

SYGNAŁY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

RAPORT O STANIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE

Chcemy aby wszyscy znali prawdę!

Katastrofalny wręcz stan komunikacji miejskiej w Krakowie, był do niedawna jeszcze tylko tematem krytyki prasowej i mieszkańców tego miasta. Ci, którzy znali prawdę zaczęli być bezsilni. Wyczerpali już wszystkie koncepcje i możliwości. Pozostali jeszcze ci, którzy dzień w dzień wyruszali z racji wykonywanego przez siebie zawodu na ulice Krakowa — motorniczowie i kierowcy. Oficerowie nie sztabowi, a pierwszej linii frontu. A ci pewnego dnia nie wyrzucali. I wtedy właśnie z podgórskiej zajezdni nie wyjechało na linię 43 niesprawne wozy tramwajowe. Zadecydowała odpowiedzialność za bezpieczeństwo przewożonych ludzi.

Znalazły się jakimś cudem załatwione przez dyrekcję MPK i Zjednoczenie Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej części zamienne i przynajmniej na razie spowodowały powrót na linie tych wozów, które w pamiętnym dniu nie wyjechały z podgórskiej zajezdni.

I co będzie dalej? — pytali motorniczowie, a do chóru ich pytań dołączali swe głosy kierowcy z trzech krakowskich zajezdni autobusowych, których zawodowy los nie lepszy jest od tych pierwszych.

Postanowiono zaprosić do Krakowa przedstawicieli kil-

ku resortów, aby wysłuchali postulatów załogi i tu na miejscu, poznali prawdę o stanie komunikacji i warunkach w jakiej załoga przedsiębiorstwa pracuje.

W dniu 5 listopada br. przyjechał z Warszawy dyrektor departamentu komunikacji miejskiej w Ministerstwie Administracji Gospodarki Terytorialnej i Ochrony Środowiska — Zdzisław Mikulski.

Pokazano gościowi najtrudniejsze odcinki pracy naszej załogi we wszystkich zajezdniach, między innymi w autobusowej przy ul. Gwardii Ludowej, która oddana miała zostać do eksploatacji ostatniego czerwca br., a która pozostaje nadal jeszcze w budowie i równocześnie już od wielu miesięcy eksploatowana jest przez MPK. O trudnościach w jakich załoga nasza tam pracuje, można się więc tylko na miejscu przekonać.

Pokazano również najstarszą krakowską zajezdnię tramwajową przy ul. Rzemieślniczej i sąsiadującą z nią inne zakłady.

Pękająca w szwach zajezdnia, nie przystosowana jest zupełnie na przyjęcie nowoczesnego taboru tramwajowego; fatalny jest również stan torowisk zakładowych, których remont odkładany jest z braku wykonawców od kilku lat, a które prawie co dzień powodują wykołowania wozów tramwajowych.

Pokazano dźwig, który po-

winien być pomocny przy różnych awariach tramwajowych i przy wypadkach, a zupełnie nie spełniający swego zadania. Tych rzeczy jak gwintowniki, klucze, pilniki do metali. Są



Fot.: ST. MAKAREWICZ

nie wszedł do produkcji, a jego nieprzydatność trwa już 11 lat. W tym czasie inne przedsiębiorstwa komunikacyjne w kraju zaopatrzone zostały w nowoczesne importowane

dźwigi. Nie ma nowoczesnego dźwigu, ale nie ma również takich wydawałoby się prostych rzeczy jak gwintowniki, klucze, pilniki do metali. Są natomiast źle wyprodukowane szrotki i nie najlepsze kamienie ściernie. Wychodzą z zajezdni brudne tramwaje. Jak je myć skoro od roku nie można kupić do

myjni zbiornika i hydroforu.

W każdym z kolejno odwiedzanych pomieszczeń... wypożyczalni narzędzi, warsztacie ślusarskim czy elektrycz-

Namalowane zostały błędnie napisy w wozach tramwajowych z ZET Podgórze, informujące o rozmiarach bagażu — 20 cm x 30 cm x 42 cm. Otóż właściwe wymiary dozwolonego bagażu wynoszą 20 cm x 40 cm x 42 cm. Kto odpowiada za tę kompromitującą pomyłkę?

Przygotowano na okres zimy „skrobaczki” dla motorniczych do odgarniania śniegu ze zwrotnic.

Na przestrzeni III kwartału br., Dział BHP zorganizował 9 kursów, na których przeszkolonych zostało 167 uczniów, 137 pracowników nowo przyjętych i 68 motorniczych. W sumie 372 osoby.

Dział Socjalno-Bytowy zorganizował dla załogi sprzedaż na okres zimy: jabłek, warzyw

15 dni w MPK

ziemniaków. Do dnia 7 listopada br. rozprowadzono 1.136 kg jabłek, (jabłka sprzedawano na razie tylko w Zakładzie Budowlanym i wśród pracowników zatrudnionych przy ul. Wawrzynica), 185 kg marchwi, 302 kg pietruszki, 11.200 kg cebuli i 120 ton ziemniaków. Trzeba dodać, że ceny wymienionych produktów są niższe od rynkowych.

Od 3 listopada br. Dział Socjalno-Bytowy rozpoczął wydawanie posiłków regeneracyjnych dla osób pracujących w warunkach szczególnie ciężkich. Dziennie wydawanych jest około 2500 posiłków. Cena jednego wynosi 3,50 zł. W analogicznym okresie roku ubiegłego wydawanych było około 900 posiłków regeneracyjnych.

W dniu 6 listopada br. odbyło się spotkanie byłych działaczy organizacji młodzieżowych, na którym wybrano Zakładowy Zespół Działaczy byłych Organizacji Młodzieżowych przy naszym przedsiębiorstwie. Przewodniczącym został Jan Grudziński.

Od 4 do 29 listopada br. ulica Krakowska wyłączona została z ruchu tramwajowego. W tym czasie przeprowadzony zostanie w niej przez Zakład Torów remont kapitalny torów. Wyłączenie ulicy Krakowskiej z komunikacji miejskiej, powoduje duże „korki” w ulicy Bohaterów Stalingradu, którą skierowano dodatkową ilość wozów tramwajowych.

W ramach współpracy między Wydziałem Łączności a VIII Liceum Ogólnokształcącym mieszczącym się przy ul. Grzegorzeczkiej, przedsiębiorstwo otrzymało do dyspozycji bezpłatnie salę gimnastyczną. Począwszy od dnia 1 listopada br. można z niej korzystać w każdą sobotę w godzinach od 13.30 do 15.15.

Oby nam zima lekką była!

Ten wniosek nasuwał mi się po wysłuchaniu dyskusji na temat przygotowania do bieżącej zimy. Jest on zresztą jedynym, którego spełnienie w obecnej chwili, zapewnić może nam prawidłowe funkcjonowanie zimą. Jest już bowiem gruba za późno na dostarczenie materiałów i wykonanie większości prac z różnych zresztą przyczyn. Ale może po kolei.

Zastępca Szefa Zakładu Budowlanego inż. Józef Szpak przedstawił stan realizacji 56 punktów, które miał wykonać jego Zakład. Słyszeliśmy przeważnie: w trakcie realizacji, zrealizujemy wkrótce, nie jesteśmy w stanie zrealizować. Terminy realizacji często: 30 listopada, 15 grudnia. Odnosiłem wrażenie, że nie wszyscy u nas są obeznani z warunkami klimatycznymi Polski. Dlatego nie ma jeszcze szybkich potrzebnych do oszklenia świateł (podobno będą niedługo), brak zaworów elektromagnetycznych i wielu innych elementów. Tylko sporadycznie mógł inż. Szpak powiedzieć: — do dzisiaj zrealizowano.

Zgola zabawną (gdyby nie była smutną) wydała mi się kwestia remontu dachu nad lakiernią Zakładu Naprawy Autobusów. Zakład Budowlany nie robi tam nic, bo nie ma dokumentacji.

— A kto ma tę dokumentację zrobić? — nie wytrzy-

muje nerwowo reprezentujący interesy ZNA inż. Jerzy Urbanik.

— Przecież nie my. Skąd weźmiemy na to ludzi? — odpowiedział pytaniem inż. Szpak.

— My też chyba nie, bo nie mamy uprawnień.

Dyskusję zamknęto. Już po zebraniu ostatecznie zdecydowano, że dokumentację zrobi jednak Zakład Budowlany.

