mpk

SYGNAŁY

Nr 16 (178) Rok VI

16—31 VIII 1980

Cena 50 gr

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

W NUMERZE:

JEST LEPIEJ...: ALE? ◆ Z WIZYTĄ W ŁODZI ◆ „KURZA STOPKA" ◆ DNIÓWKI NIE PRZEJEŻDZI

Przywieziono obiad!

Obiady dla załogi ZET Nowa Huta

Były różne propozycje co do wykorzystania zaadaptowanego i oddanego załodze przez ZNA w czynie społecznym „Barobusu". Właśnie jedna z tych propozycji została zrealizowana i już cieszy się uznaniem załogi.

Barobus" dzień w dzień przewozi obiady z zakładowej stołówki do ZET w Nowej Hucie. Chwalą sobie pracownicy zajezdni zarówno punktualność — w godzinach od 13.00 do 15.00 — wydawanych przez bufetową posiłków jak również to, że są świeże i smaczne a także to, że do zupy jest zawsze chleb, a prócz kompotu dobry deser.Dodać trzeba, ze obiady wydawane przez naszą stołówkę, są naprawdę bardzo dobre.

Na razie obiady dowożone są tylko do ZET w Nowej Hucie. Po przystosowaniu bufetów w ZEA Bieńczyce, ZEA Czyżyny i przy Gwardii Ludowej, również i do tych zajezdni obiady będą codziennie dostarczane. M. B.

Smacznego!

Obradowała KSR

W dniu 7 sierpnia br. odbyła się kolejna Konferencja Samorządu Robotniczego. Obecnych było 87 członków. Za stołem prezydialnym zasiedli przedstawiciele władz przedsiębiorstwa jak również goście: przedstawiciel KK PZPR — **W. Łakomski,** przewodniczący Oddziału Zarządu Głównego ZZ PGKiT — **M. Kaliciński,** przedstawiciel Departamentu Komunikacji — **H. Szponar,** z-ca dyr. Zjednoczenia **J. Marczewski.** Naczelnik NBP — **Z. Utylski.**

Obrady Konferencji rozpoczęto miłym akcentem wręczenia dyplomów i odznaczeń najlepszym pracownikom MPK.

Wręczono dyplomy i puchary za zajęcie I, II, III miejsca we współzawodnictwie o tytuł „Najlepszego koła ZSMP" w pierwszym półroczu 1980 r. **W tej rywalizacji najwyżej oceniono pracę VII koła z ZEA Bieńczyce, II miejsce przyznano III kołu z ZNT i III miejsce IV kołu z ZET Nowa Huta.**

Rozstrzygnięto już konkurs BHP — „Wiosna 80" przeprowadzony w dwóch grupach zawodowych: zakładów eksploatacyjnych i zakładów napraw. **W pierwszej grupie zwyciężył Zakład Eksploatacji Tramwajów przed ZEA Bieńczyce i ZET Podgórze.** W drugiej grupie: **pierwsze miejsce zajął Zakład Napraw Tramwajów, drugie Zakład Napraw Autobusów, trzecie Zakład Budowlany.**

Praca naszego Klubu Zakładowego działającego przy Dziale Kultury, Sportu i Wychowania znalazła uznanie władz CRZZ — za działalność w latach 1978—79 otrzymał on dyplom uznania.

Złotą Odznaką za pracę społeczną dla miasta Krakowa został odznaczony **Jerzy Samborski** z ZEA Czyżyny, srebrną — **Czesław Dziewoński** z ZNA. Złotą odznakę za zasługi dla Ziemi Krakowskiej otrzymał — tow. **J. Stręk.**

Wręczono również trzy Odznaki Zasłużonego Pracownika MPK. Otrzymali je: **Marek Adamski Tadeusz Erhard, Zofia Filipowska.** Złotą odznaką związkową udekorowani zostali **Jan Bęcław i Aleksander Styrna.** Ponadto wręczono 20 odznak Zasłużonego Pracownika Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska.

*

Skład KSR uzupełniono o 16 nowowybranych członków, uzupełniono również o 3 osoby skład członków reprezentujących interesy MPK na KSR w Zjednoczeniu.

*

Po części oficjalnej i załatwieniu spraw regulaminowych przedstawione zostało sprawozdanie z realizacji uchwał i wniosków oraz koreferat Komisji Uchwał Wniosków jak też ocena wyników społeczno-gospodarczych za pierwsze półrocze br. Tymi sprawami zajeliśmy się szczegółowo w dwóch artykułach zamieszczonych w tym numerze „Sygnałów". Odsyłamy czytelników do artykułu: red. F. Serwin „Jest dobrze... ale" i red. M. Bubaczewskiej „Realizujemy wnioski".

*

Dyskutanci jak zwykle zadziorni i atakujący, ale ich wypowiedzi nacechowane troską o lepsze jutro przedsiębiorstwa. Wiele z tych głosów znalazło oddźwięk już w naszych artykułach. Choćby wypowiedź J. Samborskiego, którego wystąpienie można w skrócie określić „Jelcz contra Berliet" — wskaźnik wykorzystania tych pierwszych (choć stare) 75 procent, nowoczesnych berlietów 60 procent. „Dniówki" berlietem nie potrafimy zrobić powiedział Samborski i o tym pisze red. M. Bubaczewska w artykule pod tym samym tytułem.

To samo ale o nowoczesnych tramwajach powiedział I sekretarz POP z ZET Nowa Huta — **tow. Ryszard Gurbiel** — *„ostatnie 6 wagonów wprowadzonych do ruchu w lipcu br. ani jednej trasy nie przejechało bez usterki. Za małe mamy gaśnice, nam nieprzydatne no i cudownie znikają bo przydatne kierowcom samochodowym. Postuluję podnieść jakość produkowanego taboru, zwiększyć jego odporność na złe warunki atmosferyczne, woda nie znajdująca odpływu (zatkane studzienki kanalizacyjne) powoduje jak np. przy os. Piastów uszkodzenie silnika. Postuluję wymianę gaśnic na 8 litrowe i dopilnowanie przez Zjednoczenie, by odpływy wodne działały.*

— „Słowa uznania dla aktywu i całej załogi za robotę w I półroczu — przekazał z-ca przewodniczącego RZ — St. Gądek. Cieszę się, że nikt z tej trybuny nie występuje, że niska płaca. Ja tu gardło zrywałem. Dziś tego nie ma. Za ostatnie podwyżki słowa uznania dla naszych władz. W ramach Zjednoczenia powstało nowe Przedsiębiorstwo Usług Socjalnych i dobrze. Niemniej jednak my nie możemy

(Dokończenie na str. 2)

Z ostatniej chwili. Gdy piszemy ten artykuł, w MPK trwają jeszcze otwarte zebrania partyjne połączone z roboczymi naradami. Pełne napięć spotkania; towarzyszy im zniecierpliwienie oraz chęć załatwienia wszystkich nabrzmiałych latami spraw, spraw, o których pisaliśmy i my niejednokrotnie.

Zebraniom towarzyszy niespotykana dotąd frekwencja. Załoga zgłasza na nich liczne wnioski i postulaty: dotyczą one tak spraw społecznych, ekonomicznych jak organizacyjnych, socjalnych i płacowych. Dla rozpatrzenia ich została powołana komisja w składzie: dyr. ds. ekonomicznych mgr **Alojzy Kusina,** sekretarz KZ PZPR **Krzysztof Stuczyński,** sekretarz Rady Zakładowej **Grażyna Cholewa,** asystenci naczelnego dyrektora **Józef Grabacki** i mgr **Norbert Kwapik.**

Z uwagi na ilość wniosków i postulatów jakie załoga wysunęła na poszczególnych spotkaniach, praca komisji nie jest łatwa. Wszystkie wysunięte wnioski podzielono na trzy grupy: 26 — do władz terenowych, 77 — do władz

TRWAJĄ DYSKUSJE

Dialogi

centralnych i 160 pod adresem MPK. Do dnia 15 września br., załoga ma zostać poinformowana o stanie realizacji wszystkich wniosków.

Są to dziesiątki spraw nabrzmiałych i wymagających załatwienia.

Czas nie pozwala nam na szczegółowe omówienie wszystkich wniosków i postulatów. Ten numer gazety, winien się ukazać 1 września br. — ze względu na ważność problemów poruszanych przez załogę — wstrzymaliśmy druk, by przekazać czytelnikom choćby częściowo postulaty wysuwane w trakcie narad. Anonsuję również, iż do spraw wrócimy w następnym numerze „Sygnałów" — 15—30 września; zrelacjonujemy przebieg narad, przedstawimy sposób realizacji postulatów załogi. Tymczasem ograniczmy się do zaprezentowania postulatów, które przekazane zostały naszym władzom terenowym...

— Ustalić roczne i operatywne plany produkcyjne wg. możliwości przerobowych zakładów, w oparciu o obowiązujące normy technologiczne i możliwości zaopatrzenia w niezbędne materiały i części zamienne, oraz środki finansowe.

