

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Wiara czyni ponoć cuda – więc uwierzmy!

Poniżej drukujemy dwie pełne obietnice relacje, w których słowo priorytet dla komunikacji miasta Krakowa dodaje artykułom blasku optymizmu. Tym razem przyrzeka minister Kępa.

RELACJA NR 1

W WARSZAWIE USTALONO

Nawiązując do artykułu „W Sejmie ustalono” jestem winien czytelnikom informację ze spotkania grupy roboczej nr 1 działającej w ramach Krajowej Rady Sekcji Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność”, a redaktor Janinie Dziuro odpowiedzi na pytanie czy powołanie do życia kolejnych zespołów załatwi cokolwiek, czy też sprawdzi się powiedzonko Austriaków, że jak czegoś załatwić nie można to powołuje się komisje lub zespoły. Stwierdzam, iż powiedzonko sprawdziło się tylko częściowo... bo na ostatniej naradzie grupy roboczej nr 1 z przedstawicielami MAGTIOŚ postanowiono: zmniejszyć produkcję finalną wozów tramwajowych w Konstalu z 220 na 170. Te 50 wozów tramwajowych w postaci części zamiennych zostanie przekazanych według rozdzielnika poszczególnym zakładom komunikacji miejskiej w kraju. Użytkowane w ten sposób części zamiennych i podzespoły będą wykorzystane do remontu wycofanych z ruchu tramwajów. W tym celu do dnia 3 lipca Departament Komunikacji Miejskiej i Dróg prześle do Konstalu rozdzielnik na 170 wagonów uwzględniając w nim zaległości w stosunku do przedsiębiorstw, które przydziału nie otrzymały w ustalonych terminach. Do dnia 10 lipca także Departament wspólnie z Konstalem ustali tryb przekazywania części zamiennych poszczególnym zakładom komunikacyjnym. Do dnia 17 lipca Konstal w drodze cesji przekaże swoje uprawnienia do odbioru zamówionych zespołów wagonów przedsiębiorstwom komunikacyjnym. Informuję również, że Konstal podtrzyma zobowiązanie wykonania dodatko-

wo 20 sztuk wozów tramwajowych.

STANISŁAW DYŁĄG
korespondent

PYTAŃ KILKA:

J. DZIURO: Dlaczego powiedział pan, panie Dyłag, iż austriackie powiedzonko sprawdziło się częściowo...

ST. DYŁĄG: Gdyż rozwiązaniem, które podjęliśmy są tylko środki zaradcze na teraz, a nie rozwiązaniem perspektywicznym. To „latanie dziur”. Tymczasowość. Tak jakby nie można było teraz myśleć o przyszłości.

J. DZIURO: Czy wierzy pan w dotrzymanie terminów: 3, 10, 17 lipca i przyrzeczeń?

ST. DYŁĄG: Czy ja wierzę? Mam to podpisane na protokole z rozmów w Departamencie przez dyr. Mikulskiego.

J. DZIURO: ...?! Dyrektor Mikulski, byłem świadkiem, obiecywał już. Czy podpis będzie dla niego bardziej wiążący niż deklaracja słowna? Oby...

ST. DYŁĄG: 29 lipca mam następne spotkanie w Ministerstwie, po którym odpowiem czy terminy zostały dotrzymane.

J. DZIURO: No cóż, wiara ponoć czyni cuda, więc uwierzmy. Mam tylko jeszcze jedno pytanie: jak często będzie pan jeździł na spotkania grupy roboczej?

ST. DYŁĄG: Uzgodniłemu z Ministerstwem, że spotkania takie odbywać się będą raz w miesiącu, bo sprawa braku części zamiennych będzie aktualna podejrzewam przez okrągły rok i to nie tylko ten. Obym się mylił.