Dyskusja jest ostra. Inżynier Urbanik konkluduje: ZNA, ZEA Czyżyny i ZEA Bieńczyce pod względem budowlanym nie są przygotowane do zimy. Z tym zdaniem nie zgadza się inż. Szpak. Tłumaczy mi:

— Mieli do końca lipca zgłosić zapotrzebowanie na wykonanie prac zabezpieczających przed zimą. Z tego obowiązku wywiązał się tylko ZET Podgórze. A teraz wszyscy żądają.

Jest 3 listopada. Patrząc za okno — śnieg. Temperatura trzy stopnie poniżej zera. Poprzedniego dnia już zamorziło kilka autobusów. Rychło w czas przygotowujemy się do zimy!

Wynika następny spór. Co z kotłownią w zajedni Wola Duchacka? Wchodzi akurat na moment inż. Jan Taboła z Działu Inwestycji.

— Wczoraj kotłownia grza-

ła. W halach, gdzie remontuje się autobusy niestety jest zimno. Potem od zastępcy dy-

rektora do spraw technicznych mgr inż. Mariana Kalinowskiego dowiem się, że wszystko jest w porządku. Hale te, bowiem to hale postowe, gdzie zgodnie z dokumentacją temperatura powinna wynosić około 5 stopni Celsjusza. I tyle właśnie tam jest. Tyle, że my przekształciliśmy tymczasowo te pomieszczenia w hale naprawcze. I stał cały problem. Sytuację w trakcji autobusowej referuje inż. Henryk Albrecht:

— Nie ma akumulatorów...

— W najbliższym czasie będzie ich trochę — przerywa kierownik Działu Zaopatrzenia Materiałowego — Zdzisław Mazur. I już wynika kolejna wymiana poglądów. Akumulatorów nie wystarczy. Jak je rozdzielić, żeby było sprawiedliwie? Autobusy chcą jak najwięcej. To zrozumiałe. Ale swój przydział musi dostać Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego. Pogotowia techniczne i inne wozy specjalne też muszą wyjeżdżać codziennie na miasto.

— Musicie zrozumieć jedni drugich — apeluje inż. Marek Kuryłowicz.

Nie ma też kolenek gumowych i uszczeltek do „berlietów”. A w całym samochodzie występuje około 17 takich uszczeltek. Nalanie więc płynów „Borygo” i „Prodiol”, spowoduje, że szybko one wyciekną. Policzmy. Mamą na

(Dokończenie na str. 2)

Mówi się o tym prawie na każdym zebraniu... komu powinny podlegać kotłownie CO, palacze i pracownicy czuwający nad ich konserwacją. Jeszcze do niedawna nikt by nie pomyślał, że przeniesienie ich z Zakładu Budowlanego do jednostek organizacyjnych, w których aktualnie pracują i dane kotłownie się znajdują, rodzi nowy w naszym zakładzie pracy problem. Zakład Budowlany nie chciał się tych ludzi pozbyć. To reorganizacja „okroiliła” załogę tego zakładu o 36 pracowników. W tej cyfrze znaleźli się palacze CO i monterzy. Nie zwolniono ich, tylko przekazano innym jednostkom organizacyjnym. Czy kierownictwo Zakładu Budowlanego rości o to jakieś pretensje? Nie. Przecież zakład ten nastawiony jest przede wszystkim na pracę budowlano-inwestycyjną. Jeden kłopot więc z głowy. Między innymi również z zamawianiem opału i rozliczaniem się z niego.

Jedni chcą, drudzy nie...

A grzać trzeba

Rzecz w tym, że z faktu wejścia w posiadanie obsługi kotłowni co, jedni są zadowoleni, drudzy nie. Dlaczego? Zadowoleni są ci, u których jeszcze Zakład Budowlany zdażył zrobić w kotłowniach remont, a więc np. w Bieńczycach gdzie wymieniona została instalacja co, a w ZET Nowa Huta częściowo rury. Z niektórymi kotłowniami są już kłopoty więc najlepiej się ich pozbyć. A instalacje co, nie doglądnięte, niekonserwowane na bieżąco rzeczywiście mogą sprawić użytkownikom sporo kłopotów w eksploatacji.

Pozostaje jeszcze sprawa nadzoru nad kotłowniami co, którą winno sprawować dwóch mistrzów. Jeden z nich — Ryszard Niemiec jest obecnie pracownikiem Zakładu Napraw Tramwajów, drugi — Zygmunt Szczepanik w ZEA w Bieńczycach. Ponieważ jest ich tylko dwóch wypadłoby aby wykonali swe obowiązki — pierwszy w całej trakcji tramwajowej, drugi — autobusowej, a nie tylko ograniczali się do zakładów, w których etatowo figurują.

Trzeba dodać, że pod opieką Zakładu Budowlanego pozostają jeszcze kotłownie co. Ośrodka Szkoleniowo-Wypoczynkowego w Osieczanach i Szkoły Specjalnej w Żywcu, w której to w miesiącach wakacyjnych organizowane są dla dzieci naszych pracowników kolonie.

Jedni więc chcą być gospodarzami kotłowni na własnym terenie, drudzy nie. Tym, którzy chcą trudno się dziwić tym, którzy nie chcą... również. Rzecz chyba w tym, czy samym kotłowniom co, wyjdzie to na dobre.

M.B.

M.B.

Najpierw — nie niszczy

Modne jest w kilku ostatnich latach hasło odnowy Krakowa, miasta któremu zrozi zawalenie. Ale dopiero zupełnie ostatnio zaczęło się o tej sprawie mówić wszystkim. A więc i to, że ważniejsze od rewaloryzacji jest zapobieganie dalszemu niszczeniu krakowskich zabytków. Zresztą i o samą rewaloryzację działa się różnie. Ot choćby przykład organizacji młodzieżowej MPK, która zadeklarowała, chce uczestniczenia w pracach jeszcze w lutym ubiegłego roku. Zobowiązanie przyjęło, najprawdopodobniej zarejestrowano i od tego czasu zapanała cisza. Komitet Odnowy Krakowa zapewne jest zadowolony, bo przy wszelkiego rodzaju okazjach pochwalili się może, ile to godzin pracy zadeklarowała młodzież krakowska, a młodzież z MPK wciąż czeka. Zrobiła pierwszy krok i teraz chce pomagać konkretnie. Rzecz jednak w tym, że nie wie gdzie i w jaki sposób tej pomocy może udzielić. A przecież nasze przedsiębiorstwo jest jednym z większych w Krakowie, organizacja młodzieżowa liczy około 1000 członków, a będąc w posiadaniu MPK ciężki sprzęt, także zapewne mógłby się przydać przy odnowie. Przecież przy odpowiedzialnej organizacji pracy, można by zapewnić na pewien czas jego działanie na rzecz Krakowa. Nic z tego jednak. Społeczny Komitet Odnowy najwyraźniej nie życzy nam naszej pomocy. Nasze ambicje jako przedsiębiorstwa dużego, wpływającego w znacznym stopniu na niszczenie miasta są jednak większe.

A jeżeli już o niszczeniu mowa. Bardzo słuszne są głosy, które twierdzą, że tak jak dotychczas odnawiamy nasz gród, będziemy go odnawiać za kilkadziesiąt lat. Rzecz bowiem w tym, że nie jest zbyt wielką sztuką, posiadając odpowiedni sprzęt i fachowców przywrócić poszczególnym budynkom dawną świetność. Znacznie trudniej ochronić je przed po-

nowym zniszczeniem. Niedawno podniesiono sprawę trującej Kraków i niszczącego zabytki Huty Aluminium w Skawinie. A my również nie jesteśmy tu bez winy. Emitujące szkodliwe także dla murów substancje autobusy, „trzęsące miastem w posadach” tramwaje, to wszystko wynika z działalności MPK. I tu kolejny problem. Przed mniej więcej rokiem czytaliśmy w „Echo Krakowa” entuzjastyczną relację o węgierskiej metodzie układania szyn, które do minimum redukują wstrząsy wywołane przejazdami tramwajów. Z artykułu wynikało, że w najbliższym czasie metoda ta będzie stosowana w Krakowie. A potem o sprawie zapomniano i dalej przy remontach torowisk, układaniu szyn tradycyjną metodą. No cóż wprowadzenie nowej byłoby zapewne mniej efektywnym działaniem niż odnawianie kolejnego budynku. A, że w wyniku braku działań mogących wyeliminować wstrząsy, budynek za kilka lat znów będzie nadawał się do rewaloryzacji, to dla miłośników statystyki nawet lepiej. Wszak w ten sposób będzie można w sprawozdanie wpisać więcej wyremontowanych domów.