— Zatrudnienie w przedsiębiorstwie wyliczać z kalendarza robót i pracochłonności a nie z limitów Zjednoczenia.

— W praktyce kadrowej, partyjnej i administracyjnej stosować zasadę powoływania i wybierania na stanowiska polityczne i administracyjne wyróżniających się pracowników własnego przedsiębiorstwa. Odejść od praktyki narzucania osób na te stanowiska przez instancje i jednostki nadrzędne.

— Kierowników Zakładów (dyrektorów) powoływać po zasięgnięciu opinii KSR z pracowników Przedsiębiorstwa, a w przypadku konieczności uzupełnienia kadr z zewnątrz powoływać z terenu województwa.

(Dokończenie na str. 4)

Pretensje

Członkowie ZBoWiD mają pretensje, że na ich zebraniu sprawozdawczo - wyborczym zabrakło nie tylko ...szklanki wody ale i przedstawiciela dyrekcji. Przyrzeczono przydział działek członkom tej organizacji jeszcze w 1974 roku, dotąd, choć teren pod działki MPK otrzymało nikt działki nie otrzymał.

Koło rencistów i emerytów ma pretensje, że jest im przyznawany mały limit pieniężny z funduszu RZ na zapomogi, zwroty za wczasy i odwiedziny chorych.

Pretensje adresowane są do kolektywu przedsiębiorstwa. Ten z kolei ma pretensje, że dotąd nie ma aktualnej listy członków koła, że do zapomóg są typowane ciągle te same osoby, że zdarzały się wypadki, iż ci sami otrzymywali bezpłatne wczasy i zapomogi, że poprzez niemożliwość sprawdzenia przyznawano je często osobom zamożnym tak jak w przypadku emeryta, który rzekomo posiadał willę i samochód. Zrodził się niepokój, iż gdzieś tam być może żyje jakiś pracownik MPK, który prosić nie umie, lub jego stan zdrowia nie pozwala na przyjście do przedsiębiorstwa, a pomóc mu nie można bo nikt o tym nie wie.

*

Byłam na zebraniu sprawozdawczo-wyborczym ZBoWiD — widziałam rozgoryczenie jego członków. Zetknęłam się i to wiele razy z narzekaniem emerytów na działalność Zarządu Koła.

Z ulgą przyjęłam fakt, iż wreszcie postanowiono wyjaśnić narosłe wokół tych dwóch organizacji problemy. Z zainteresowaniem przysłuchiwałam się też wypowiedziom zebranych na ostatnim wspólnym posiedzeniu Egzekutywy KZ i Plenum RZ na które zaproszono dyrektora **Ignacego Wilka,** członka zarządu koła ZBoWiD — **Władysława Urbanika,** przewodniczącego Koła Emerytów — **Bolesława Jędrzejca** wraz z członkami zarządu i przewodniczącego Klubu Seniora.

JAK UFASZ — TO SPRAWDŹ

— „Nie możemy się dogadać w sprawie zapomóg, powie w trakcie dyskusji wiceprzewodniczący RZ St. Gądek. Dajemy je tym samym osobom. Należy rozejrzyć się ilu emerytów, którzy mają najniższe renty — bo takiego wykazu nie posiadamy. 4 lata temu chodziły trójki, ale nie uchwyciliśmy tego na papier. Kandydatów do pracy w Zarządzie Emerytów nie było, ale do utyskiwań to jest wielu. Zapomóg daliśmy na kwotę 180 tys. zł. W ubiegłym roku zużyliście 130 tys. zł. Dołożyliśmy 80 tys. na ziemniaki. Mieliście więc do dyspozycji 250 tys. zł.

Chcę wyjaśnić — mówi tow. E. Mastalski — *sprawę wyborów do zakładowego koła ZBoWiD-u — organizacyjnie niedograną i nie ma tu co winić dyrekcji, bo nikt z zarządu nie wystąpił o tę... szklankę wody. W przyszłości jednak takie sprawy nie powinny mieć miejsca. Jesteśmy trzecim kołem w Śródmieściu; bierzemy udział we wszystkich pracach społecznych.*

Dyrektor I. Wilk — *nie jest dobrze sami widzicie. Inaczej wy musicie pracować i innej organizacji wymaga nasza współpraca. Ja nie mam czasu sprawdzać czy rencista jest bogaty czy nie. A nawet gdybym miał, to nie dysponujemy adresami tych ludzi, a, żeby dobrze rządzić trzeba mieć rozeznanie. Może by tak powołać zakładowe koła emerytów i Zarząd Główny — będzie wówczas więcej ludzi do pracy społecznej i ściślejszy kontakt z byłymi naszymi pracownikami, gdyż z odcinka renty nie wyczytamy czy cierpi biedę ten co ma 1500 zł, czy ten co ma 3 tys. Trzeba zrobić tę podstawową robotę a nie winić. Dobrze, że z inicjatywy KZ i RZ spotkaliśmy się — wspólnie może wyjdziemy z impasu. Trzeba znaleźć środki na to by organizacje sprawnie działały. W naszym przedsiębiorstwie nie może zabraknąć pomocy dla tych ludzi Ale trzeba — znowu — by ktoś nadał rytm pracy tym organizacjom. Od was musi wyjść też inicjatywa. W Kole Emerytów jeden zarząd na 2 tys. członków jest za mały. Należy podzielić tę machinę i utworzyć koła zakładowe — każdy emeryt lepiej będzie się czuł tam gdzie pracował.*

I sekretarz KZ — tow. R. Borowski — *spotkaliśmy się żeby wyjaśnić problemy i sądzę, że nam się to udało. Zanim podsumuję dzisiejszą naszą dyskusję wcześniej o dwóch sprawach chciałbym powiedzieć: pierwsza to — towarzysze muszą ze sobą współpracować ściśle — myślę o Zarządzie Koła Emerytów, Klubie Seniorów i Kole ZBoWiD.*

I najważniejsze: w wyniku dzisiejszej dyskusji Egzekutywa i Plenum Rady Zakładowej zobowiązuje by:

1) Prezydium RZ powołało Zarządy Kół Emerytów i Rencistów przy Oddziałowych Radach Zakładowych, 2) Środki którymi dysponuje Koło Emerytów i Rencistów by były wspólne dla Klubu Seniora i Koła ZBoWiD, 3) Zarząd Zakładowy ZSMP ma obowiązek organizowania spotkań z okazji święta 22 lipca z członkami ZBoWiD i uczestnikami IIgiej Wojny Światowej, 4) Zarząd Koła Emerytów i Rencistów sporządzi listę emerytów, którzy znajdują się w ciężkiej sytuacji rodzinnej, 5) Redakcja zwróci się z apelem do załogi by zgłoszono

(Dokończenie na str. 2)

REALIZUJEMY WNIOSKI

Nieaktualna informacja

Realizacją wniosków z KSR zajmowaliśmy się niejednokrotnie. Przeważnie pisaliśmy o tych, które zostały już zrealizowane oraz o efektach jakie z ich realizacji uzyskano.

Za okres od 1978 r. do br. zrealizowanych zostało zaległych 17 wniosków, 4 skreślono jako niemożliwe do wykonania, pozostało jeszcze 26. Wśród tych, które należy w najbliższym czasie zrealizować, jest wniosek dotyczący zaktualizowania (termin do końca ub. roku) informatora MPK dla podejmujących pracę.

Wydany w 1978 r. przestał już pełnić swoją rolę. Pewne sprawy zmieniły się już od momentu jego wydania, a informator jak sama nazwa wskazuje żeby spełniał swe zadanie, musi służyć aktualnymi wiadomościami — inaczej nim być przestanie.

Przy okazji warto przypomnieć zakładom eksploatacyjnym, o nieaktualnych już wywieszkach, informujących o naszym przedsiębiorstwie nalepionych na oknach wozów autobusowych i tramwajowych. Tak w pierwszym jak i drugim przypadku, błędna informacja jest gorsza od niedoinformowania.

(M.B.)

Dniówki nie przejeździ

Mają nowocześniejszą linię karoserii, przestronne i jasne wnętrze. Komfort jazdy w porównaniu z innymi markami autobusów wyższy ale.. w eksploatacji nie zdają egzaminu. So po prostu słabsze. Skarżą się na nie w zajezdniach, że „dniówki" nie są w stanie zrobić bez pomocy mechanika. Masowo zjeżdżają z linii „na awarie". W zimie jeżeli nie garażują w pomieszczeniach ogrzewanych, trudno je później uruchomić.

Co mówią o berlietach fachowcy?

