodu wpłaty i listę przekazać do Działu Prasowo-Radiowego, ul. Wawrzyńca 15, I p., pokój 73.

REDAKCJA

TOTO-LOTEK?

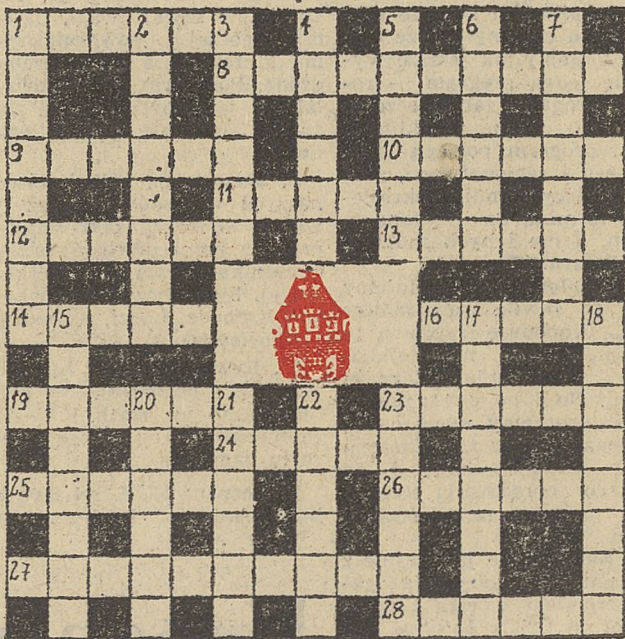
Znam ludzi, którzy twierdzą, że jazda krakowskim tramwajem przypomina grę w toto-lotka: wsiadając nigdy nie mamy pewności dokąd nas zawiezie. O słuszności tego twierdzenia mogli się przekonać pasażerowie „7” nr ewid. wozu silnikowego 107, którzy w piątek 24 listopada jechali w kierunku Dąbia. Około godz. 15 tramwaj dojechał do przystanku przy Rondzie Kollarskim, po czym ruszył i nieoczekiwanie dla wszystkich skręcił w kierunku Ronda Mogińskiego. Na protesty pasażerów motorniczy odpowiedział lakonicznie: „zaraz, zaraz” — dopiero po przejechaniu skrzyżowania zatrzymał wóz, otworzył wszystkie drzwi i wyjaśnił: „nie przeskoczyło mi”, po czym zaproponował wszystkim kontynuowanie jazdy tramwajem nr „15” z sąsiedniego przystanku, a sam pustym

pociągiem szybko odjechał do Ronda Mogińskiego.

I chyba tylko przez roztargnienie nie wyjaśnił pan motorniczy, że owe „nie przeskoczenie” zwrotnicy nie było spowodowane jej złośliwością, lecz jego ogromnym pośpiechem. Ruszył bowiem z drugiej pozycji przystanku podwójnego, tuż za skręcającą właśnie w lewo „11”, najechał na zwrotnicę za ledwie kilka metrów za przyczepą poprzedniego tramwaju. Zwrotnica nie mogła więc przeskoczyć. O słuszności tego twierdzenia można się było przekonać już za niespełna minutę, kiedy zwrotnica bez żadnych oporów „przeskoczyła” prawidłowo najeżdżającemu na nią motorniczemu tramwaju linii „22”.

Pasażerów należało więc chyba przynajmniej przeprosić, na taki gest nie doczekali się jednak od motorniczego „7”. (K. G.)

KRZYŻÓWKA NR 68



Do czego służy autobus?

Odpowiedz na to pytanie, większości obywateli miasta nie nastroża żadnych kłopotów. Ale okazuje się, że nie zawsze tę odpowiedź można uznać za prawidłową. Nie brakuje bowiem w naszym przedsiębiorstwie eksperymentatorów. Na ślady działalności jednego z nich natrafiłem przeglądając raporty dyspozytorów ruchu. Oto 10 listopada kierowca **Marian Mulka** jeżdżący na linii 142, prowadził autobus około godz. 17 ul. Kołomyjską. W samochodzie zamiast pasażerów znajdowały się... meble. A więc i w ten sposób można poprawić trudną sytuację z przewozami towarowymi w naszym mieście.

Ale dość żartów. Kierowca miał planowy zjazd o godz. 16.27, a więc o godz. 17.00 powinien już być w bazie. Uznał, że wóz może być na moment jego prywatną własnością i... zaryzykował użycie go do celów prywatnych. W rezultacie do zajezdni dotarł o godzinie 18.00. Jak wykazało porównanie stanu licznika, z długością trasy linii 142, wóz przejechał 36 kilometrów więcej niż wynikało to z rozkładu jazdy. Ciekawi jesteśmy kto zapłaci za te dodatkowe przejechane kilometry? Ciekawi też jesteśmy, jakie konsekwencje wyciągnie kierownictwo zajezdni w Bieńczykach wobec kierowcy **Mariana Mulki** nr służb. 2473, za samowolne dysponowanie powierzonym mu autobusem? Wszyscy wiemy jaka jest aktualna sytuacja z taborom w naszym przedsiębiorstwie, trudno więc tolerować wykorzystywanie autobusów przez kierowców do prywatnych celów, tym bardziej, że akurat wożenie mebli, nie wpłynie raczej pozytywnie na stan pojazdu.