I jeszcze jedna sprawa związana z odnową Krakowa. Propaganda. Propaganda, która nam „już bokiem wyszła”. Robiona w niedobrym stylu, przeładowana, przegadana. Jej efekty miałem okazję niedawno zaobserwować. Zarząd Krakowski ZSMP zorganizował konkurs dla radiowców zakładowych, na audycję poświęconą odnowie Krakowa. Konkurs nie odbył się, bowiem z kilkudziesięciu działających w Krakowie rozgłośni wpłynęło zaledwie trzy audycje, mimo, że nagrody były atrakcyjne. Chyba nie trzeba wymowniejszego przykładu na to, do czego może doprowadzić zła, nieudolnie robiona propaganda, zachłystująca się pozornymi sukcesami. Zwłaszcza, gdy my krakowianie, mamy okazję codziennie konfrontować ją z życiem, które jest znacznie mniej różowe.

K. G.

Zacznijmy od zlikwidowania zagrożeń

Montownia Zakładu Torów. Tu między innymi produkuje się rozjazdy i zwrotnice do remontu torów jak też elementy wymienne do pogotowia technicznego. Produkuje się nie tylko na własne potrzeby ale również dla przedsiębiorstw budujących nowe linie tramwajowe — MPRI, Budostal i PRK-9. Jedną z niezbędnych czynności przy tych pracach jest spawanie. Część robót spawalniczych wykonywana jest na placu ale większość w małym, wydzielonym z ogólnego warsztatu pomieszczeniu. Jest ono bez sprawnej wentylacji.

Był nawet projekt racjonalizatorski ale wykonana na jego podstawie wentylacja, nie zdała egzaminu. Nie pomógł także zakupiony wentylator dachowy. Szukano więc kogoś, kto rozwiązałby problem. Znalazł się prywatny rzemieślnik i chciał podjąć się usprawnienia wentylacji. Nie można było jednak skorzystać z jego usług ponieważ przepisy zabraniają zlecania pracy osobie prywatnej.

Mówią pracownicy Zakładu Torów: — Od dwóch lat wentylacja w naszej spawalni umieszczona jest jako zadanie do wykonania w kompleksowym planie poprawy warunków i higieny pracy — grupowy inspektor BHP, frezer Czesław Szydłak.

— Dość już eksperymentowania, trzeba zakupić sprawdzony w innym zakładzie pracy projekt wentylacji i zastosować go u nas. Kto się ma jednak tym zająć? Moim zadaniem jest wykonać

M. B.

NSZZ „Solidarność” ma już w przedsiębiorstwie zdeklarowanych 4 tys. członków, przy stanie załogi około 3600 osób. Wymowne są chyba te liczby i o dużej popularności pisać nie muszę.

Do 4 listopada br. sytuacja była trochę nienormalna, bo ciągle jeszcze mamy Komitet Założycielski, a tymczasem życie wyłoniło konieczność reprezentacji tych czterech tysięcy, ich sytuacja była bowiem dość dziwna, ze starych związków wystąpili, nowe ciągle w stadium zakładania. Sprawę uregulowano o tyle, że zawarto porozumienie między Komitetem Założycielskim NSZZ „Solidarność”, a dyrekcją MPK. Jeden z punktów tego porozumienia mówi, że „Dyrekcja zobowiązuje się stworzyć warunki do współdecydowania w rozdziale wszelkich świadczeń socjalnych i bytowych załogi”. Inny, iż „Komitet Założycielski... zastrzega sobie prawo sprzeciwu wobec wszelkich decyzji naruszających uzasadnione interesy załogi...”. Nie będę tu cytować całego tekstu porozumienia, bo nie to jest celem tego materiału, chodzi o coś innego niż zaznajomienie z porozumieniem. Moim zdaniem jest tu sprawa znacznie ważniejsza.

Otóż do 4 listopada NSZZ był z prawnego punktu widzenia tylko Komitetem Założycielskim i teoretycznie, tylko w tym kierunku powinna się zamykać jego działalność. Wprawdzie aż do wyboru władz

— i będzie mogła mieć swoje konto. I jeszcze chyba bardzo ważna sprawa. Należąc do „Solidarności” będzie można korzystać z wszystkich możliwych do tychczas świadczeń socjalnych.

potrzebna, ale nie kosztem pracy, a obok niej.

Czym zajmuje się Komitet? W zasadzie głównym jego celem jak już pisałam wcześniej, jest zorganizowanie związku, doprowadzenie do wyborów. To przede wszystkim, ale jest szereg innych spraw, które muszą także być prowadzone na bieżąco. Przecież związki to ochrona interesów ludzi pracy. A te czekać nie mogą. Słusznie chyba zauważył wiceprzewodniczący Komitetu J. Ciurus. „My tak mówimy, a nie wszyscy wiedzą co mamy robić. Musimy robić to co dotychczasowa Rada tylko więcej i prawidłowo. Musimy prowadzić szczegółową kontrolę w wydziałach. To, że my ujawniamy braki w częściach to jeszcze nie wszystko. Musimy przeanalizować całą gospodarkę przedsiębiorstwa. I jeszcze jedno, trochę kulejemy organizacyjnie. We dwóch wszystkich nie podolamy, nie obejmujemy wszystkich spraw”.

Zebrani zdeklarowali się, że raz w tygodniu każdy będzie przychodził do Komitetu i pomagał. Ustalono, że trzeba do przedsiębiorstwa zaprosić komisję rządową.

Czy komisja przyjedzie? Czy pomoże rozwiązać nasze problemy? Zobaczymy.

„Solidarność” już działa

związkowych nadal jest Komitetem Założycielskim, ale z określonymi już uprawnieniami (10 bm. zatwierdzono statut).

Składki związkowe NSZZ „Solidarność” będą pobierane w dotychczasowej wysokości to jest 1 procent od wynagrodzenia. Sprawa składek jest także ujęta w porozumieniu tym razem ze starymi związkami, dyrekcją i Komitetem Założycielskim. W myśl obydwu porozumień ci, którzy wystąpili z dotychczasowych związków składki będą mieli potrącone nadal w dotychczasowej wysokości. Pieniądze będą w depozycie w przedsiębiorstwie do czasu gdy „Solidarność” uzyska osobowość prawną — już to się sta-

Uczestniczyłam w zebraniu Komitetu Założycielskiego. Było to ostatnie zebranie tego typu w godzinach pracy, zgodnie zresztą także z tekstem porozumienia. I chyba słusznie, że miast radzić, będziemy pracować. Przecież bardzo dużo zastrzeżeń do administracji przede wszystkim, miano o to, że ciągle organizowane są zebrania w godzinach pracy, że odrywa się ludzi od roboty. Cokolwiek mówią specjaliści o odnowie, o nowym kursie w polityce ekonomicznej kraju, to bez względu na to, kto ma rację, gadaniem odnowy nie zrobimy. Potrzebne są zmiany w sposobie zarządzania, ale i w sposobie podejścia do pracy, do jej jakości. Dyskusja jest

Chcemy aby wszyscy znali prawdę!

(Dokończenie ze str. 1)

— olbrzymia hala i nie mniejsze jej zapylenie. Brak wentylacji. Stanowiska pracy jedno obok drugiego. Ciasnota.

Stary barak, a w nim Oddział Sieci. Prymitywne warunki i znów olbrzymia ciasnota. Część prac z konieczności wykonywana musi być przez okragły rok na zewnątrz pomieszczenia. Tu właśnie regeneruje się i produkuje wiele kilometrów sieci trakcyjnej i kablowej.

Wozy Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego z konieczności stoją na wolnym powietrzu — ponad 100 jednostek. Między nimi i wozy sieciowe, których takie garażowanie z uwagi na bezpieczeństwo pracujących później na ich pomostach ludzi jest surowo zabronione.

Na godzinę 13.00 zaplanowano spotkanie w świetlicy przy ul. Bocheńskiej. Zamiast do samochodu, poproszono gości do... tramwaju, niech zobaczy tłumy na przystankach, zauważy jak zniszczone są torry, po których jeżdżą wozy tramwajowe.

Trudno gdziekolwiek zdążyć krakowskim tramwajem, dlatego też spotkanie w świetlicy przy ul. Bocheńskiej przesunęło się o kilkanaście minut. Przybyło na nie kierownictwo polityczno-społeczne, przedstawiciele Komitetu Założycielskiego NSZZ „Solidarność” oraz inni przedstawiciele załogi.