„Są delikatniejsze od jelczy. W zimie szybciej zamarzają i stąd trudniejszy jest wyjazd na linie. Z uwagi na to, że na przykład w berliecie rurki odpływowe od wtryskiwaczy znajdują się pod pokrywami zaworów, wystarczy aby nastąpiło pęknięcie rurki nadmiarowej, a z miejsca spowoduje to zmieszanie się oleju silnikowego z napędowym. W wyniku czego powstaje trwałe uszkodzenie silnika i zachodzi konieczność wymiany oleju. W Jelczu rurki te umiejscowione są na zewnątrz silnika i w przypadku pęknięcia, wyciek, jest natychmiast widoczny.

Berliety potrzebują większej ilości paliwa. Na 100 km zużywają 40 do 50 litrów. Jelcze natomiast tylko 30 do 32 litrów.

Nie najlepsze rozwiązanie konstrukcji powoduje, że wymiana koła przy berliecie trwa — 1 godz. W jelczu tylko 20 minut.

Zdarza się, że już po przebiegu 150 tys. km berlioty są wysyłane do remontu kapitalnego do Jelczańskich Zakładów Samochodowych. Koszt takiego remontu wynosi 1 mln 400 tyś. zł., cena nowego wozu — 1 mln 700 tys. zł. Jelcze nie rzadko bez kapitalnego remontu dochodziły do 250 tys. km przebiegu.

Są wypadki, że silniki berlieta rozlatują się podczas eksploatacji — urywa się korbowód, rozbija blok silnika, uszkadza wał korbowy i taki silnik praktycznie nie nadaje się już do remontu.

W jelczach coś podobnego się nie zdarza.

Nie ma końca narzekaniom, że berlietem trudno zrobić jest „dniówkę". W zimie zamarza mu — o wiele szybciej niż w jelczu układ paliwowy i powietrzny, w lecie z powodu nadmiernego grzania pękają dętki i opony. Dodatkowe kłopoty sprawia holowanie berlieta do zajezdni, a powodują je pęknięcia przewodu powietrza, względnie zamarznięcie układu hamulcowego.

Po dwóch latach eksploatacji, konstruktorzy berlieta doszli do wniosku, że do tej pory brakowało do stanu minimum w silniku berlieta — 3 litry oleju. Zmieniono więc instrukcję i tę nową przesłano do naszego przedsiębiorstwa, zobowiązując się do zmiany we własnym zakresie znaku minimum na miarce oleju.

Oto pokrótce przedstawione wady tego wozu wprawdzie o nowocześniejszej linii, wygodniejszego ale niestety jeżeli chodzi o konstrukcję to dalekiego od ideału. Na przykładzie oleju w silniku, z którą to wadą dopiero po dwóch latach od chwili wejścia do eksploatacji berlietów konstruktorzy zdołali się uporać, można mieć nadzieję, że poradzą sobie również z silnikiem oraz jego zespołami. Na razie warto jednak pomyśleć — a przed nadchodzącą zimą sprawa jest jak najbardziej na czasie — o propozycji jaka padła na ostatniej KSR aby berlioty usunąć z czyżyńskiej zajezdni z uwagi na nieprzystosowanie jej do garażowania tego typu wozów. Zajezdnie w Bieńczycach i przy Gwardii Ludowej posiadają więcej stanowisk postojowych w pomieszczeniach opalanych. W tej sytuacji również rozrzucone obecnie części zamienne do jelcza i berlieta po kilku magazynach, znalazłyby się tylko w jednym do jelczów a w dwóch do berlietów.

A więc specjalizacja? — Można to i tak nazwać. Ważne że ta zamiana może przynieść efekty ekonomiczne.

M.B.

Obradowała KSR

(Dokończenie ze str. 1)

się pogodzić i jako pracownicy i nie chcemy się pozbyć ani stołówek, ani bufetów, ani smażalni, a przede wszystkim domu wczasowego, który jest naszym oknem na świat. Mamy współpracę i wymianę wczasową z NRD, Bułgarią, Węgrami. Budowaliśmy go ogromnym wysiłkiem. Zabranie nam tych Osieczan przez tworzący się PUS byłoby krzywdzące".

— *„Towarzysze idąc na te narady w naszym Przedsiębiorstwie staram się wyciągnąć od wszystkich koleżanek i kolegów od naszej Rady Oddziałowej wszystko to co mam postulować jako przedstawiciel KSR a zarazem jako oddziałowy inspektor pracy. Nastawiłem się na inne punkty ale poruszyło mnie wystąpienie prezesa Gądka. Ponad 20 lat już pracuję w MPK i żebym ja tu dopiero się dowiedział, że nam się zabiera dom wczasowy. Zabrano nam już swego czasu dom wczasowy w Rabce. Cudem zdobyliśmy Osieczany, rozebraliśmy stary dworek i zbudowaliśmy ten dom od podstaw i my go mamy teraz puścić? Z decyzją przejścia Przychodni Zdrowia zgodziłbym się. A jak ja widzę przejście szkoły przyzakładowej, opiekowaliśmy się nią, mieliśmy kuźnię młodego narybku a teraz o jej absolwentach decydować będzie Zjednoczenie. To samo ze stołówką. Stawiam wniosek aby KSR podjął dziś uchwałę w tej sprawie aby wszelkie decyzje przekazania naszych osiągnięć socjalnych dla PUS zapadały na KSR. Oto fragment wypowiedzi Mieczysława Dychusa motorniczego z ZET Nowa Huta.*

*

Obrady KSR zakończono podjęciem uchwał. Ze względu na ważność zacytujemy jedną z nich:

Uchwała Nr 6/VIII/80

w sprawie: realizacji zadań społeczno-gospodarczych za I-wsze półrocze 1980 r.

Konferencja Samorządu Robotniczego przyjmuje sprawozdanie z realizacji zadań techniczno-ekonomicznych I-go półrocza br. przedstawione przez Dyrektora Przedsiębiorstwa. Konferencja Samorządu Robotniczego realizacje zadań rzeczowych w komunikacji masowej uznaje za prawidłową.

Podejmowane zamierzenia przez Dyrekcję Przedsiębiorstwa zmierzające do poprawy efektywności pracy przyczyniły się do zmniejszenia napięć wynikających z wewnętrznego niezbilansowania planu.

W II-gim półroczu br. niezbędne jest do realizacji planu uzyskanie dodatkowych środków dotacji w wysokości 57 mln zł pod warunkiem uzyskania dodatkowych środków na remonty od innych przedsiębiorstw w wysokości 63 mln zł oraz 10 mln zł na fundusz płac.

*

Relacja z obrad ostatniej Konferencji jest obszerna zbyt wiele było jednak cennych głosów w dyskusji, by nie poświęcić więcej niż dotychczas miejsca. Wszystkich tych, którym zależy na wykonaniu tegorocznego planu prosimy o współpracę z redakcją, o ukazywanie swoich kłopotów problemów w pracy na co dzień. Może uda nam się pomóc.

J. DZIURO

TRUDNE ŻNIWA

Żniwa co roku to okres najtrudniejszych prac dla każdego rolnika. W tym roku żniwa są szczególnie trudne. Ciągle deszcze uniemożliwiają prace. Młodzież z naszego przedsiębiorstwa przyszła z pomocą rolnikom. W niedzielę 17 sierpnia, wraz z grupą członków ZSMP, pojechaliśmy do **Kazimierza Karasia**, do Zawady koło Myślenic. Nie pierwszy to raz MPK-owcy pomagali, temu gospodarującemu na 24 hektarach rolnikowi. Ledwie nasz berliet zatrzymał się przy polu, a już grupa rozbiegła się, aby przystąpić do pracy. Nikogo nie trzeba było poganiać. Ci bliżej obeznani z kosą, kosili wylegle zboże, pozostali ustawiali snopy za snopowiązałką. Nie próżnowali nawet najmłodsi. Była to dla nas rozrywka, a dla naszych gospodarzy bezcenna wręcz pomoc. Kończąc pracę umówiliśmy się na następne spotkanie — tym razem przy wykopkach ziemniaków.

P.S. Akcja „Każdy kłos na wagę złota" dobiegła końca. MPK-owska młodzież przepracowała w gminie Myślenice ok. 1440 roboczogodzin, w ciągu 8 wyjazdów. Wszystkim należy się podziękowanie, także tym, którzy jak dyrektor **Ignacy Wilk**, swoim przychylnym stanowiskiem umożliwił te wyjazdy, udostępniając każdorazowo autobus dla przewozu uczestników akcji.

Zdj.: **Stanisław Makarewicz**

Tekst: **K. G.**

Jak realizowano plan?

Jest lepiej... ale?

Temat — jak realizowaliśmy plan — jest systematycznie podejmowany w naszej gazecie. Nic dziwnego, chodzi nam przecież o polepszenie usług dla ludności — a co za tym idzie, o podbudowanie autorytetu przedsiębiorstwa.