RELACJA NR 2

O SŁOWIE

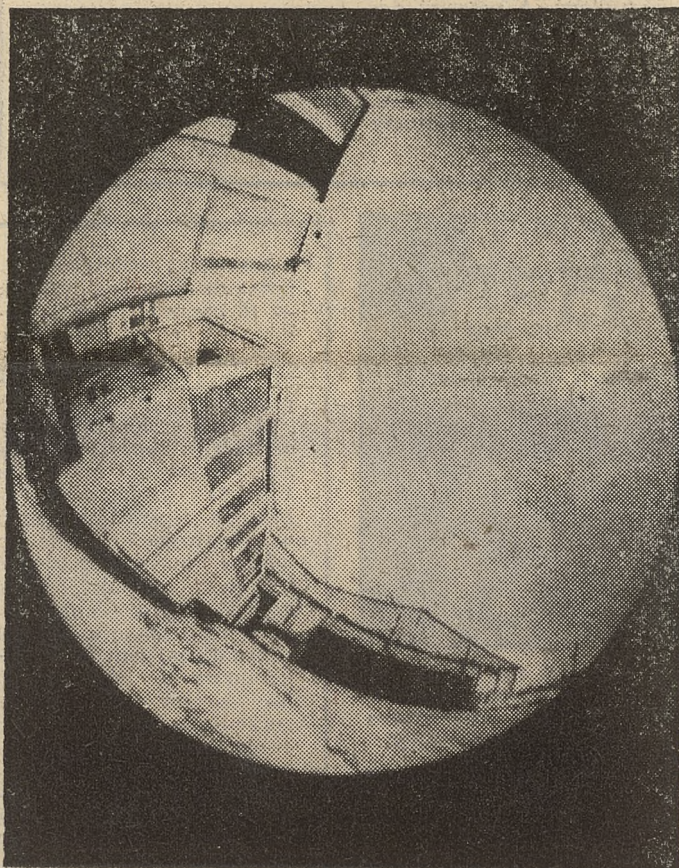
NIE DOTRZYMAŁ GO
WICEMINISTER,
MOŻE DOTRZYMA
MINISTER

MKZ NSZZ „Solidarność” Małopolska kilka miesięcy temu wystąpił do ministra Kę-

py z propozycją spotkania w kwestii katastrofalnej wręcz sytuacji w komunikacji miejskiej Krakowa. Termin spotkania minister przekładał trzykrotnie. Aż wreszcie w dniu 8 lipca doszło do spotkania przedstawicieli MKZ „Małopolska”, KZ NSZZ „Solidarność” MPK, przedstawicieli władz miasta, naszego Zjednoczenia i dyrektora MPK z ministrem.

latorów. — „Nie ma to nic wspólnego — jak powiedział p. Dyłag — z perspektywicznym myśleniem. Ale skoro nie ma części zamiennych ratuje nas i to”.

Ponadto minister ma spowodować skontrolowanie w Centralnej Składnicy części zamiennych prawidłowość ich rozdzielania; części mają być dzielone proporcjonalnie do potrzeb między wszystkie



Wiara czyni cuda...

Ustalen było wiele, obietnic też. Do prezydenta miasta przesłany ma być protokół z rozmów. Jak relacjonuje uczestniczący w nich wiceprezident KZ NSZZ „Solidarność” w MPK — St. Dyłag — minister Kępa zapoznając się z problemami komunikacyjnymi Krakowa postanowił priorytetowo przysłać miastu w III kwartale br.: 40 „Berlietów”, 60 „Ikarusów” oraz 300 sztuk akumu-

przebiornictwa komunikacyjne w kraju. Ja zrozumiałam, iż chodzi tu wreszcie o sprawiedliwy podział.

Jak przyrzekł minister mamy również w pierwszej kolejności otrzymać części z tych 50 wozów tramwajowych z Konstalu, które nie będą wyprodukowane jako produkt finalny.

Minister zobowiązany został również do przyjazdu do MPK we wrześniu. Jak mówi p. Dy-

łag będziemy rozmawiać z nim na tematy dotyczące komunikacji, będzie to również okazja do sprawdzenia na ile przyrzeczenia ministra zostały zrealizowane.

KOMENTARZ DO OBIETNIC

A więc mamy kolejne obietnice. Tak samo obiecywał nie tak dawno bo 26 listopada ubiegłego roku wiceminister MAGTIOŚ — Zubelewicz. Wyśleliśmy na „pierwszych na imię”. Po nas byli inni, w innych miastach. Dziś możemy sobie tylko przestuchać taśmę-dokument, na której uwieczniono to priorytetowe potraktowanie komunikacji w naszym grodzie przez Wiceministra i dziękować za luksus złudzeń, którymi nas obdarzył wszak za maluczy jesteśmy by rozliczyć GO z niedotrzymania przyrzeczeń.

Minister Kępa też potraktował w rozmowie Kraków priorytetowo. Czy słowa dotrzyma? No cóż, zobaczymy? Po-czekamy z nadzieją, że o szczebel wyżej w karierze zawodowej znalazł się człowiek, który swoich rozmówców, a przede wszystkim siebie potraktuje poważnie. Bo jak inaczej Panie Ministrze niż niepowagą ludzi pracujących w resorcie tłumaczyć fakt bezustannego obiecywania naiwnym choćby spowodowania sprawiedliwego rozdziału części zamiennych przez Składnicę Centralną. Naiwni to my już tacy nie jesteśmy Panie Ministrze, a przydział nowych autobusów by ratować komunikację w Krakowie nas, mających jakie takie pojęcie o gospodarności — nie sasyfakcjonuje. Te niesprawne z braku części postawimy „na kółkach” i... wyszabrujemy z nich to co się da by naprawić psujące się w międzyczasie „produkty finalne” Jelczańskich Zakładów. Pozostanie piękna blacharka finalna, którą prześlemy na złom.

Puenta: Czy będziemy jeździć zadowolonymi w stolicy. Nam na prowincji wypada czekać cierpliwie, z nadzieją, że może ktoś tam na górze wreszcie zmadrzeje.

JANINA DZIURO

● Przedsiębiorstwo planuje zawieszenie w miesiącach letnich linii: „119” i pospiesznej „A”. Decyzje te dyktowane są brakiem taboru.

Od września natomiast... uruchamiamy linię do Alwerni. Najprawdopodobniej znów ktoś za nas zdecydował.

● Od miesiąca w punkcie MPK koło Poczty Głównej niesprawa jest kanalizacja odpływowa. Nie zazdrościmy pracującym tam ludziom, zwłaszcza przy pięknej słonecznej pogodzie.

● Skarzyli się motorniczowie, że nie da się pić napojów na końcówkach w garnu-

15 dni
w MPK

szkach aluminiowych. Wymieniono więc garnuszki na emaliowane. Oby tylko było co z nich pić!