Zabrali głos szefowie trakcyjnej i autobusowej z-cy dyrektora mgr inż. Tadeusz Trzmiel i mgr inż. Stanisław Kowalczyk. I znów mówili prawdę o stanie miejskiej komunikacji w Krakowie. Trudno wymienić tu wszystkie sprawy jakie poruszyli. Ale najważniejsze to: ilościowe zapotrzebowanie na nowy tabor zarówno tramwajowy jak i

autobusowy, zaopatrzenie w części zamienne, fatalny stan taboru i torów oraz zatrudnienie.

Opracowany przez dyrekcję przedsiębiorstwa raport o stanie miejskiej komunikacji w Krakowie, stał się podstawą do burzliwej dyskusji.

Przedstawiciele Komitetu Założycielskiego NSZZ „Solidarność”, zażądali przyjazdu

do MPK w Krakowie Komisji Resortowej na czele z ministrem, a termin na odpowiedź w tej sprawie wyznaczili na dzień 15 listopada br. W przypadku jeżeli nie otrzymają w wyznaczonym terminie odpowiedzi, sami podejmą decyzję o wycofaniu z ruchu całego, niesprawnego taboru.

M. B.

(Dokończenie ze str. 1)

stanie inwentarowym 291 „berlietów”. Jeden samochód potrzebuje 65 litrów płynu. Koszt 1 litra Borygo — 25, 50 zł, Prodiolu — 32 zł. Przyjmujemy aktualnie, że codziennie do każdego „berlieta” trzeba będzie dolać 5 litrów płynu. Gdyby w pełni szczerze były układy, w których funkcjonuje ten płyn dla jednego samochodu wystarczyłoby około 100 litrów na całą zimę. Obecnie szacujemy, przy założeniu, że zima trwać będzie od 1 listopada do 31 marca, że zużyjemy ponad 300 litrów „Prodiolu” i „Borygo” do każdego wozu. Pomnożmy tę liczbę, przez podane wyżej ceny i je przez ilość MPK-owskich „berlietów”. Czy nie szkoda tych milionów?

Osobny problem to zimowe paliwo, bardzo drogie. Dostawienie jest dopiero w przypadku wystąpienia silnych mrozów. W efekcie zakłócenia w

komunikacji potrwają 3 do 4 dni. Potrwać muszą, gdyż nie ma możliwości technicznych szybszego dokonania wymiany paliwa.

Tramwaje. Mówi inż. Zygmunt Korajda. Przegląd to-

— Podobno w Podgórzu jest aktualnie tylko 20 metrów — ripostuje inż. Korajda.

Jak jest naprawdę nie ustaliłem. Nie ustaliłem, bo „wyśiadła” centrala telefoniczna w podgórskiej zajezdni. Jeszcze

— Trudno by było. Już łatwiej mógłbym powiedzieć co mam. Znacznie mniej gadania.

Dziękuję. Ta odpowiedź mi wystarczy.

Patrzę znów w okno. I coraz dokładniej wiem, że jeżeli zima będzie łagodna, to będziemy mieli kolosalne trudności. To nie pomyłka. O srożej zimie nawet nie wspominałem. Wtedy będzie tragedia. A może nas uratować tylko zupełnie brak ujemnych temperatur i śniegu. Czy tak będzie? Podwórze za oknem akurat pokrywa się białym puchem.

Dalej. Nie ma ogrzewaczy OT — 2 niezbędnych do ogrzewania przednich szyn w tramwajach. Bez nich w czasie mrozów jeździć się nie da, bo nie można prowadzić

Oby nam zimą lekką była!

ów ma być zakończony 31 grudnia. Bez komentarza. Zakład Sieci jeszcze nie przystąpił do pracy. Jak wyżej. Piasku w zajezdniach nie ma.

— Podobno jest w Nowej Hucie 80 kubików, w Podgórzu 60 — wtrąca inż. Kalinowski.

Zrobimy i tak co innego

Na temat wskaźników dyrektywnych a raczej ich zasadności i realności wykonania pisałam już wielokrotnie. Były to jednak tematy traktowane jednostkowo.

Nieprawda, że o tym mówi plan był „tabu”. Mówiło się i pisało wtedy tylko się dopiero dziś, że wcześniej że dziwne, tego nie brano pod uwagę przy konstruowaniu planu. Przez lata deformacji doszło do takich paradoksów że plan robiło się chyba dla samej sztuki planowania. Był bowiem w wielu wypadkach tak absurdalny, że trzymać się go byłoby szaleństwem. I następne szaleństwo: jedynym rozliczeniem, które respektuje bank, to jest właśnie rozliczenie, z planu rocznego gdzie większość wskaźników jest dyrektywna.

Jakież to są te wskaźniki dyrektywne i zalecenia? Wymienia tylko najważniejsze: wozy w ruchu, współczynnik wykorzystania taboru, liczba

wozokilometrów, przewozów pasażerskich, wartość sprzedaży a więc wpływy, koszty własne przedsiębiorstwa, dotacja przedmiotowa, usługi dla ludności, zatrudnienie, osobowy fundusz plac, nakłady na inwestycje.

Nielogiczności w planowaniu zaczęły się już w momencie jego opracowania, wskaźniki były ustalone nie tylko na podstawie ilości taboru, który aktualnie przedsiębiorstwo posiadało ale także na podstawie tego co przedsiębiorstwo spodziewało się otrzymać tyle że nie miało potwierdzenia, iż nowy tabor dostanie, a już nawet jeżeli, to nikt nie był w stanie powiedzieć w przybliżeniu, kiedy to nastąpi.

Do planu wprowadza się wskaźniki takie jakie wykonaliśmy edyby był przewidziany tabor. A ten powiedzmy dostarczony jest w IV kwartale. Co wtedy? Ano nie. Tyle, że plan trzeba korygować, czym zaaobserbowany jest bez reszty Dział Ekonomiczny. Tym to sposobem zamiast zajmować się dwa razy w roku planem, raz — konstruowaniem, dwa — rozliczeniem a w pozostałym okresie myśleć jak ekonomiczniej a więc lepiej pracować przez cały rok zajmuje się korektą planów.

Chcąc zapewnić zgodność rocznego planu technicznego z planami kwartalnymi narzuca się zakładom do wy-

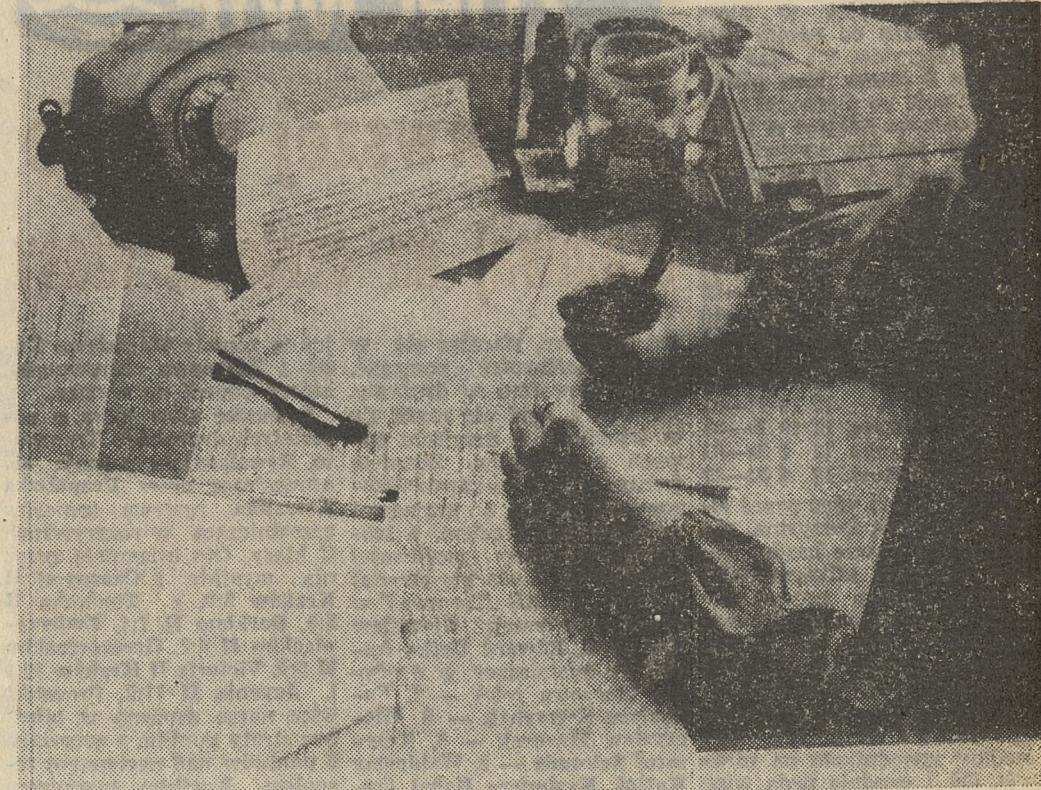
konania świadomie wskaźniki nierealne. Dla przykładu: przydziela się danemu zakładowi do wykonania plan na 200 jednostek, a wiadomo, że posiada tylko 180. A więc plan dla planu a nie do realizacji.