Jak więc wyglądają wskaźniki minionego półrocza br.? Średnio w I półroczu przedsiębiorstwo posiadało 568 wagonów tramwajowych w inwentarzu i 464 autobusy. Ilość taboru tramwajowego utrzymywała się na poziomie roku ubiegłego. W tym roku było natomiast o 18 autobusów więcej, a do ruchu oddawaliśmy więcej o 34 pociągi tramwajowe i 46 autobusów. Znacznie gorzej przedstawia się stan i ilość taboru w trakcji mikrobusowej. W I półroczu było o 3 mikrobusy w inwentarzu mniej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Sytuacja nie ma się na lepsze, gdyż nie przewidywana jest odnowa taboru, a ten, który jest — mocno już wysłużony. W dwu podstawowych trakcjach autobusowej i tramwajowej zmieniła się znacznie struktura taboru. Na ogólny stan pociągów tramwajowych 32 procent to typ „105 N", ale już w trakcji autobusowej 54 procent to autobusy typu berliet. Taka struktura taboru wpłynęła znacznie na przekroczenie wskaźnika kosztów przedsiębiorstwa. Więcej niż w roku ubiegłym oddawaliśmy do ruchu pojazdów w szczycie rannym. Nie najlepiej natomiast ma się sprawa w szczycie popołudniowym.

Globalnie w porównaniu do I półrocza roku ubiegłego przewieźliśmy o 18 mln pasażerów więcej. Większe są także o 1,4 procent w stosunku do roku ubiegłego wpływy.

Niepokojącą sprawą jest realizacja remontów kapitalnych, torowisk i sieci. Zaangażowanie planu rocznego wynosi tu tylko 32 procent. Częściowo dzieje się tak dlatego, że plan w dużej mierze uwzględniał potrzeby w tym zakresie a nie możliwości remontowe przedsiębiorstwa. Mniejsze też od planowanego było w Zakładzie Torów zatrudnienie. Nie wszystko jednak można tłumaczyć tymi trudnościami. Wiele bowiem do życzenia pozostawia także organizacja pracy.

Niewątpliwie pozytywnym zjawiskiem jest zmniejszenie fluktuacji wśród naszej załogi aż o ponad 8 procent w stosunku do roku ubiegłego. Poprawił się wskaźnik wykorzystania czasu pracy o ponad 1 procent. Zmniejszyła się absencja chorobowa o ponad 9 godzin na jednego pracownika, a tym samym obniżyła się także ilość godzin nadliczbowych. Za pierwsze półrocze zaawansowanie planu rocznego we wpływach wynosi 49,4 procent, zadań rzeczowych 50,9 procent. Natomiast funduszu płac 64 procent. Niestety, przekroczenie funduszu płac nie jest zjawiskiem pozytywnym. Wprawdzie fundusz płac w części dyrektywnej będzie wyższy o 43 mln zł w II półroczu. Jednak będzie nam jeszcze brakowało około 10 mln zł w stosunku do potrzeb. Przekroczenie planowanych remontów taboru pociąga za sobą także przekroczenie kosztów. W skali całego roku przekroczymy je o 120 mln zł. Ta kwota będzie zmniejszana o 63 mln, dzięki pomocy innych zakładów pracy.

Na nasze koszty rzutują także nadmierne i zbędne zapasy materiałowe. Tylko na złomowaniu części, przedsiębiorstwo straciło 1 800 tys. zł. Niepokój budzi duża ilość awarii i przestoje naszego taboru. Ma to wpływ na koszty — za przestoje naliczana jest amortyzacja.

Jak wynika z wystąpienia na ostatniej KSR zastępcy dyrektora ds. ekonomicznych mgr A. Kusiny, plan nie we wszystkich punktach jest realizowany prawidłowo.

Mamy jeszcze kilka miesięcy do końca roku, a więc trochę czasu na nadrobienie zaległości. Każdemu z nas winno zależeć by rok zamknąć dodatnim bilansem w wykonaniu planu. Jest już lepiej... ale może być dobrze.

F. SERWIN

PRETENSJE

(Dokończenie ze str. 1)

nazwiska emerytów i rencistów znajdujących się w ciężkiej sytuacji życiowej, 6) Komisja Socjalna przy RZ wyrywkowo sprawdzi w miejscu zamieszkania który z emerytów i rencistów otrzyma zapomogę, 7) Zobowiązuje się wszystkie POP, ORZ i koła ZSMP do powołania dwójek w celu odwiedzenia emerytów i rencistów i zbadania ich warunków socjalnych, 8) ZZ ZSMP rozważy możliwość przydzielenia środków finansowych z FASM-u tym którzy są w ciężkiej sytuacji, 9) Zarząd Koła Emerytów i Rencistów sporządzi aktualną listę członków koła którą złoży w RZ, 10) Informacje z realizacji wniosków złożą na Egzekutywie w październiku 1980 r. przewodniczący RZ tow R. Laskowski i przewodniczący ZZ ZSMP tow. M. Szymański.

*

Jeszcze jedna sprawa została załatwiona. Partia była tu rozjemcą. Zapadły decyzje korzystne dla dalszego rozwoju wyżej wymienionych organizacji. Wydaje się, że reszta zależeć już będzie tylko od działalności zarządów i członków zrzeszonych w tych organizacjach.

Z ostatniej chwili: Rada Zakładowa realizując już wnioski w porozumieniu z kolektywem zakładowym wytypowała spośród działaczy związkowych kandydatów do zespołu do sprawowania opieki nad byłymi pracownikami zakładów. W dniu 25 sierpnia odbyło się w Radzie Zakładowej spotkanie na którym omówiono pracę zespołów a także wytyczne do ich działalności oraz ustalono termin spotkania przewodniczących Oddziałowych Rad Związkowych zakładów z przewodniczącymi zespołów na dzień 1 września 1980 r.

J. DZIURO

Z wizytą w Łodzi

Niespełna trzy dni spędziłem w Łodzi. Gościli mnie koledzy z bratniej gazety „Tramwajarza Łódzkiego". Starałem się zobaczyć jak najwięcej. Przez kilkadziesiąt godzin niesposób oczywiście zapoznać się z wszystkimi problemami komunikacyjnymi tak dużego miasta jak Łódź. Będą to więc refleksje i porównania.

Zacznijmy może od porównania wielkości przedsiębiorstw. To łódzkie jest większe od naszego, liczy bowiem 7700 pracowników. Posiadają łodzianie około 500 tramwajów i 700 autobusów, w tym od niedawna chlubę miasta — 50 Ikarusów 260. Bardzo dobrze rozwinięta jest komunikacja na liniach pospiesznych, których jest kilkanaście, i na których opłata wynosi 2 złote, jest więc tylko o 50 groszy wyższa niż na liniach normalnych. Gdy stoi się na przystanku, człowiek ma wrażenie, że komunikacja jest lepsza od krakowskiej, krócej bowiem czeka się na tramwaj, czy autobus. Tak przynajmniej było, gdy ja czekałem. Łódzcy znajomi twierdzili natomiast, że i u nich zdarza się na pojazd poczekać kilkadziesiąt minut. Na śródmiejskich przystankach, niemal wszędzie można spotkać aktualne rozkłady jazdy. Na peryferiach jest z tym nieco gorzej, ale sytuacja na pewno jest lepsza niż w Krakowie, gdzie na wielu przystankach w samym centrum brak tych informacji.

Gdy przeglądałem w hotelu „Głos Robotniczy" z 6 sierpnia, znalazłem w nim aż trzy artykuły poruszające sprawy komunikacji miejskiej. I o dziwo wszystkie mówiące o MPK pozytywnie. Na kolumnie miejskiej dwa, jeden o pracy brygad remontujących tory, drugi na temat, jakże i nam znany; oto w jednym z Ikarusów nieznany sprawca pociął dwa fotele jakimś ostrym narzędziem. I w Łodzi więc nie brakuje wandali. Trzeci artykuł, pod znamiennym tytułem „Kwadratura samochodowej opony", mówi miedzy innymi o sposobach załagodzenia deficytu opon, podając jako przykład bieżnikownię łódzkiego MPK, o której piszę szerzej w osobnym artykule.

Tak więc spędziłem w Łodzi trzy pełne wrażeń dni. Sądzę, że przybliżenie problemów bratniego przedsiębiorstwa, ujętych nawet tak wycinkowo pozwoli i nam spojrzeć inaczej na wiele trudności.