● Ostatnio zamilkła większość głośników połączonych z Główną Dyspozytornią. Ciekawe jaka jest tego przyczyna czyżby strach, że teraz publicznie trzeba mówić tylko prawdę?

● W ostatnim okresie postawiono parę budek Kontroli Ruchu. Ciekawe czy sam fakt ich ustawienia usprawni komunikację, bo większość z nich świeci pustkami. Ponoć brak chętnych do pracy w tym zawodzie.

● Po staremu ustalane są, ale nierealizowane terminy przekazywania inwestycji naszemu przedsiębiorstwu. Klasycznym przykładem jest podstacja koło Cementowni. 3 czerwca ustalono, że będzie gotowa 11 lipca. Pierwotny termin opiewał na rok 1979. Szybkie uruchomienie tej podstacji jest ważne nie tylko ze względu na wzmocnienie słabej mocy zasilania pojedynczym kablem. Chodzi o bezpieczeństwo, bowiem w wypadku zapalenia się sieci — odpukać — nie nastąpi automatyczne wyłączenie napięcia, bo za słaba moc. Wykonawcom nie pomógł nawet przypadek z ubiegłego roku, zapalenie się sieci w ul. Karmelickiej.

A szkoda. Pamiętamy czasy, gdy wypadki mobilizowały. Zawsze to „lepiej późno...”

F.S.

REFLEKSJE NIE TYLKO ZIAZDOWE

Requiem dla nietypowych

temu, kto jest aktualnie „na fali”, pospieszyć z „dobrą radą”, donosił, by czym prędzej świnię podłożyć, gdy zmieni się wiatr. Podkładanie świni wchodzi w krew, stosują je więc bez opamiętania i bez potrzeby.

W tak narastającej dzungli coraz mniej miejsca dla ludzi, którzy po prostu solidnie wykonują swoje obowiązki, znają swe powinności i smak sukcesu: tego autentycznego, cichego, polegającego na niekwestionowanym autorytecie zawodowym i moralnym. I taki sukces: codziennej, rzetelnej, doprowadzonej zawsze do końca pracy jest nam teraz najbardziej potrzebny. Ale czy go osiągniemy?

Rozważaliśmy ponad dopuszczalne normy ambicje i nastroje społeczne, jakby można było w ten sposób napędzić pastę polki. Nadal każdy z nas czuje się prokiem

i wyrocznią w sprawach ogólnych, a stając bezradny przed rzeczywistością. Kwintnie więc „chciejstwo” bez pokrycia, bez nadziei. Wykańcza ono ludzi, powoduje rozgoryczenie, a często i odejście z pracy. I-u nas sa tacy — odchodzą, choć problemy firmy długo jeszcze będą się im snily po nocach.

Cóż więc mimo wszystko trzyma tu ludzi, którzy chcą jednak popchać tę zapomnianą przez Opatrzność i centralę podwawelską komunikację? Przede wszystkim poczucie odpowiedzialności i społecznej rangi wykonywanego zawodu. Poczucie jedności, więzi z Krakowem. Swoisty dysjans środowiska, odrzucającego po namyśle wszystkie postawy skrajne, czego dowodem chociażby postawa krakowskiej organizacji partyjnej, znajdującej się ku zaskoczeniu osób postronnych w czołówce ruchu odnowy. Powstaje więc z własną, bojową tradycją ruchu robotniczego, wyczulenie na sprawy innych, pozostaje opinia o zakładzie z jedną z największych sił przebić.

Przebijmy mur obojętności i głupoty, ale dość już wstrząsów — zaczniemy normalną pracę. Tępy przebojowców i kibiców, chrońmy odważnych, lecz przykład bierzmy przede wszystkim z tych spokojnych i solidarnych. Wybierzmy wreszcie wzorce konsekwentnego działania. A wtedy uwierzę, że będzie lepiej.

ADAM LACH

Dziwnie nieco ukształtowały się i to nie od dzisiaj, postawy bliźnich. Nie cierpię przebojowców, którzy po trupach i wielkich hasłach szukają sobie swoją małą stabilizację i wielką karierę. Po jakimś czasie, gdy zajdą daleko, podsumowuje ich jakaś CKKP, NIK czy inna instytucja kontrolna. Przeważnie jednak zatrzymują się w pol drogi, maskują i dożywają spokojnie do niemalej emerytury. Klapki na oczach umożliwiają im brnięcie w szczęśliwą (dla nich) przyszłość. Brak skrupułów, zasad moralnych znakomicie zastępują sobie nadmiarem dóbr konsumpcyjnych lub też instynktów wodzowskich.

Po przeciwnej stronie znajduje się gina rasa ludzi odważnych. Oni też stawiają sprawy twardo, tyle, że w interesie ogółu. Podziwiamy ich, ale z daleka. Na co dzień bywają niewygodni, konfliktowi — zdarza się im czegoś nie dopatrzeć, kogoś obrazić. W każdym razie podpadają, są pierwszymi kandydatami do cięć gabinetowych lub wywiezienia na taczkach. „Góra” patrzy na nich podejrzliwie, gdyż nigdy nie wiadomo, z czym i gdzie wyskoczą. „Dotowi” nie podoba się ich zbytni demokratyzm i tolerancja wobec spraw drobnych (tak, tak, każdy lubi mieć swojego ekonoma). Istnieje zresztą niebezpieczeństwo przekroczenia granicy bezinteresowności lub też dopuszczalnych form działania, a wtedy reakcja „dotów” jest szczególnie gwałtowna.