I jeszcze jeden chociaż nie jedyny paradoks. Miał ustalać zadania w oparciu o plany poszczególnych zakładów jest akurat odwrotnie, są im narzucane odgórnie do wykonania.

I znów ciekawostka Korekty planów kwartalnych robi się ciągle, korekta planu rocznego musi się zrobić do 30 września. Powiedzmy, że w trzech kwartałach nie było dostaw taboru, poprawki musza obejmować cały rok więc i IV kwartał jest uwzględniony, a w czwartym tabor właśnie się dostaje, bądź — bo i tak się zdarza — dostanie się więcej. Co wtedy? Wypadałoby taboru nie eksplatawać co jest takim samym absurdem jak układanie planu.

Tak zdarza się nie tylko dlatego, że nierytmicznie i niewiadome dostawy taboru, ale także i nieznanie terminów remontów zleconych jak też nierytmiczne dostawy części, remonty zlecone wiele innych czynników. No cóż gdzie indziej też planują i niby dla czego miano by lepiej niż u nas? Czy istnieje wyjście z sytuacji? Owszem. Takim jest plan operacyjny. Wprawdzie był on też stosowany dotychczas ale, przy rozliczeniach

rocznych czynniki zwierzchnie go nie respektowały a już na pewno nie tolerowały bank a wiadomo — bank to pieniądza.



Wydaje mi się, na szczęście nie tylko mnie, że podstawą pracy powinien być plan operacyjny, zatwierdzony przez jednostkę nadrzędną, a roczny

jedynie planem orientacyjnym. Nie dochodziłoby wtedy do takich paradoksów, że nierealny z punktu widzenia logiki plan zostaje także wbrew logice

ale do 12. XI, nikt w przedsiębiorstwie jeszcze nie wiedział jak.

Oby był plan taki, że nie można go będzie przekroczyć,

przekroczony, tyle, że efekty — już logicznie rzecz ujmując — żadne.

Tak było dotychczas. Jak będzie teraz? Podobno inaczej

ale za to na pewno będzie go można wykonać.

FILOMENA SERWIN
Fot. ST. MAKAREWICZ

Budowa budynku administracyjnego przy ul. Brożka ma już swoją wieloletnią tradycję. W Krakowie lubimy jubileusze. Czy i ten — długoletniej budowy — będziemy fetować? Najbardziej w tym wszystkim podoba mi się to, że kiedy „wielka budowa”, aczkolwiek nie priorytetowa dla miasta zostanie zakończona, być może nie będzie można tam się przeprowadzić bo... drobnostka, nie będzie połączenia telefonicznego.

Początkowo wydawało się, że największe kłopoty sprawi zakup centrali telefonicznej. Nie było to zresztą tylko przewidywania. W naszym ministerstwie w departamencie inwestycji, w wydziale zaopatrzenia w maszyny, przydziałami na centrale jak... ziemniakami. Co za szczęście dostać przydział niech świadczy fakt, że departament ma do rozdysponowania aż... 7 procent swoich zamówień. Tyle bowiem realizuje Ministerstwo Łączności. Jeżeli dodamy, że pierwszeństwo przydziału mają inwestycje priorytetowe, a budynek administracyjny MPK w Krakowie dla nikogo taką inwestycją nie jest, możliwość zakupu jest zerowa. Co innego gdybyśmy posiadali dewizy. Acha, by być sprawiliwami nie można powiedzieć, że nie

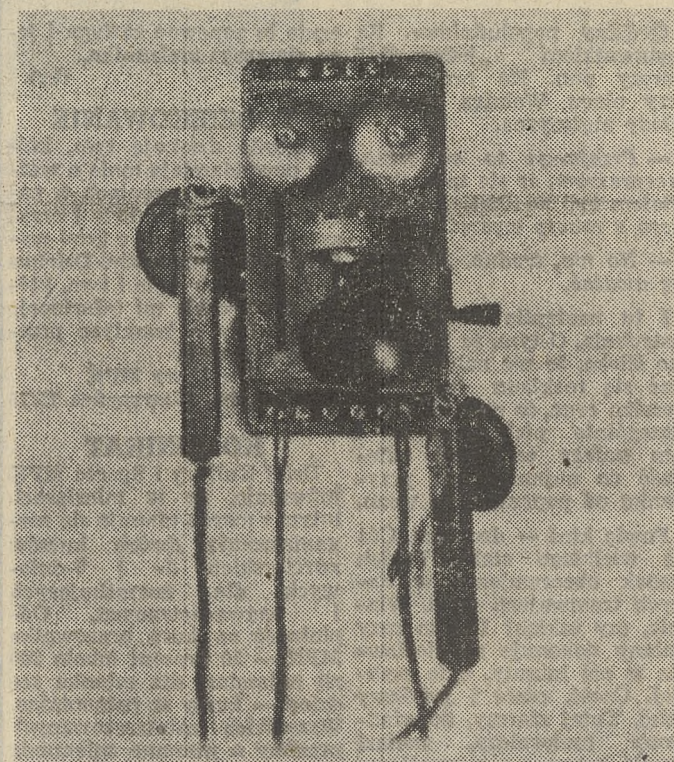
udzielano nam pomocy. Były interwencje naszego Zjednoczenia u ministra. Prezydent wysyłał pisma także. Tyle, że bez skutku. Co w tej sytuacji robi Dyrekcja Rozbudowy Miasta Krakowa? Proponuje nam centralę ręczną. Wyjście jedyne, tyle, że nie do przyjęcia przez MPK.

W nowym budynku zaplanowanych jest 400 numerów telefonicznych. W tej chwili na Wawrzyńca mamy, niewiele ponad 100 numerów. Nie znając i nie widząc pracy na centrali można by powiedzieć: to idealne zajęcie, praca czysta, tylko, trochę pogadać, parę ruchów rękami, to wszystko. Mając centralę obok, wpadam tam czasami, ba raz nawet łączyłem rozmowy. Doprawdy nie ma czego zazdrościć telefonistkom.

Nie wchodzę w szczegółowe techniczne rozwiązania działalności ręcznej centrali na 400 numerów. Ogólnie rzecz ujmując musiałby być cztery stanowiska pracy plus stanowisko pośrednie, gdyż sznury ze stanowiska pierwszego nie dostałyby do stanowiska czwartego. Pomijając techniczne trudności rozwiązania, nie bardzo widzę pracę kobiet — bo one by tam chyba były zatrudnione — na tej „nowej centrali”. Mając te, wszystkie „przeciw” ręcznej

centrali dostaliśmy centralę wprowadzić starą ale automatyczną. Zrozumieliśmy, że jest rzeczą, że działanie będzie gorsze, bo bardziej na-

rażone na awarie. Gdzieś przecież te- urządzenie wy- rzucano i nie dlatego „że nie znalazły zastosowania”. Oczywiście przed zainstalowaniem



ich u nas przejdą remont kapitalny. Koszty? No powiedzmy pomimo, że darmocho, takie jak urzążeń nowych. Czy nam się więc to opłaca? Oczywiście, że nie. Czy jest jednak inne wyjście?

Po latach boju o przydział i zakup centrali automatycznej wynikił nowy bodajże naj-

zostanie ukończona przed terminem likwidacji nowooddanej centrali. Oby tylko nie miał racji.

Nagle więc przydział i zakup centrali automatycznej przestał być ważny. Oczywiście kabel podłączeniowy przeciągnąć można, tylko kto ma to zrobić? Inwestor a więc

Automat cenny jak... ziemniaki

większy problem. 10 lat temu gdy planowano budowę MPK-owskiego budynku administracyjnego projektowano połączenie go kablem telefonicznym do centrali na ulicy Krasińskiego. W tym roku likwiduje się centralę na Krasińskiego, zastępując ją centralą na Brożka. Wszystkie podłączenia ze starej zostaną przeniesione na os. Podwawelskie. Okazuje się, że podłączenia — plany nie. Tym to sposobem problem centrali budynku administracyjnego został rozwiązany. Widocznie nikt nie wierzył, że budowa

DRMK — nawet by zapłaciła. Nie ma jednak komu. Ee, nie ma nawet planu tych robót. Prawdopodobnie będziemy robić sami. Inwestycja poza planem no i w szybszym tempie musi być wykonana. Będzie to o wiele lepsze? Na pewno lepsze od zupełnego braku połączeń, ale... Ciekawe, że w tym wszystkim nie ma winnych. Oprócz tego, że jest źle nie nikomu — od ministerstwa począwszy, a na naszym Wydziale Łączności skończywszy — zarzucić nie można.