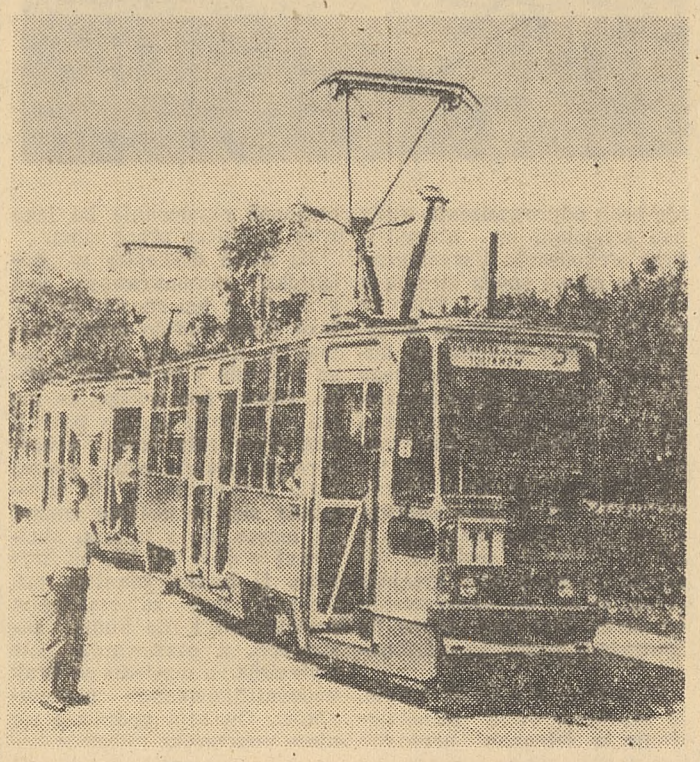
Fot. Janusz Kowalski

KONTROLERZY

Dużo ostatnio pisałem w naszej gazecie o problemach Działu Taryfowo-Biletowego; problemach trudnych do rozwiązania, szczupłymi siłami tego Działu. O tym, że zainteresowałem się, jak z podobnymi sprawami radzą sobie w Łodzi, zadecydował przypadek. Gdy dojechałem tramwajem do jednej z końcówek, motorniczy po zatrzymaniu wozu poprosił pasażerów o wysiadanie przednimi drzwiami, a następnie przystąpił do kontroli biletów. Spróbowałem wyobrazić sobie podobną sytuację w Krakowie... i nie udało mi się. U nas bowiem łatwiej o sytuację, gdy w razie konfliktu między kontrolerem, a pasażerem, prowadzący pojazd stanie przeciw swojemu koledze z pracy, niż o podany wyżej przypadek, mimo, że zdarzają się jeszcze w autobusach i tramwajach tabliczki z napisem, głoszącym, iż prowadzący pojazd upoważniony jest do kontroli biletów.

W redakcji „Tramwajarza Łódzkiego", gdy opowiadałem swoje przeżycia z tramwajowej kontroli biletów obecny był sekretarz propagandy KZ PZPR MPK Łódź **Maciej Kuchciński**. On też wspólnie z redaktorem naczelnym „Tramwajarza" **Andrzejem Karolczakiem** wyjaśnił sprawę. Otóż w łódzkim MPK od dawna były trudności z wykonywaniem planu wartościowego sprzedaży biletów. A spowodowane one były głównie niedostateczną ilością kontroli w mieście. Postanowiono więc wyposażyć w kontrolerskie uprawnienia wszystkich pracowników, nakładając na nich obowiązek przeprowadzenia dwóch kontroli miesięcznie. Efekt — osiąganie planów sprzedaży biletów. Łodzianie po prostu stwierdzili, że jeździć bez biletu się nie opłaca, bo kontrolerów dużo, a opłata podwyższona wynosi 300 zł.

I tutaj rzecz najważniejsza.



Fot. Archiwum

Jak stwierdził Maciej Kuchciński kontrolerzy, prawie zawsze występujący w cywilu, mają obowiązek sprzedania biletu, gdy ktoś przed ujawnieniem się sprawdzającego, poprosi o to współpasażerów. Bardzo ważne, co wielokrotnie podkreślono w rozmowie, jest właśnie kulturalne i taktowne podejście do pasażerów.

Taka jest łódzka metoda na kłopoty. Czy skuteczna? Wyniki, przynajmniej na razie przemawiają za nią. Ale są i minusy podobnych działań. Przecież opisane wyżej środki próbowano przed kilku laty wprowadzić w życie i w naszym mieście. Niestety nie spełniły one oczekiwań. Ciekawe, dlaczego przyjęły się w Łodzi?

Organizacja ZSMP w łódzkim MPK liczy ponad 1000 członków. Zrzeszeni są oni w 20 kołach. A więc jest łódzkich ZSMP-owców nieco więcej niż krakowskich. Ale to zrozumiałe. Proporcjonalnie bowiem obie organizacje są mniej więcej takie same. I jeszcze jedna sprawa jest dla

Pozdrowienia od młodzieżowców

obu ogniw młodzieżowego związku wspólna: atmosfera panująca w Zarządzie Zakładowym. Cały czas ruch, rozgardiasz. Widać, że zarówno przewodniczący **Andrzej Piekarski**, jak i jego zastępca **Zbigniew Jankowski** nie mają czasu na obijanie się. Nic więc dziwnego, że moja wizyta u nich rozciągnęła się na dwa dni. Pierwszego bowiem obok wielu pilnych bieżących czynności, odnawiano podłogę w siedzibie Zarządu. Stąd zdążyłem się tylko dowiedzieć, że 11 kół ma prawo rekomendacji swych członków do PZPR, że ponad 30 proc. członków organizacji jest aktualnie w szeregach PZPR. I już przerwa w rozmowie, trzeba zadzwonić w sprawie przygotowywanego na najbliższą sobotę (9 sierpnia) wyjazdu na akcję „Każdy kłos na wagę złota". Jeszcze tylko błyskawiczna informacja, że w pierwszym półroczu na konkurs TMMT wpłynęło 69 wniosków. I dalszą część spotkania przekładamy na dzień następny, bo już wkracza brygada remontowa.

Jednak i w czasie kolejnego spotkania okazuje się, że i dzisiaj kolegów z Zarządu czeka poważne zajęcie. Tym razem to wizyta przedstawicielki Zarządu Łódzkiego rozliczającej ich z pracy. Mimo woli przysłuchuję się rozmowie wynotowując jednocześnie z dokumentów interesujące mnie dane. Mam więc niejako dwa źródła informacji, z których równocześnie docierają do mnie wiadomości. Wiem więc już, że dwa razy w roku organizują łodzianie obozy szkoleniowo-wypoczynkowe. 14 sierpnia właśnie mają zameldować się w Wilkasach. Intensywnie prowadzona jest praca szkoleniowa. W 5 studiach przeszkolono 81 osób. Zorganizowali także młodzieżowcy ligę piłki nożnej i tenisa stołowego, naukę pływania, obóz szkoleniowo-narciarski.

A za oknem mam okazję podziwiać plac, na którym niedługo będzie można zagrać w tenisa, powstaje tam bowiem kort tenisowy.

Rozkręca się też aktualnie FASM. „Wytargowano" bowiem godziwe ceny za mycie tramwajów i w tej chwili nie pozostaje nic innego, jak przystąpić do dzieła.

Nie mam już sumienia siedzieć dłużej. W czasie mojego pobytu i rozmowy z przedstawicielką ZL, zostaje załatwionych kilka nie cierpiących zwłoki spraw. Tak więc żegnam się. Przed wyjściem słyszę:

— I pozdrów tam wszystkich w Krakowie. Chętnie wymienimy z nimi doświadczenia przy najbliższej okazji.

Przekazuję więc pozdrowienia. I mam nadzieję, że nie skończy się tylko na deklaracjach współpracy.

Kolumnę opracował:
KRZYSZTOF GACEK

ZDANIEM ŁÓDZKICH SPECJALISTÓW

BIEŻNIKOWNIA TO JEST TO...

Za moment opona zostanie włożona do praso-formy.
Fot. Janusz Kowalski

Będąc w Łodzi nie mogłem oczywiście nie odwiedzić słynnej już w przedsiębiorstwach komunikacyjnych w kraju bieżnikowni. Urządzenie do nakładania bieżnika na zużyte opony zainstalowano w Wydziale Remontu Autobusów Zakładu Remontu Taboru w dzielnicy Helenówek. Dojechać tam nie jest łatwo, ale gdy dojechałem, nie żałowałem trudu. Dotarłem bowiem do dumy łódzkiego MPK kilka minut po godzinie czternastej, a więc po pracy. Dzięki temu mogłem spokojnie obejrzeć urządzenia a i zapoznać się z procesem pracy w bieżnikowni i wulkanizatorni. Umożliwili mi to przewodnicy — Kierownik Wydziału inż. **Bogusław Karwański** oraz kierownik działu technicznego, inicjator pomysłu sprowadzenia bieżnikowni do Łodzi, inż. **Grzegorz Mokrzycki**.