W ile — tłum kibiców, zawsze gotowy przyklasnąć

Zmienianie klimatu

7 lipca odbyło się kolejne poszerzone posiedzenie Egzekutywy KZ PZPR, tym razem poświęcone w całości sprawom bezpieczeństwa i higieny pracy. Jakże przynajmniej były założenia. Niestety nie zostały one w pełni zrealizowane, ponieważ im dłużej trwała dyskusja, tym bardziej odległa ona od spraw, które miały być dla zebranych najważniejsze. Zamiast konkretnych wystąpień, znów (który to raz?) mieliśmy okazję posłuchać utyskiwań torowców na motorniczych, motorniczych na pracowników Zakładu Torów itd. itd. Doprawdy nie wiem co może zmienić takie niekończące się wylewanie wzajemnych żalów. Tym bardziej, że bezstronny obserwator odnosi wrażenie, że więcej tutaj wzajemnej niechęci, niż rzeczywistej spornych spraw.

A co mówiono o bezpieczeństwie i higienie pracy? Z-ca dyrektora ds. technicznych mgr inż. **Marian Kalinowski** zapytał dlaczego w Zajeźdźni Wola Duchacka ulegają wypadkom pracownicy MPK, a dziwnym trafem bezpieczniej pracują wciąż budujący te zajeźdźnie „Krakbudowcy”. Z-ca kierownika ZEA Wola Duchacka inż. **Bolesław Kolasa** stwierdził, że wyjaśnienie tej zagadki jest proste. „Krakbud” nie robi na tym obiekcie, więc nie może mieć wy-

padków. Inż. Kolasa przytoczył zresztą całą litanię żalów pod adresem budowlanych. Pisaliśmy o tych sprawach wielokrotnie, tu tylko wypada zaznaczyć, że wiele błędów, popełnionych w czasie budowy, ma decydujący wpływ na warunki pracy w tej zajeźdźni. Ale skoro ktoś „mądry” wymyśla, że wylot spływu wody należy umieścić wyżej niż stanowisko, z którego woda ma spływać, to trudno oczekiwać, by ludzie tam pracujący nie musieli stać w wodzie. A takich detali, jak ten, świadczących po prostu o bezzmysłowości są dziesiątki.

Ogólne sprawy wypadkowości w Przedsiębiorstwie przedstawił: dyr. Kalinowski i kierownik działu BHP mgr **Augustyn Dobrowolski**. Trudno zanudzać czytelników liczbami, trzeba jednak stwierdzić, że zanotowano w pierwszym półroczu tego roku 12 ciężkich wypadków. Ciężkich na szczęście nie w potocznym rozumieniu tego słowa, gdyż tych prawie nie było, a w znaczeniu przepisów, to znaczy takich, po których pracownik przebywał na zwolnieniu lekarskim powyżej 28 dni. W ciągu zaledwie 7 dni lipca wypadków w MPK było już 4. Mgr Dobrowolski zwrócił uwagę, że zbyt wiele wypadków powodowanych jest przez niechłujstwo, niedbałość, brak wyobra-

ni. Skoro pracownik potyka się o pozostawiony w ciasnym przejściu młotek, skoro ambicją motornicze- go jest dojechanie na przystanku na odległość 5 centymetrów do poprzedniego wozu, skoro nikt nie zwraca uwagi naruszającemu przepisy pracownikowi (mówił o tym kierownik Zakładu Napraw Tramwajów inż. **Zdzisław Skubieda**), to trudno się dziwić, że wypadków wciąż jest dużo.

A najważniejsza sprawa, to brak zainteresowania bhp-owskimi problemami. Mgr Dobrowolski ma na to dowody. Minimalna ilość szkoleń z tego zakresu (tylko Zakład Taksówek z przeprowadził kurs we własnym zakresie), najslabsza od 18 lat realizacja zaleceń Społecznych Przeglądów Warunków Pracy, świadczą o tym, że niewiele przejmują się naprawdę warunkami pracy. Na pewno po Sierpniu sporo jest rzeczy ważnych, ale w końcu zawsze najważniejsze powinno być życie i zdrowie ludzkie.

Także dyrektor Kalinowski stwierdził, że niewielkie wrażenie robią na ludziach wypadki przy pracy. Dowodem tego jest złe przeprowadzana likwidacja wypadków. A przecież dokładne zbadanie przyczyn, opisanie sprawy, ma decydujące znaczenie w działalności profilaktycznej. To nie jest, jak niektórzy

uważają zbędną biurokracją, lecz koniecznością!!!

Z totalną krytyką zastępcy kierownika Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego **Józefa Kudka** spotkał się program działań bhp-owskich na najbliższe lata. Podobne zdanie wyraził pełniący obowiązki kierownika Zakładu Torów inż. **Piotr Szewczyk**. Obaj oni byli zdania, że program jest abstrakcyjny, robiony po kątach potrzeb, a nie uwzględniający realnych możliwości. Stąd obydwaj zadeklarowali, że ich wynikające z tego programu obowiązki wypełnione nie będą, bo nie ma możliwości takich działań.