I jeżeli już jesteśmy przy temacie raportów wpływających do kierownictwa Wydziału Zabezpieczenia Ruchu, jeszcze jedna sprawa — kierowcy, który wykazał, że jemu nie zależy na opinii przedsiębiorstwa u pasażerów, że dla niego najważniejsza jest własna wygoda. Rzecz działa się na linii 124. Kierowca **Leszek Jaworski** nr służb. 2125 przyjechał na końcówkę w os. Podwawelskim o godz. 18.33. Kierowca ten powinien skończyć pracę o godz. 17.48 po wykonaniu kursu do os. Olsza II. Po przyjeździe na os. Podwawelskie **Leszek Jaworski** oświadczył, że zjeżdża do zajezdni. Kontroler Ruchu poprosił go, aby wykonał jeszcze pół kursu do os. Olsza II i zjechał do zajezdni dopiero stamtąd. Zresztą jadąc do Bieńczyk, kierowca i tak musiał przejechać niemal trasą linii 124. Sytuacja na tej linii była akurat trudna, kilka wozów nie wyjechało na trasę, ludzie długo czekali na przystankach. Kierowcy nie przekonali jednak te argumenty. Wsiadł do wozu i odjechał pusto do zajezdni. Był tam nie więcej niż 15 minut wcześniej, niż byłby przyjeżdżając z Olszy II.

I w tym przypadku ciekawi jesteśmy reakcji kierownictwa zajezdni. A jeszcze bardziej ciekawi jesteśmy reakcji innych kierowców na wyczyny ich kolegów. Mamy nadzieję, że nie będziemy mogli kontynuować opisywania drastycznych naruszeń dyscypliny pracy przez naszych pracowników z powodu braku takich wykroczeń. W dobrze pojętym interesie nas wszystkich.

(K. G.)

Za kilkanaście dni

11 grudnia br. z okazji 30-lecia Zjednoczenia ruchu robotniczego o godz. 14.00 w świetlicy przy ul. Rzemieślniczej odbędzie się uroczysta akademicka.

Dzień ten będzie również dniem ważnym dla całej załogi MPK, gdyż po wielu kłopotach związanych z realizacją MPK-owskich inwestycji o godz. 15.00 oddana zostanie do użytku przychodnia zakładowa. Spełniać ona będzie te wszystkie wymagania, które stawiamy zakładowej służbie zdrowia; m. in. zatrudnionych będzie 12 lekarzy. Pięciu ogólnych, tylko dla pracowników MPK (już obsadzone stanowiska). Wraz ze służbą BiP sprawować oni będą nadzór nad zdrowiem pracowników MPK, jak również pracować profilaktycznie. Poza tym zatrudniono siedmiu lekarzy różnych specjalności, którzy będą sprawowali opiekę specjalistyczną w ramach przychodni międzyzakładowej. Przychodnia ta będzie się mieścić w naszym

budynku, a obejmować będzie także wybrane przedsiębiorstwa z naszego Zjednoczenia i dzielnicy Podgórze.

Planuje się również powołanie w ramach przychodni międzyzakładowej w okresie pół roku własnej przychodni rentgenologicznej.

W tym samym dniu również przekazana zostanie w stanie surowym stolówka pracowników, która wydawać będzie ponad 500 obiadów dziennie. Przewiduje się, że z końcem stycznia lub na początku lutego rozpocznie ona działalność.

Ze względu na peryferyjne usytuowanie nie rozwiązała stolówka problemu zapewnienia obiadów wszystkim chętnym pracownikom MPK. Rozważamy możliwość, by na bazie tej stolówki uruchomić jej filię na terenie poszczególnych dzielnic — powiedział z-ca dyrektora d/s załogi mgr **Winston Maik**. (J.D.)

(J. D.)

KOMUNIKAT

Wszystkich, którzy wylosowali nagrody książkowe za trafne rozwiązanie krzyżówki i dotychczas ich nie odebrali, prosimy o uczynienie tego do 15 grudnia br. Nagrody można odebrać codziennie po godz. 14 u red. **Czesława Dylowicza**, ul. Wawrzyńca 15 pok. 76.

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

Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzyńca 15, p. 73. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. E-18

SPROSTOWANIE

Do informacji z Plenum ZZ przez Komisję Sportu i Turystyki zamieszczonej w poprzednim numerze wkładł się więc znacznie więcej niż to błąd, za który przepraszamy. Wynikało z artykułu.