S. SERWIN

Ciągle piszemy o dachach, a konkretnie o dziurach w dachach, obciążając lejącą się za kółkami pracownikom wodą — Zakład Budowlany. Niby trudno inaczej, bo do deszczu pretensje kierować to skutek żaden. Toć by nawet odpowiedzi, że trudności obiektywne spodziewać się nie można było. Postanowiłam dotrzeć do „winowajców” ciekających dachów. Rozmawiałam o dziurach z szefem Zakładu Budowlanego inż. Z. Klimkiem i jego zastępcą inż. J. Szpakiem. Powiedzieli mi, że ogólnie w MPK z remontami dachów nie jest źle. Uporano się z nimi w 90 procentach. Potrzebne by było jeszcze trzy dni ładnej pogody by zakończyć remont na IV zajezdni no i także tej nieszcześniejszej lakierni w ZNA.

Jak to jest od podszewki? No cóż plany buduje się niestety nie na miarę możliwości, a na miarę potrzeb. Stąd w wielu wypadkach ich nierealność. I druga sprawa. Co z tego, że plan byłby nawet prawidłowy to znaczy taki który zakład może zrealizo-

wać, jeżeli prawie z góry wiadomo, że na pewno wtedy kiedy zaplanowano rozpoczęcie robót, nie będzie wszystkich zaplanowanych materiałów. Tak było także z niesławnymi już dachami. W ubiegłym roku złożono zamówienie na kotły do grzania lepiku. Wystosowano też w odpowiednim czasie pismo do kompetentnych osób by Zakład Torów składał w jedno miejsce drewniane zużyte podkłady torowe. Miały być używane jako materiał opałowy pod kotły z lepikiem. Jak dotąd nie udało się ustalić co dzieje się z podkładami, na pewno jednak Zakład Budowlany, korzysta z nich sporadycznie. W tym roku rozpoczęto remont dachów bardzo późno. Dopiero w lipcu zakład otrzymał kotły, miał wprawdzie już lepik, ale nie było czym pod nim palić. Złatwiać trzeba było niestety przez znajomości w innych przedsiębiorstwach. Potrzeby znacznie przekraczają możliwości. Świadczy o tym fakt, iż trzeba by było wykonać w przedsiębiorstwie prace w ro-

Od podszewki

ku 1981 za 60 mln zł, a można tylko za 25 mln zł. I choćby zatrudniono trzy razy więcej ludzi to nie to nie da, bo brak jakiegokolwiek zaplecza i to nie tylko tego socjalnego, ale technicznego no i przede wszystkim magazynowego.

Pomimo braków materiałowych i transportowych w Zakładzie Budowlanym ludzie nie czekają na robotę. Pracują w większości przypadków w akordzie, i sami zainteresowani są więc tym by front robót był. Tak było np. w tym roku z malarzami. Nie było sensu malować pomieszczeń jeżeli dachy ciekły. Pracowali więc malarze z dekarzami na dachach.

Czego zresztą nie robią ludzie z „budowlanego?”. Ot, ostatnia rozwoził ziemniaki pracownikom do mieszkań. Nie było oporów? Przecież tego nie mają pewnie w zakresie czynności? U nas takie rzeczy są nie do pomysłu-

nia — powiedział szef. Ot ludzie idą i robią, bo trzeba. Słuchając o tym, że robią wszystko zastanawiam się co by też działo się, gdyby motorczyń, lub kierowcom będącym w rezerwie zaproponować rozwożenie ziemniaków. Ilu by było chętnych?

I jeszcze jedna sprawa związana także z dachami chociaż nie tylko. Bardzo niewiele obiektów MPK ma swoją dokumentację. Większość jej nie posiada. W przedsiębiorstwie nie ma kto tego robić. Wprawdzie uchwała KSR z 1978 roku taka komórka miała powstać ale uchwała pozostała tylko na papierze. Z konieczności wykonawcy robią więc dokumentację sami. Jeżeli do tego dodamy, że w przedsiębiorstwie tylko moi rozmówcy, a więc dwie osoby mają uprawnienia budowlane, no i że brakuje dwóch kierowników budów, a mistrzowie zamiast pilno-

wać roboty zajmują się także rozliczaniem materiału, odpowiedzialność zaś za wszystko podpisuje szef bądź jego zastępca dziw bierze, że Zakład Budowlany nie przyjmował ludzi do pracy a zmuszony był w tym roku zwalniać. Fakt, że fachowców, dobrych pracowników nie zwalniano. Cóż jednak z tego skoro tych, że przyjąć na miejsce zwolnionych nie było wolno.

Wracając jeszcze do planu. Zakład Budowlany sporządza go na podstawie zleceń prac przysyłanych przez poszczególne kierowników. Jeszcze się nie zdarzyło by zainteresowani a więc zleceńodawcy zmieścić się w czasie. Co do terminu wykonania zadań to odwrotnie chcą by budowlani zdążyli na czas. Spóźnione zlecenia na prace to nie tylko nieterminowe „napisanie planu”, to także późne zamówienie na materiały. A „zaopatrzenie” też ma swoje terminy. Tym sposobem koło się zamyka, a krąg niezadowolonych rośnie.

Najbardziej — obok braków materiałowych — denerwuje

ciągle nieświadomość czy dostaną w zakładzie samochodów do przewiezienia ludzi, czy też nie? Dobrze by chyba było by dyspozytor transportu powiadomił codziennie czy będzie w danym dniu czym jechać. Ludzie robiliby co innego a nie czekali i tracili czas.

Tak naprawdę to najbardziej Zakładowi Budowlanemu opłaca się przyjmować zlecenia z innych przedsiębiorstw. Nie trzeba wtedy martwić się o materiały, transport i dziesiątki innych spraw. Tak tylko, że my wprawdzie jesteśmy przedsiębiorstwem usługowym tyle, że nie budowlanym a komunikacyjnym. A jeżeli już swój Zakład Budowlany mamy i chyba nikt negować nie może konieczności jego istnienia to najwyższy czas pomyśleć by był on z prawdziwego zdarzenia. „Partyzantka” nam się już nie opłaca, a pracy wymagamy — i słusznie — dobrej jakościowo. Tyle, że ona taka była trzeba stworzyć po temu

F. SERWIN

I CO Z TEGO PLANOWANIA?

Dobiegła końca pierwsza runda rozgrywek piłkarskich o mistrzostwo krakowskiej A klasy. Rozgrywki, szczegółowo relacjonowała krakowska prasa, zwalnia nas więc to od podawania wyników uzyskanych przez naszych piłkarzy. Podajmy może tylko, że w 13 spotkaniach Tramwaj stracił zaledwie pięć punktów: przegrywając w pierwszym meczu na swoim boisku z Georytem 0:1 oraz remisując 3 mecze. Nasi piłkarze zajmują po pierwszej rundzie pierwsze miejsce w tabeli. A oto jak ona wygląda:

1. Tramwaj	13 21 36—6
2. Świt Krzesz.	13 20 28—16
3. Georyt	13 19 19—13
4. Armatura Kr.	13 16 21—13
5. Grębałow.	13 14 25—20
6. Grzegórzecki	13 14 22—22
7. Nadwiślan	13 13 16—18
8. Wieczyśta	13 11 17—20
9. Tonianka	13 11 12—25
10. Orleń Rud.	13 10 20—21
11. Czarni Kr.	13 10 17—21
12. Strażak Racz.	13 10 19—31
13. Proszowianka	13 7 20—34
14. Piłomień Rusz.	13 6 21—27

Sytuacja jest więc przed zimową przerwą korzystna, ale do awansu jeszcze bardzo daleko. Na razie piłkarze dalej trenują, bowiem prowadzący drużynę od pierwszego września Mieczysław Adamczyk, przerwie zimową zaplanował od połowy grudnia do 6 stycznia, twierdząc, że zbyt długi rozbrat z piłką nie wyszedłby zawodnikom na zdrowie. Od 1 grudnia będą więc nasi zawodnicy trenować w hali Wawelu. Treningi odbywają się 4 razy w tygodniu, zaopatrzenie w sprzęt jest nie najgorsze, brak natomiast możliwości regeneracji sił po wyczerpujących zajęciach. Zarząd klubu pozytywnie ustosunkowany jest do działalności trenera, nie przeszkadza