— *Dotychczas nakładanie nowych bieżników na opony zużyte w czasie eksploatacji w naszym przedsiębiorstwie — mówi inż. Karwański — odbywało się w poznańskim „Stomilu". Trwało to długo, a za oponę po regeneracji płaciliśmy tak, jak za nową. Cisnęliśmy więc poznaniaków, aby odstąpili nam urządzenia do bieżnikowania. I w końcu po długich staraniach udało się. Od 1 maja przystąpiliśmy do rozruchu. Obecnie moc przerobowa nie jest jeszcze duża, wynosi 5, 6 opon dziennie, ale myślimy o tym, aby bieżnikować 20 do 30 opon na dwie zmiany. Do tego jednak potrzeba nam jeszcze 2, 3 prasoformy, które są „wąskim gardłem" procesu.*

Aktualnie weryfikujemy wszystkie zużyte opony w przedsiębiorstwie, pod kątem ich przydatności do regeneracji. Przydatne do dalszych zabiegów są bowiem tylko gumy, w których płótno jest w porządku, nie ma na nim najmniejszych przebić i które są idealnie czyste. Trudno jeszcze obecnie wyrokować, ale sądzę, że 30 do 40 proc. naszych opon spełni te wymogi.

Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jeden bardzo istotny aspekt sprawy, choć nie zawsze doceniany. Dotychczas, gdy nie było możliwości „odnowy" opon na miejscu, jeździło się na nich do całkowitego zajeżdżenia czyli do momentu, kiedy nie dało się ich regenerować. Obecnie będziemy mogli gospodarować znacznie oszczędniej.

Cóż jeszcze mogę powiedzieć o naszej bieżnikowni. Chyba to, że zrobiliśmy tu jak dotąd około 60 opon, które oczywiście są pod ścisłą obserwacją. Średni ich przebieg — 20 tys. km., i jak dotąd protektor się nie rozwarstwia. Mamy nadzieję, że autobusy zrobią na tych oponach po 30—40 tys. km., a potem, jeżeli oczywiście spełniać będą one wymogi przedstawione wyżej, można założyć kolejny nowy bieżnik. Bieżniki dostarcza nam poznański „Stomil", który wręcz wdzięczny jest, że odciążyliśmy go w pracy, przejmując bieżnikowanie przynajmniej swoich opon.

Po tej dość obszernej wstępnej informacji, przeszliśmy do pomieszczenia, w którym dzieją się przedstawione powyżej „cuda". W pomieszczeniu o powierzchni około 70 metrów kw. stoją nieruchomo urządzenia. Mam okazję po kolei zapoznać się z przebiegiem operacji. Najpierw opona zakładana jest na szorstkownicę, gdzie pozbawia się ją starego bieżnika. Urządzenie otrzymali łodzianie ze „Stomilu". Tam miało już iść na złom, u nich zostało wyremontowane i dobrze spełnia swą funkcję. Jedyny problem, a i to przejściowy, to leżący obok gumowy proszek. Jest to surowiec odpadowy, tyle, że jak dotąd nikt się nim nie zainteresował. Ale łodzianie wierzą, że i ten problem zostanie wkrótce pokonany. Następnie opona jest dokładnie suszona w suszarce, dla laika przypominającej dużą lodówkę, a potem przechodzi na nakładarkę, gdzie nakłada się nowy bieżnik. To urządzenie zostało zaprojektowane i wykonane Łodzi.

I wreszcie ostatni, najbardziej czasochłonny etap. Włożenie opony do prasoformy, w której, w temperaturze 150 st. C. musi ona przebywać ponad 1,5 godz. Prasoformę również MPK Łódź otrzymało z poznańskiego „Stomilu".

Inż. Mokrzycki wylicza, że całkowity koszt bieżnikowania wynosi 2070 zł, wliczając w to wartość opony. Zysk nie jest może imponujący, bo wynosi około 400 zł. na oponie, ale pomnożywszy to przez ilość opon, jakie zamierza się tutaj regenerować w przyszłości i doliczając wartość czasu traconego, przy bieżnikowaniu opon w Poznaniu, jest to suma nie do odrzucenia. Jedyny minus, to duży pobór mocy — około 80 kilowatów, ale gra jest z całą pewnością warta świeczki.

Gdy wychodzimy z bieżnikowni wstępujemy jeszcze na chwilę do wulkanizatorni. Tam wre praca, choć może nie na najwyższych obrotach. Oglądam dwie dwupoziomowe prasy pozycyjne, komplet wyprodukowanych tutaj uszczelek do autobusu marki „jelcz". Te prasy to znów duma moich gospodarzy. Gdy zgłosili zapotrzebowanie na nie, uzyskali, potwierdzenie z terminem realizacji między 1979 a 1985 rokiem. Precyzja godna podziwu. Poradzili więc sobie sami. I wulkanizatornia ma niezbędne wyposażenie.

— *A wkrótce będziemy chyba zakładać tutaj hutę szkła* — żartują — *bo musimy być w pełni samowystarczalni.*

Stoimy jeszcze chwilę, rozmawiamy. O problemach, kłopotach niemal takich samych jak krakowskie, o ciągle niemogącej okrzepnąć współpracy między przedsiębiorstwami komunikacyjnymi w kraju i wielu innych rzeczach. I coraz bardziej jestem przekonany, że jednak najważniejsi są ludzie. Tacy, którzy potrafią przełamywać każde trudności, którzy potrafią dobrze pracować bez względu na okoliczności. Jednym słowem tacy, jakich poznałem w łódzkiej bieżnikowni, której by nie było, gdyby właśnie nie oni.

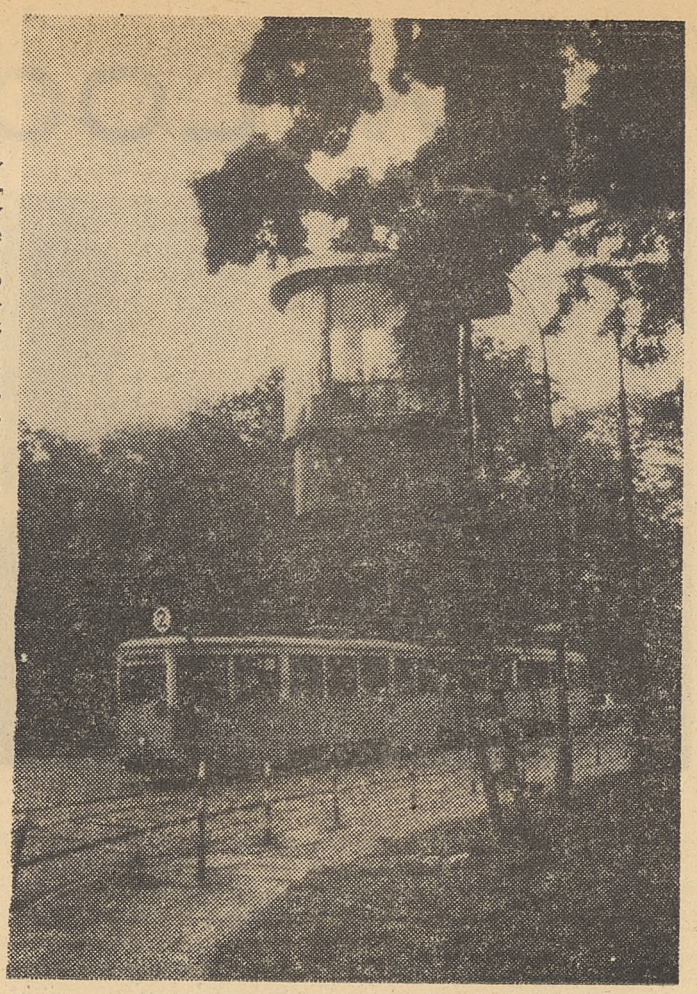
„Kurza Stopka"

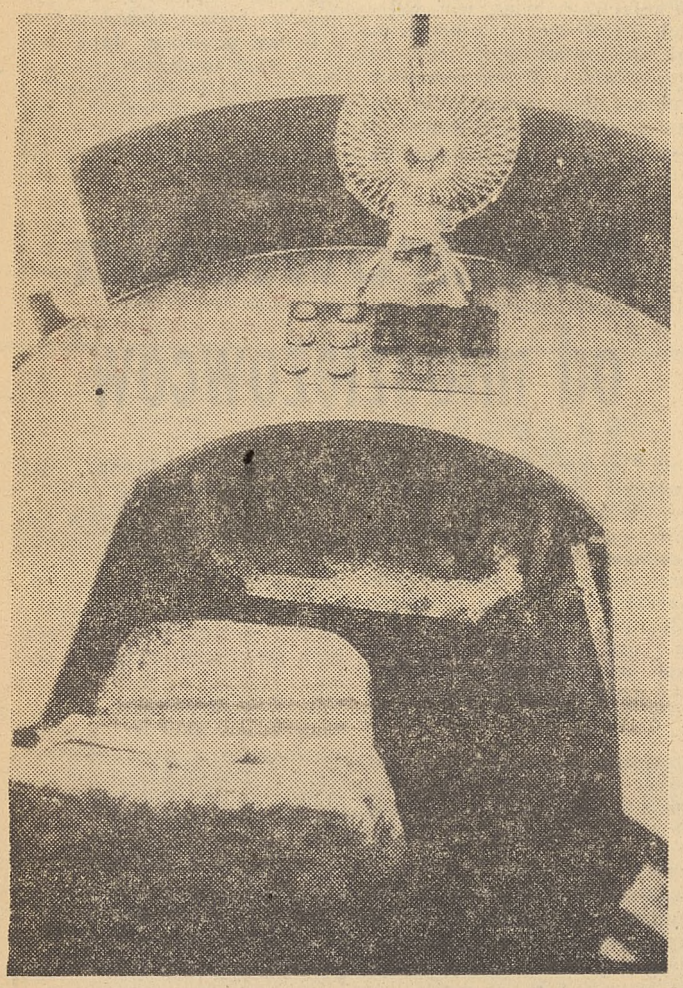
Jedni zwą to „kurzą stopką" inni „gołębnikiem", a jest to budka sygnalizacyjna usytuowana w. trójkącie komunikacyjnym, Waryńskiego—Dominikańska. Fakt, że wygląda to jak domek z bajki, chociaż wcale nie bajecznie pracuje się tam regulatorkom.