Weile jeszcze problemów poruszano na tej Egzekutywie. I choć na jej podstawie trudno o optymistyczne wnioski, to optymistycznie zakończmy chociaż tę relację. A okazja do takiego zakończenia niech będą pochwały pod adresem Zakładu Eksploatacji Autobusów w Bieżymie i Zakładu Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie, gdzie warunki pracy odbiegają znacznie na korzyść od MPK-owskiej przeciętnej. A przecież i tam panuje ciasnota i tam pracuje się w trudnych warunkach. Gdyby tak inni mniej uwagi poświęcili wzajemnym prensjom a bardziej skoncentrowali się na sprawach od nich zależnych, może następną relacją z zebrania o podobnej tematyce, mogłaby być bardziej optymistyczna.

K. GACEK

Do „uroczystej” eksmisji nie doszło...

Przyznam, że w zdumienie wprawiła mnie treść pisma, jakie przysłano do redakcji „Sygnałów” z Zakładu Sieci i Podstacji Trakcyjnych. Ni mniej ni więcej tylko przeczytać w nim można było, że kierownictwo i pracownicy tego Zakładu zapraszają na „uroczystą” eksmisję Klubu Sportowego „Tramwaj” z zajmowanego pomieszczenia w budynku Oddziału Sieci Trakcyjnych przy ulicy Rzemieślniczej 20, która odbyć się ma w dniu 30 czerwca br. Redakcja nasza nie była wyjątkiem. Pisma tej samej treści otrzymało jeszcze kilku innych adresatów.

Słowo eksmisja kojarzy się nam raczej ze sprawami mało przyjemnymi, uroczysta w cudzysłowie nadała jej delikatnie mówiąc mało poważnego posmaku. A więc?

Wszystko wyjaśniło się na miejscu to jest w dniu eksmisji. Prócz zainteresowanej jednej ze stron to jest pracownik Oddziału Sieci i Podstacji Trakcyjnych z-cy kierownika Zakładu mgr inż. **Witolda Misiewicza**, st. mistrza Oddziału Sieci **Edmunda Biela**, II sekr. POP inż. **Kazimierza Mamonia** i przewodniczącego „Solidarności” **Adama Kądziołki** z zaproszonych osób przybyli tylko I sekretarz KZ PZPR i przedstawicielka redakcji... w mojej osobie.

Drzwi spornego lokalu zastałyśmy zamknięte. W pierwszej chwili wyglądało na to, że dotychczasowy użytkownik pomieszczeń KS „Tramwaj” widząc co go czeka po prostu się „zabarykadował”. Miałam nadzieję, że do komisijnego włamania nie dojdzie.

I rzeczywiście nie doszło, bo jak nas poinformował zastępca kierownika Zakładu Sieci i Podstacji Trakcyjnych, mgr inż. **Witold Misiewicz**, kilka godzin wcześniej przyszedł do niego przedstawiciel Klubu **Andrzej Wójcik** i powiedział, że się już dziś wyprowadzają, prosili tylko o pomoc w przewiezieniu szafek. Pomoc tę zresztą otrzymał. W opuszczonym przez Klub pomieszczeniu pozostało jeszcze tylko trochę gratów i regał, które to przedmioty najdalej w dniu jutrzejszym zostaną stąd wyniesione.

Tak więc do eksmisji nie doszło ale czy konieczne było angażowanie w tę sprawę tak wielu osób? Na szczęście nie wszystkim z nich „doszły”.

Trzeba nam tu dodać, że pomieszczenia, pozostające dotąd w użytkowaniu Klubu to pokój około 50 m kw., dwa mniejsze oraz pomieszczenie z prysnicami i WC, które to służyły teraz będącym pracownikom Oddziału Sieci i Podstacji Trakcyjnych. Poprawia ich warunki socjalne, pozostawiające w tej chwili wiele do życzenia.

Gdzie znaleźli „schronienie” sportowcy? Niedaleko. Częściowo na strychu Oddziału Sieci i Podstacji Trakcyjnych, reszta w kończącym się budynku administracyjnym. Specjalnie budowane dla nich pomieszczenie przy boisku jeszcze nie gotowe, a przecież zaplecze winno znajdować się przy obiekcie sportowym tylko... że w tym przypadku trudno tu nie dodać, że teren boiska przeznaczony został pod dalszą rozbudowę zakładów MPK. (M. B.)



W dniu 17 bm. w Teatrze Ludowym w Nowej Hucie odbyła się skromna ale efektowna uroczystość z okazji 25-lecia taksówek krakowskiego MPK, na której wielu pracowników Zakładu Taksówek otrzymało odznaczenia państwowe, odznaki regionalne i Zasłużonego Pracownika MPK.

Dyrektorze, dziękuję za odpowiedź, ale...