SPORT TURYSTYKA ZDROWIE

Po pierwszej rundzie Tramwaj na czele A klasy

mu w pracy, starając się w miarę możliwości pomagać. Także atmosfera w drużynie, jest dobra, stąd nie myśli się w tej chwili o przyjęciu nowych zawodników. Zdaniem trenera ściągnięcie zawodników równych klasą z grającymi miałyby się z celem, a lepszych nie mamy możliwości sprowadzić. A oto kto strzelał bramki dla ZKS „Tramwaj” w rundzie jesiennej: Stanisław Kuć — 9, Edward Hefko (zawodnik spełniający w drużynie kluczową rolę) — 7, Eugeniusz Szczyrbak — 6, Mieczysław Mazurek — 5, Krzysztof Sekunda — 3, Waldemar Kozioł, Kazimierz Habel (kapitan zespołu) i Zdzisław Mrowczyk po 2, ponadto grali: Jan Tomczyk, Zbigniew Sendor, Jerzy Szafraniec, Paweł Stanecki, Wiesław Piszczek, Ryszard Przebinda, Władysław Kozioł, Piotr Szewczyk, Zdzisław Pieprzyc, Jerzy Pszyk i Zbigniew Dudek.

Na wiosnę nie zobaczymy

już w zespole Stanisława Kucia i Zdzisława Mrowczyka, którzy odeszli do wojska.

I jeszcze słów kilka o pozostałych drużynach Tramwaju. Rewelacyjnie spisuje się prowadzona przez Franciszka Kowalika rezerwa seniorów uczestnicząca w rozgrywkach C klasy. Oto osiągnięte przez nią wyniki: z Czarnymi II Kraków 5:0, z Tonianką II 6:2, Borkiem II 7:1, Zwierzyńskim II 8:2, Grzegórzeckim II 5:0, Victorią II Kraków 12:1 i Juwenia II 11:2. Prowadzi więc nasza drużyna w tabeli bez straty punktu, z przewagą 6 punktów nad następnym zespołem. Rządkiem wyczynem popisał się zawodnik tej drużyny Jerzy Pszyk zdobywając w 7 meczach 22 gole. Pozostałe bramki dla Tramwaju II zdobyli: Andrzej Sendor — 8, Zbigniew Dudek — 6, Paweł Stanecki — 4, Zdzisław Pieprzyc — 3, Kazimierz Bielecki, Krzysztof Sekunda, Adam Galaś po 2, Janusz Wal-

czyk, Marek Chrościel, Władysław Baś, Ryszard Szutowski i trener Franciszek Kowalik po 1.

Nieco gorzej natomiast wiedzie się, grającym w klasie wydzieleni, prowadzonym przez Stefana Sekowskiego juniorom. Oto ich wyniki w rundzie jesiennej: z Grębałowianką 3:8, Skawina 2:1, Orłem, Piaski Wielkie 3:2, Puszcza Niepolomice 3:9 (zawody unieważnione, ponieważ w drużynie Puszczy grali zawodnicy starsi niż dopuszcza regulamin rozgrywek i zespół ten został wycofany z rozgrywek), Świtem Krzeszowice 4:4, Kablem 0:3, Garbarnia 0:5, Gościubia, Sulkowice 2:4, Clebardia 3:1, Wawelem 2:2 i Prądniczanką 0:3. Drużyna zgromadziła 8 punktów i zajmuje 9 miejsce w tabeli na 11 grających w tej klasie zespołów. Zdecydowanym liderem jest Garbarnia z kompletem 20 punktów zdobytych.

I wreszcie nasi trampkarze, których trenerem jest pan Dzierwa, spisują się oni w rozgrywkach bardzo dobrze. Według nieoficjalnych jeszcze danych (brak weryfikacji wszystkich zawodów przez KOZPN) zajmują oni pierwsze miejsce w tabeli.

Zupełnie inna niż w czerwcu jest moja relacja o działalności sekcji piłkarskiej ZKS Tramwaj. I tylko jedno pozostało bez zmian, prymitywna, nieprzystępna szatnia, która od lat już domaga się remontu. W niej właśnie rozmawiałem z zawodnikami, trenerem, gospodarzem klubu Andrzejem Wólcikiem. Jak długo jeszcze trwać będzie ten prowizoryczny barak mieszczący Zakład Sieci i szatnię piłkarzy?

Krzysztof Gacek

Podziękowanie

Za dobre zorganizowanie i przygotowanie komunikacji miejskiej w okresie Dnia Zimowych 1980 roku oraz za sprawne funkcjonowanie komunikacji tramwajowej, autobusowej i mikrobusowej składam w imieniu dyrekcji podziękowania za ofiarność, trud i oddanie służbie kontroli, nadzoru ruchu, motorniczym, kierowcom autobusów i mikrobusów oraz transportu zakładowego, pracownikom wszystkich pogotów technicznych tramwajowych, autobusowych, sieciowych torowych, pracownikom zaplecza technicznych i służbie socjalnej przedsiębiorstwa.

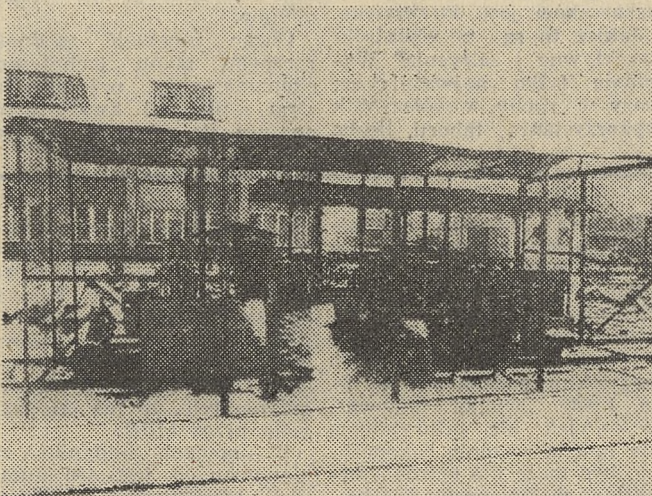
Dziękuję za wzorowo wykonaną pracę i apeluję równocześnie do wszystkich pracowników przedsiębiorstwa o dłożenie maksimum starań każdy w własnym stanowisku pracy, aby w nadchodzącym trudnym okresie zimowym komunikacja miejska była przez nas równie skutecznie zabezpieczona.

Dyrektor
inż. IGNACY WILK

NONSENSY

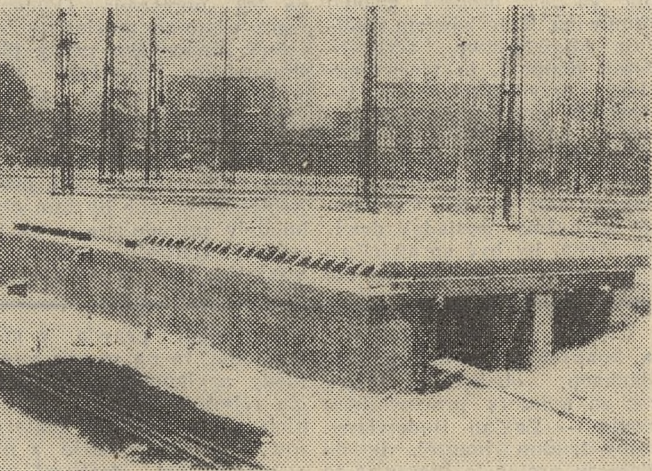
By pobrać np. masę kablową z magazynu na IV zajeźdni trzeba by ktoś z Zakładu Sieci pojechał samochodem na Wawrzyńca po magazyniera, zawiadził go do magazynu, pobrał materiał po czym z powrotem odwiózł magazyniera. Bo niby dyrektorzy mają mieć wozy służbowe a magazynier to nie pracownik?

Wyjątkowo troskliwie — widoczne na zdjęciu — zabezpieczył Zakład Torów nowe, chociaż nie używane drogie maszyny. No cóż cześć to z nich nie rozkradną, ale czy w tym celu by „zamknąć je w klatce” zostały zakupione? Gdybyż w równej mierze co o te maszyny zadbało o celowość zakupu? Pomijając inne korzyści, nie trzeba by było budować nie takich znów tanich klatek.