Samo wejście do budki niezbyt wygodne, bo prawie płonowe pokonałam odważnie. Znacznie mniej pewnie zaczęłam się czuć na górze, gdy przy energiczniejszym postawieniu kroku blaszane pudełko zaczęło się podejrzanie chwiać. Pani Barbara Styrna, manipulująca w gołębniku przełącznikami świateł i zwrotnic, do chwiejącego się miejsca pracy już się przyzwyczaiła. Nie robiło to na na niej wrażenia. Bywa jednak, że nerwy ją zawodzą. Najczęściej w czasie wiatru gdy, gałęzie i przechodzący akurat przez środek dachu kabel, uderza rytmicznie o blachę. Z niepokojem patrzyłam na poprzeczkę podtrzymującą sieć, widoczną akurat w środku szyby czołowej. Czy aby się nie urwie? Jej metalowe zakończenie znalazłoby się akurat w miejscu gdzie stoimy.

Patrzę na kable wysokiego napięcia, wychodzące bez osłony z budki. Wewnątrz strasznie ciasno. Pracujące kobiety muszą siedzieć cały czas z podkurczonymi nogami, nie ma miejsca na ich wyprostowanie. Gdy świeci słońce światła odbijają prosto w oczy regulującym, po 9 godzinach mają w oczach wszystkie kolory.

Pulpit sterowniczy chyba trochę nieporęcznie zamontowany. Przekładnie zwrotnic znajdują się nie pod odpowiednimi światłami sygnalizacyjnymi a obok. Poza tym znajdują się w pozycji poziomej. Czy nie mogłyby być w pozycji pochyłej? Mały wiatraczek nie wiele chłodzi, gdy słońce nagrzeje blachę. Myślałam więc, że w tym roku skoro słońca nie było za dużo, paniom nie było najgorzej. Pewnie tak by i było, gdyby





nie brak odprowadzenia wody nad schodami na zewnątrz. Przy wchodzeniu i wychodzeniu na głowę spada strumień, może i orzeźwiającej, tylko że prawie zawsze brudnej wody.

Przeglądam dokumenty dotyczące „gołębnika". Jest tego trochę. Parę lat temu wymieniono starą budkę drewnianą na nową blaszaną. Czy lepszą?

Z dokumentów wyczytałam, że któraś tam kolejna komisja z 16. VIII. 78 r. ustaliła iż „zainstalowane zostanie ogrzewanie szyb oraz grzejnik elektryczny do ogrzewania wnętrza. Jest tam także że „powyższe prace są niezbędne..."

W notatce z roku 1979 było, że zaproponowano zainstalowanie w ścianach bocznych budki grzejników z wagonów tramwajowych. Z protokołu komisji wiosennych przeglądów wynika, że nie ma tu klimatyzacji, trzeba obniżyć wysokość budki, bo w razie zerwania się poprzeczki grozi niebezpieczeństwem, konary drzew zasłaniają widoczność. Należy natychmiast poprawić stan zamocowania budki ponieważ balansuje przy wchodzeniu i wychodzeniu — też to odczułam — przerobić tablicę sygnalizacyjną, gdyż obecny system stwarza możliwość pomyłki, i koniecznie wykonać ogrzewanie bo jego brak wyklucza pracę zimą.

Na dzień dzisiejszy w „gołębniku" zamontowany jest grzejnik w ten sposób, że dotyka bezpośrednio nogi regulatorki, natomiast druga noga marznie i to bardzo szybko. Biorąc pod uwagę, że nie ma możliwości zmiany pozycji nóg przez cały czas pracy, perspektywa na zimę raczej mało przyjemna, a nie zapowiada się, że coś się zmieni na lepsze, bo z notatki służbowej z dnia 13. VI. br. wynika, iż budka zdaniem inż. Moskały, jest zainstalowana prawidłowo i nie budzi zastrzeżeń, a ogrzewania nie wykonają ze względu na brak wykwalifikowanych pracowników. Owszem podniesie się nieco poprzeczkę i obetnie konary. Nie zmieni się natomiast pulpitu. Wykona się jedynie osłonę.

A w ogóle to typ budki jest za mały, co komisja potwierdziła 7 podpisami. I co dalej? Oprócz czekania na łagodną zimę w żadnym z dokumentów nie wyczytałem, co zaleca się regulatorkom na mroźne zimowe dni? Zgadzam się z nimi, że ogrzewanie być musi. Może jednak ktoś zdecyduje się je wykonać? Mam nadzieję, że nasza redakcja zostanie o tym powiadomiona.

Filomena Serwin

KOMU HEADY?

Łodzie, pontony, kajaki, rakiety do tenisa, buty narciarskie, śpiwory, namioty, rowery, sanki, narty i wiele jeszcze innych różności służących krzewieniu kultury fizycznej, znajduje się, „na stanie" zakładowego TKKF-u.

Do maja br. było tego na, kwotę 739.710 zł, bez sprzętu turystycznego i sportowego, który posiadają na swój wyłączny użytek poszczególne zakłady, a zakupionego z nagród pieniężnych. Mowa tu jedynie o tym ogólno-zakładowym. Służy to wszystko całej załodze w godziwym zorganizowaniu czasu wolnego, no i wyrabianiu tężyzny fizycznej. Teoretycznie każdy może więc należąc do TKKF, za odpowiednią symboliczną opłatą pożyczyc coś dla siebie. Teoretycznie, bo praktycznie nie wszystko. Jaki bowiem cel byłby np. by na kurs narciarski wypożyczać takiemu co to i na oślej łączce się wywróci narty marki „HEAD' 'albo WISSY? Raz, że taki jeździć nie umie i jak zniszczy narty popularne to świat się nie zawali. Chyba nie zawaliłby się też gdyby przyszły adept narciarstwa zniszczył HEAD-y, ale koszt byłby już znacznie większy bo aż 8400 zł.

Gdyby w przedsiębiorstwie istniała wyczynowa sekcja narciarska byłaby konieczność zakupu drogich nart. Są one zakupywane indywidualnie dla poszczególnych osób. Przy wyborze nart brana jest pod uwagę waga zawodnika, wzrost no i oczywiście rozmiar obuwia. Dla kogo więc kupowane były drogie narty w naszym przedsiębiorstwie? Nie sprawdziłam, czy na przykład ja mogłabym sobie pożyczyć „Wissy" za 7100 zł, czy też „Heady" za 8400 zł, bo ci którzy zajmują się sprzętem byli na urlopie.

Prawdopodobnie jednak nie mogłabym pojeździć na tym „cudeńku", no cóż nie dla mnie kupowany, nie dla mnie przystosowany. Nie miałabym nic przeciwko takiemu sprzętowi narciarskiemu gdyby każdy z nas miał przedsiębiorstwo „dobrego wujka" i kupiono by mu „Heady". Tak jednak nie jest i być nie może. Bardzo dobrze że w przedsiębiorstwach popularyzuje się rozwój sportu, że zabezpiecza się częściowo sprzęt, tylko dlaczego nie wszystkim jednakowo. Dla jasności narty nie są u osób dla których kupowane w domu. Bo i po co zagracać sobie mieszkanie? Są jak być powinno w przedsiębiorstwie w magazynie sprzętu. A wypożyczyć i tak przecież nikt ich nie może — oprócz zainteresowanych.

Często sprzęt taki jak namioty i śpiwory jest zbyt długo przetrzymywany, nie oddawany po parę lat. Należałoby chyba bardziej rygorystycznie podejść do tego problemu. Stosować kary finansowe. Sprzęt zakładowy powinien służyć wszystkim zgodnie zresztą z przeznaczeniem lub motywacją gdy przyznawano pieniądze na jego zakup.

Przeglądając protokoły kontroli Zakładowej Komisji Rewizyjnej stwierdziłam, że często sprzęt przetrzymuja po parę lat — osoby, które na kupno powinno być stać. Nie chciałabym by zrozumiano, że oni nie mają prawa wypożyczyć. Mają. W takim samym stopniu jak inni. Tylko, że i terminy zwrotu powinny ich obowiązywać. Tak jak wszystkich.