W nawiązaniu do odpowiedzi Pana zamieszczonej w „Sygnałach”, „Zadecyduje sam Zakład Taksówek”, chciałem wyjaśnić co następuje: Celem mojego artykułu „Kto nas chce sprzedać?” nie było wywołanie emocji, nie widzę też tam — jak Pan to określił — szczytnych haseł. Duża ilość zawartych w nim pytań, jest sumą wielu problemów nurtujących ludzi pracujących w tym Zakładzie. Chcieliśmy poznać prawdę o naszej przyszłości w świetle pańskich wypowiedzi (proszę, aby Pan Dyrektor jeszcze raz dokładnie je przeczytał!!!) zamieszczonych na łamach prasy krakowskiej. I ten cel przyświecał mojemu artykułowi. Z Pana wypowiedzi wynika, że nie zgadza się Pan z jego treścią, gdyż zarzuciłem Panu, iż „w sposób ewidentny lekceważy załogę”. Dokładnie przeanalizowałem tekst i nigdzie nie znalazłem słów o podobnej treści. Mogłbym Panu Dyrektorowi odpowiedzieć, że nieobecność Pana na osiedlu Zielonym od pamiętnego spotkania jesienią ubiegłego roku, mogłaby być odebrana przez załogę Taksówek, jako przejaw jej lekceważenia, ale nie robię tego domyślając się nadmiaru Pana obowiązków zawodowych.

W Pana tekście przeczytałem, że na konferencji prasowej został Pan Dyrektor „zasypany pytaniami”. Tych pytań musiało być rzeczywiście

dużo, gdyż w ich następstwie wyraził się Pan (chyba nie bardzo kontrolując swoje słowa), że „MPK nie jest zainteresowane w prowadzeniu Zakładu Taksówek”. A właśnie to zdanie zabolowało nas najbardziej. Jeżeli to stwierdzenie było nieprawdziwe, to dlaczego nazajutrz nie przeczytaliśmy sprostowania? Wracając do meritum sprawy, to chciałem zaznaczyć, że nie tylko nasz zakład otrzymuje materiały pędne po cenach hurtowych. Otrzymują je po tych właśnie cenach wszystkie przedsiębiorstwa taksówkowe w całym kraju, i jest to praktykowane w całej gospodarce narodowej. Nie bardzo rozumiem, dlaczego fakt ten mamy odbierać jako akt pomocy Dyrekcji w stosunku do naszego Zakładu. Zgadzam się z Panem Dyrektorem, że miasto dopłaca miliard złotych rocznie do MPK. Ale chciałbym się dowiedzieć — a tego się w pańskiej odpowiedzi doczytać nie mogłem — ile miasto dopłaca do Zakładu Taksówek i czy kiedykolwiek w ogóle dopłacało? Napisał Pan również Panu Dyrektorze, że przedstawiciele Wojewódzkiego Zrzeszenia Prywatnego Handlu i Usług skrupulatnie zasilają kasę miejską. Przecież — podobnie — wielomilionowe dochody Zakładu Taksówek na przestrzeni 25 lat, pomniejszały ogólny deficyt naszego Przedsiębiorstwa. Czyż w jakiś sposób i my nie

zasilaliśmy kasę miejskiej? Cała załoga Taksówek doskonale wie, że jej dalszy byt uzależniony jest od rzetelnej pracy i wykonywania określonych zadań. W chwilach zawodowych niepowodzeń mamy prawo oczekiwać pomocy od naszej Dyrekcji. Wszak jesteśmy częścią tramwajarskiej dziedziny. Dotychczas przynajmniej tak się nam wydawało. A z wypowiedzi Pana Dyrektora wynika, że w chwili jakichkolwiek niepowodzeń nigdy Pan nas nie będzie bronił. Czy mamy faktem odebrać w świetle starego przysłowia o „piątym kole u wozu”? Nie wiem jak zakończy się w najbliższych latach sprawa istnienia Zakładu Taksówek.

W końcowej części swej odpowiedzi wyraża Pan Dyrektorze przekonanie, że pokonamy piętrzące się trudności, pokonamy z pomocą Dyrekcji MPK. Tej właśnie pomocy załoga Taksówek oczekuje od swej Dyrekcji, bo do tej pory jakoś nie możemy jej dostrzec. I proszę mi wierzyć, że gdyby kiedykolwiek Zakład na osiedlu Zielonym przestał istnieć w sercach ludzi tutaj pracujących pozostałoby głęboki żal, że dyrekcja nasza zrobiła bardzo mało, lub prawie nic, aby stało się inaczej.

Tadeusz Dominiak
Zakład Taksówek
korespondent

Niewielka świetlica czyżyńskiej Zajeźdźni. Wtorek — 16 czerwca br. Kierownictwo przedsiębiorstwa, Zajeźdźni i załoga Zakładu. Przeważają pracownicy zaplecza. Narada produkcyjna zaczyna się typowo. Kierownik Zakładu inż. **Jan Chlebda** przedstawia zebranym wykonanie zadań w pierwszym kwartale br. między innymi, gotowość techniczną wozów, która wynosi 69,7 procent, wykorzystanie taboru — 68 procent, wykonane wozokilometry — 102 procent. Na zakończenie mówi... „pracujemy na krawędzi swoich możliwości ale możemy osiągnąć jeszcze lepsze wyniki przez zdyscyplinowanie i dobrą pracę wszystkich”. Wypomina jeszcze zachowanie niektórych pracowników — choćby ostatnio wywołaną