W maju 1979 roku oddano do użytku zakładową stołówkę. Nie było natomiast magazynu na ziemniaki. Te przechowywano w... kotłowni. Parę tygodni temu WSS — bo to przedsiębiorstwo prowadzi naszą stołówkę — nie zgodziło się na takie przechowywanie. Dowożone są codziennie i składowane w magazynku podrecznym. Niby wszystko w porządku. Czy tak będzie nadal? Oby. Piwnica na ziemniaki wprawdzie będzie pod budujacą się dyspozycją. Nikt jednak nie wie kiedy ta zostanie oddana, ma powstać w ramach rozbudowy bazy przy ul. Rzemieślniczej. A to że za przedłużające się prace płaci nie MPK a DRMK — 2, uszczęśliwił nas chyba nie powinno, bo wszystkie koszty w osobnym rozrachunku i tak nasze. Na zdjęciu widać „postęp robót”.

F.S.



Z ulic naszego miasta

Godziny popołudniowe. Za gasławnikiem „jedenastki” starszy pan. Na przystanku przy placu Wolnica wsiada młody mężczyzna.

— Przejmuję to od pana. Przepraszam, że się spóźniłem. Miałem być na Dieltla, ale dopiero z roboty wyszedłem.

— No nie, trudno. Ale proszę uważać.

I tu nastąpiła szczegółowa instrukcja. O tym, że jest bardzo ślisko, że nie należy trzymać się rozkładu jazdy za wszelką cenę, że na Dieltla jest szczególnie niebezpiecznie i tam należy zachować odległość co najmniej pół przystanku od poprzedniego wozu.

Powie ktoś — drobiazg. Cóż się wielkiego stało. Takich scenek obserwujemy w naszych tramwajach setki. Właśnie, czy takich? Hej to raz zmiany dokonuje się dosłownie w pół minuty, byle szybko. Cześć, cześć i jedziemy dalej. Tutaj starszy, doświadczony motorniczy, znalazł chwilę czasu, na szczegółową instrukcję. Na zwrócenie uwagi, że mimo iż jest ślisko, to on piasku nie używał i młodemu koleźce też nie radzi. Trzeba po prostu jeździć ostrożnie, delikatnie.

Jeżeli ów młody motorniczy przejeżdżał popołudnie bezpie-

cznie to zapewne zasługa i jego starszego zmiennika.

(kg)

PODZIĘKOWANIE

Pięknie dziękuję tym, którzy powiadają mi o ważniejszych wydarzeniach w naszym przedsiębiorstwie i przysyłają mi związane z tymi wydarzeniami materiały. Dziękuję także serdecznie i tym, którzy dostarczają mi informacje i materiały o tematyce przeciwytytoniowej.

Kronikarz MPK
Kraków, św. Wawrzyńca 15/76

KOMUNIKAT

Dział Kultury i Sportu MPK informuje, że w miesiącach lutym i marcu planuje się zorganizowanie dwóch kursów narciarskich 5- i 7-dniowych dla początkujących i zaawansowanych. Odpłatność za kurs pracownika MPK — 50 procent (około 800 zł) natomiast dla członka rodziny — kursy są pełnopłatne. Wszystkich zainteresowanych prosimy o pisemne zgłoszenie do Działu Kultury i Sportu MPK, pl. Serkowskiego 7, tel. 610-76.

Termin zgłoszeń do dnia 5 XII 1980 r.

kierownik klubu
z up. kier. Działu Kultury i Sportu i Wychowania
mgr Leopold Rolniak

SPARTAKIADA STRZELECKA I SPORTÓW OBRONNYCH

5 listopada w zaprzyjaźnionej jednostce wojskowej odbyła się Spartakiada Strzelecka i Sportów Obronnych pracowników naszego przedsiębiorstwa. Cieszyła się ona sporym zainteresowaniem i mimo bardzo trudnych warunków atmosferycznych (śnieg, porywisty wiatr) dostarczyła uczestnikom dużo satysfakcji.

W poszczególnych konkurencjach zwyciężyli: strzelanie z kbks — grupa starsza (powyżej 30 lat): Stanisław Grzebak z ZEA Bieńczyce przed Zbigniewem Konarskim i Ryszardem Dziubą (oba z ZEA Czyżyn), grupa młodsza (do 30 lat): Stefan Żyła z Czyżyn, przed Januszem Kolasą i Leszkiem Kowalówką także z Czyżyn.

W teście sprawnościowym, wśród starszych wygrał Ryszard Dziuba przed Mieczysławem Czmyrem z Czyżyn i Eugeniuszem Szczygłem z tej samej zajeźdni; a wśród młodszych najlepszy okazał się Jerzy Wyleciał z Bieńczyce, przed Janem Łabędziem z Czyżyn i Jerzym Kraussem z Bieńczyce.

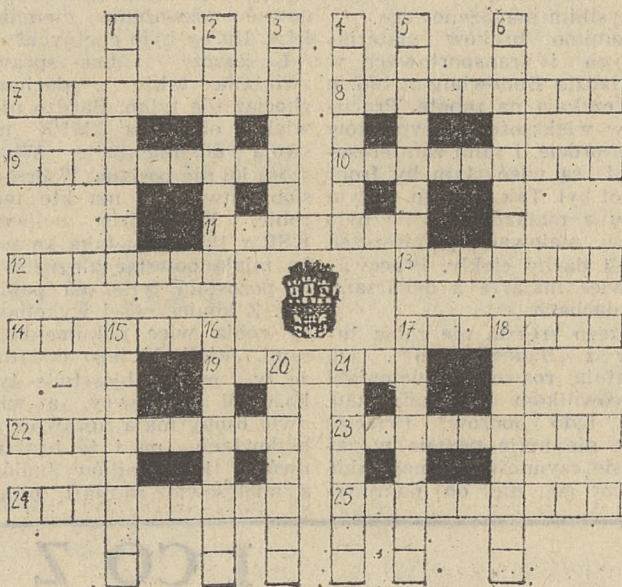
Granatem wśród starszych najdalej rzucił Stanisław Felus z Zakładu Naprawy Tram-

wajów przed Zdzisławem Kowalówką z Czyżyn oraz ex aequo Włodzisławem Dubielem z ZNT i Mieczysławem Czmyrem, a wśród młodszych Jan Gil z Czyżyn przed Stefanem Żyłą i Mieczysławem Gazdą z Bieńczyce.

I wreszcie konkurencja składania na czas kbkAKms zakończyła się wśród starszych zwycięstwem Stanisława Sobolewskiego z Wydziału Łączności przed Mieczysławem Czmyrem i Jerzym Albrechtem z ZNT, a wśród młodszych Jerzego Wyleciała z Bieńczyce przed przedstawicielem gospodarzy Grzegorzem Popkiem i Leszkiem Kowalówką.

Po zakończeniu imprezy, uczestnicy mieli okazję skorzystać z wojskowej kantyny oraz pobawić się na specjalnie zorganizowanym wieczorku. Spartakiada zyskała wysoka ocenę uczestników, a największy wkład w jej zorganizowanie wnieśli: prezes koła LOK przy MPK Stanisław Sobolewski oraz Ryszard Dziuba, Mieczysław Czmyr i przedstawiciele jednostki por. Stanisław Kniatiewicz i Grzegorz Popok. K.G.

KRZYŻÓWKA NR 107



POZIOMO: 7. Znak cyfrowy jako jednostka porównawcza dla innych przedmiotów.

8. Dochód z akcji. 9. Na morzu i na grzbiecie. 10. Państwo na Archipelagu Malajskim. 11. Deszcz w domu. 12. Kłatwa ekskomunika. 13. Rady nie-demokratyczne. 14. Belka z dachu. 15. Mistrz nad mistrzami. 16. Pod stopami. 17. Utwór wokarno-instrumentalny najsłabszy o tematyce religijnej. 18. Ustawa wyborcza. 19. Strzelby przeciw zającowi. 20. Obietnica małżeństwa.

PIONOWO: 1. Chętny na urząd. 2. Czasem się z niej kurczy. 3. Dwutakt. 4. Mijają bezpowrotnie. 5. Wodociąg bez rur. 6. Rodzaj krakowskiej sukmany. 15. Sprawdzanie. 16. Drobną informacją. 17. Do noszenia wody. 18. Ciągłe przenoszenie się z miejsca na miejsce. 20. Część pluga. 21. Przedmiot przyjęty

PRZEPRASZA...

Motorniczy ZET Nowa Huta Stefan Iwaniuk za pośrednictwem naszej gazety, przeprasza regulatorkę ob. Genowefę Rzeźnik za nietaktowne zachowanie się wobec niej 15 września.

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

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

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