Od przyszłego roku w przedsiębiorstwie będzie można wypożyczać także przyczepy campingowe. Mam nadzieję że opracowany regulamin ich przyznawania nie będzie sprzyjał praktykom opisanym wyżej. No i szczęściem dla przyczep tam wymiary osobiste nie będą miały już znaczenia, trzeba będzie mieć jeno samochód no i sprostać regulaminowi przyznawania, czy też wypożyczania.

F. Serwin

Milczenie nie zawsze jest złotem

Niedziela 10 sierpnia br. Godzina 8.45. Autobus linii „124", nr boczny 22396, jedzie ze stosunkowo dużą szybkością z Olszy w kierunku centrum miasta. Przy al. 29 Listopada, kiedy przejeżdża obok stacji benzynowej, jedna z pasażerek pociąga linkę od sygnału chcąc aby autobus zatrzymał się na przystanku „na żądanie" — przy cmentarzu. Niestety sygnał nie działa, a kierowca zupełnie nie reaguje na głosy zatrzymujących go pasażerek. Jedzie dalej i zatrzymuje się dopiero na przystanku przy ul. Montelupich.

— Zapytany dlaczego w autobusie jest zepsuty sygnał — nic się nie odzywa. Czy nie słyszał wołania osób, które chciały wysiąść na przystanku „na żądanie" coś tam wprawdzie odpowiada ale trudno usłyszeć co...

Cóż tu można dodać, chyba tylko to, że wprawdzie mowa jest srebrem, a milczenie złotem ale w tym konkretnie przypadku milczenie było co najmniej niestosowne ponieważ pasażerom należało się jakieś wyjaśnienie.

M. B.

Dialogi

(Dokończenie ze str. 1)

— Zlikwidować Przedsiębiorstwo Usług Socjalnych powołane przez Zjednoczenie oraz pozostawić kotłownię przy MPK.

— W trybie pilnym przystąpić do budowy zajezdni tramwajowej.

— Przyspieszyć i ustalić terminy wiążące budowy zaplecza techniczno-socjalnego dla Zakładu Transportu Gospodarczego.

— Przyspieszyć budowę nowych warsztatów torowych.

— Wybudować na wszystkich końcówkach tramwajowych i autobusowych pawilony socjalne dla regulatorów, motorniczych i kierowców.

— Rozwiązać problem zasilania Zakładu Tramwajowego w Nowej Hucie i budowy podstacji w rejonie Cementowni w trybie natychmiastowym.

— Poprawić natychmiast stan torowisk i sieci na terenie miasta przy udziale przedsiębiorstw specjalistycznych.

— Poprawić stan nawierzchni dróg, po których kursują autobusy.

— Rozwiązać problem bezpieczeństwa i przejezdności pod wiaduktem przy ul. Wrocławskiej.

— Przedłużyć cykle świetlne na skrzyżowaniach.

— Zakupić nowy dźwig tramwajowy.

— Zwiększyć pulę mieszkaniową dla załogi MPK.

— Zlikwidować pustostany mieszkaniowe w mieście i w ten sposób złagodzić problem mieszkaniowy pracowników MPK.

— Zwiększyć ilość przedszkoli na osiedlach.

— Zwiększyć ilość lekarzy specjalistów niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania Zakładowej Przychodni Zdrowia.

— Zwiększyć ilość miejsc w hotelach pracowniczych dla pracowników MPK.

— Skrócić okres używalności ubrań roboczych do 6 miesięcy.

— Powołać zespół do opracowania nowych, skróconych okresów używalności odzieży ochronnej. Zapewnić pracownikom ręczniki frotte.

— Zlikwidować po godz. 14.00 uprzywilejowanie w handlu detalicznym do zakupów poza kolejnością za wyjątkiem kobiet ciężarnych.

— Uwzględniając bardzo duże zanieczyszczenie m. Krakowa doprowadzić do bezwzględnego wyegzekwowania od zakładów pracy obowiązujących w tym zakresie przepisów.

— Wobec zmniejszającej się ilości służb nadzoru ruchu wprowadzić system automatycznego sterowania „Aster".

Powyżej zamieszczone wnioski do władz terenowych, skonsultowane zostały i zaakceptowane przez przedstawicieli załóg poszczególnych jednostek organizacyjnych naszego przedsiębiorstwa.

Prosimy o wyjaśnienie

23 sierpnia wieczór. Czwórka jadąca z Nowej Huty do Krakowa. Numer pierwszego wozu — 210. Dochodzi godzina 22.00. Na pętli przy Dworcu Wschodnim tramwaj zatrzymuje się na dłużej. Po kilkunastu minutach wreszcie rusza. Tyle... że do Nowej Huty. Bez słowa jakiegokolwiek wyjaśnienia. Na Rondzie Mogilskim pasażerowie usiłują interweniować. Dowiadują się, że motornicza składu ma numer 303. Tyle. O dalsze informacje o tej sprawie prosimy kierownictwo nowohuckiej zajezdni.

(K.G.)

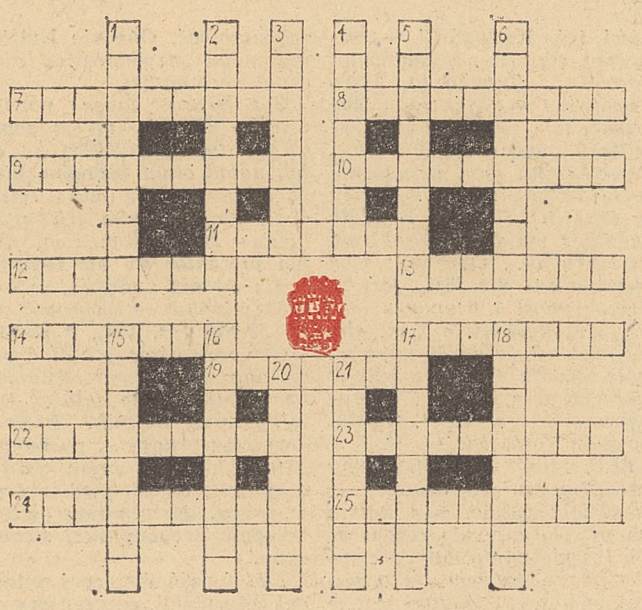
MOJE PYTANIA

Dlaczego na pomniku PAMIĘCI POLEGŁYCH w I-szej i II-giej WOJNIE ŚWIATOWEJ oraz ZAMORDOWANYCH W HITLEROWSKICH OBOZACH ZAGŁADY PRACOWNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ, który znajduje się w IV Zajezdni, jest biały orzeł na białym tle a nie na czerwonym?

Kiedy wreszcie zostanie zmieniony plakat, który od kwietnia br. wisi w oszklonej gablocie, stojącej przed warsztatami w IV Zajezdni?

CZESŁAW DYLOWICZ

KRZYŻÓWKA NR 104



POZIOMO: 7) Księgowy. 8) Nieduża szklanka. 9) Wyspa w rejonie Morza Karaibskiego. 10) Pieczywo na miodzie. 11) Imię kobiece, 12) Ozdobna flaszka. 13) Podpisują go mężowie stanu. 14) Część garnituru. 17) Również i nasze góry. 19) Silny wiatr na południu Francji. 22) Duża proca. 23) Aromatyczne ziele. 24) Wielożeństwo. 25) Tutaj można zawrzeć umowę.

PIONOWO: 1) Potajemne spotkanie. 2) Broń rakietowa z okresu II wojny. 3) Ssak z kieszenią. 4) Pasjonuje się muzyką. 5) Protektorat, opieka. 6) Stosowany dawniej obowiązek pracy na rzecz gminy. 15) Rodzaj wyrobu włókienniczego. 16) Godło, symbol. 17) Klej. 18) Surowiec do wyrobu świec. 20) „Rozrywa" umysłowo. 21) Państwo demokracji ludowej.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 102

Poziomo: 7. etykieta, 8. jaskółka, 9. pozłotka, 10. trubadur, 11. rezerwa, 12. kołdra, 13. turkus, 14. papuga, 17. kraksa, 19. sukmana, 22. champion, 23. manifest, 24. Śnieżyca, 25. rachunek,

Pionowo: 1. kryształ, 2. kreatura, 3. bramkarz, 4. majster, 5. postulat, 6. południk, 15. piramidy, 16. aspiryna, 17. karnacja, 18. kaletnik, 20. kontakt, 21 admirał.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nagrodę wylosował: Andrzej Wyporowski z Grupy Wypadkowej MPK.

„SYGNAŁY MPK" — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin, zdjęcia Stanisław Makarewicz.

Adres Redakcji: MPK Kraków, ul. Wawrzyńca 15 p 73.

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka — Ruch" Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. H-14