Michał Zurek podnosi sprawę przepałów. Mówi, że należy ustalić normy paliwa tylko dla wozów sprawnych technicznie i dopiero później obciążać za przepały kierowców. Drugą sprawą co do której wnosi zastrzeżenie to oznaczenie, chociażby te przyznawane ostatnio „Kryże Zasługi” i „Kryże Kawalerskie”. Uważa, że nie zawsze otrzymują je ci, którym w pierwszym rzędzie się należy. Sugeruje aby za naruszenie dyscypliny pracy zabierać premię również pracownikom umysłowym. Na zakończenie wypowiada się co do zaistniałych w niektórych miejscowościach kraju wystąpień antyradzieckich czy bezczeszczenia pomników. Stanowczo zaprzecza jakoby za te czyny ponosili odpowiedzialność członkowie „Solidarności”.

na właściwe tory. Zebrano się tu przecież po to aby radzić jak lepiej pracować. Zabiera głos kierownik zmianowy **Jerzy Samborski**, mówi... o coraz bardziej odczuwalnych brakach części zamiennych, opon, dętek, końcówek do wytryskiwaczy, złym szkoleniu uczniów, piciu przez młodych alkoholu i stworzeniu kierowcom możliwości wcześniejszego przechodzenia na emeryturę. Kilku kierowców powraca do sprawy przepałów. Uważają, że należy zwrócić uwagę na autobusy technicznie niesprawne, które wykazują nadmierne zużycie paliwa. Jeden z nich — **Kazimierz Zmarlik** członek Komisji do ustalania norm przedstawia wyniki badania spalania paliwa na niektórych liniach. Na przykład Berliet jadący

PRZEPAŁY

na jednej z końcówek autobusowych awanturę i jej finał... pogryzienie kierowcy przez nietrzeźwego pracownika.

Zastępca dyrektora ds. Trakcji Autobusowej inż. **Stanisław Kowalczyk** apeluje do kierowców o dobrą pracę i odpowiednie zachowanie. Mówi, że są ambasadorami przedsiębiorstwa na zewnątrz. Mimo obiektywnie ciężkich warunków przy wspólnej dobrej woli można się postarać i osiągnąć lepsze wyniki. To powinno być wspólną ich ambicją. Szczególną uwagę zwraca na eksploatację taboru, która przecież rzutuje na jego stan techniczny.

Z kolei wyłania się sprawa zatrzymywania się wozów we wczesnych godzinach rannych jadących kursami powrotnymi i zabierania z przystanków pracowników HiL zdających do pracy. Zwraca się o to do naszego przedsiębiorstwa „Solidarności” Kombinat.

Przewodniczący „Solidarności” w ZEA Czyżyny

Zrzucanie na nich winy uważa za zwykłą potwarz. I sekretarz KZ PZPR **Ryszard Borowski** przedstawia swoje stanowisko co do odznaczeń... „nie podpisujemy tych odznaczeń, które nie są zatwierdzone przez kolektyw w zakładzie, należy dawać je tym, którzy na nie zasłużyli”. Co do profanacji pomników i wystąpień antyradzieckich... „nie byłbym taki pewny co do przypadkowych osób znajdujących się w „Solidarności”, również i w Partii są różne jednostki”. Odczytuje fragment artykułu K. Dadaka pt. „O przyszłości” z 33 nr „Gonić” mówiący mniej więcej o niezdaniu przez obecny system gospodarczy i polityczny egzaminu.

Wywiązuje się ostra dyskusja. Egzemplarz „Gonić” zabiera z-ca przewodniczącego „Solidarności” w ZEA Czyżyny **Ryszard Domagała**, szybko czyta wymieniony artykuł i ukazuje zebranym drugą jego część. Po chwilowym niepotrzebnym zamieszaniu, dyskusja wchodzi

pod górę w kierunku Lasu Wolskiego pali 100 litrów na 100 km!

Ostatnia sprawa dotyczy przystanków autobusowych. Kierowcy ZEA Czyżyny mają wiele zastrzeżeń co do ich długości i usytuowania. Dobrze więc, że w naradzie uczestniczy zastępca dyrektora ds. Ruchu mgr **Marian Dudek**. Szczegółowa analiza rozmieszczenia na poszczególnych liniach przystanków przy udziale i konsultacji kierowców może dać bardzo wiele, między innymi usprawnić komunikację w mieście i obniżyć ilość spalnego paliwa. Te dwie sprawy zawsze były w działalności zakładów eksploatacyjnych autobusowych najważniejszymi, a z uwagi na występujący w kraju kryzys paliwa druga z nich stała się priorytetowa.

I tym aktualnym problemem oszczędności paliwa kończą sprawozdanie z przebiegu jeszcze jednej narady produkcyjnej jaka odbyła się w ZEA Czyżyny. **M. BUBACZEWSKA**

Preczyciałam w sprawozdaniu Komisji Uchwał i Wniosków KZ PZPR, że między innymi nie zostało zrealizowane zarządzenie nr 7/80 pkt. VI mówiący o uruchomieniu na IV Zajezdni magazynu części samochodowych na potrzeby Zakładu Transportu.

Pojechałam więc na IV Zajezdnię do pomieszczeń Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego. Wchodząc na teren zakładu zobaczyłam stojący za siatką autobus. Parę lat temu oddawano go lekarzom naszej przychodni z wielką pompą. Wydano wiele pieniędzy na jego uruchomienie. Dziś stoi za siatką obrabowany z części. Podobno nikt go nie chce. Po zainstalowaniu się w pokoju mistrzów poprosiłam by przyszli brygadziści, mistrzowie, przedstawiciele organizacji partyjnej i związkowych. Zadałam im pytanie gdzie pobierają części do napraw czy remontów? Wywołałam nim burzę.

Mówi mistrz

„Zjeżdża samochód ma oberwane śruby mocowania koła zamachowego. By wyciągnąć oberwane śruby potrzebna była wiertarka, której... nie było. Poszukiwania okazały się owocne. By jednak wóz był sprawny trzeba było to koło zamachowe przykręcić. Nie było jednak śrub. Trzeba było więc je toczyć ale... na Wawrzyńcu. Na Rzemieślniczej okazuje się, że nie pasują, trzeba frezować. Znowu więc kurs na Wawrzyńcu.

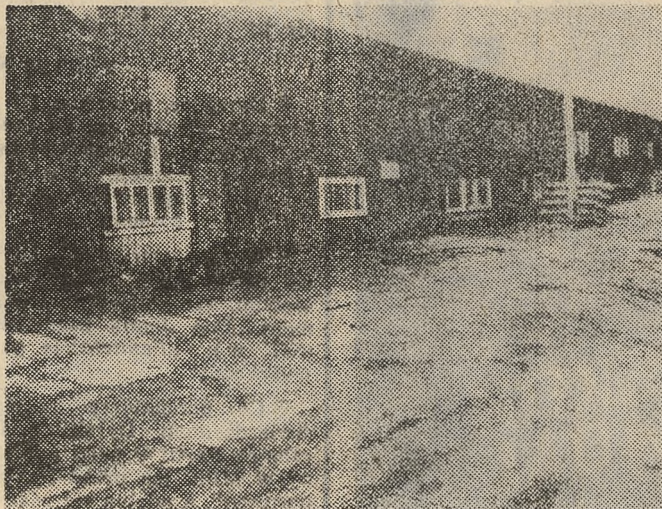
Efekt auto stoi 7 dni, a mogłoby tylko 8 godzin”.

Jaka jest w takim razie rola i pierwsza czynność mistrza po przyjeździe do pracy? Odpowiada z humorem kilka osób. „Należy zastanowić się, który wóz wypchnąć z kanału by zrobić ten ważniejszy potrzebny na już”. Dla wyjaśnienia: w hali ogromna ciasnota, nad kanałami naprawczymi zmieści się parę aut reszta parkuje na zewnątrz w sąsiedztwie stacji paliw. Zastanawiałam się co by było gdyby zaistniała potrzeba usunięcia swyko tego sprzętu transportu? Auta ze psute błotnia dobre. Czy coś z tego majątku by ocalało?

Pożycz pan

Wracając jednak do organizacji pracy, albo inaczej braku możliwości jej zorganizowania w istniejących warunkach. Pracownicy Zakładu Transportu, jak mi powiedzieli mają chyba „aż” trzy komplety marek, na które mogą pobierać narzędzia bądź w sąsiednim Zakładzie Napraw Tramwajów bądź na Wawrzyńcu. W ZNT wcale tych narzędzi wydać nie muszą, brywa nie wydają.

By być jednak sprawiedliwa w ZNT bardzo często pożyczają narzędzia także na słowo honoru. Tylko jak długo można pracować na zasadzie „pożycz pan”, „daj pan”? Ludziom już to się znudziło i nie poprawia ich samopoczucia nawet wyjątkowa życzliwość panów: Kazimierza Kadeli, Józefa Piszczka, Edwarda Wencla — pracowników ZNT. Perspektywa jazdy na Wawrzyńcu nikomu także się nie uśmiecha.



Plac-myja

O tulejach w kanapkach — i nie tylko

„Dobrze” jeżeli po części, czy narzędzia jedzie się tylko na Wawrzyńcu? Tutaj znajdują się bowiem tylko elementy do Starów, części żukowskie są bowiem... w Nowej Hucie w Zakładzie Taksówek.

Srednio wyprawę na Wawrzyńcu urządza się cztery razy dziennie, żeby było do wciśnięcia można jednorazowo pobrać tylko jedną część danego asortymentu. Słusznie jeśli chodzi o właściwą gospodarkę materiałową, gorzej jeśli o organizację pracy akurat w tym Zakładzie.

Wprawdzie są dwa natryski ale znowu z jednego woda wpływa do pokoju mistrzów. Części zamienne? Sytuacja na tym odcinku wygląda chyba gorzej niż z częściami do autobusów. Jeżeli auto zjedzie na drobnostkę i postoi parę dni to wtedy trzeba robić już remont bo w międzyczasie wiele jego części wędruje do wozów, które „muszą już wyjechać”.

Wprawdzie są dwa natryski ale znowu z jednego woda wpływa do pokoju mistrzów.

Części zamienne? Sytuacja na tym odcinku wygląda chyba gorzej niż z częściami do autobusów. Jeżeli auto zjedzie na drobnostkę i postoi parę dni to wtedy trzeba robić już remont bo w międzyczasie wiele jego części wędruje do wozów, które „muszą już wyjechać”.

Kierowca — mechanik

Tutaj także bywają zatargi. Wprawdzie zebrani zgodni byli co do jednego: jeżeli kierowca jest pracownikiem diugoletnim, nie ma z nim problemu. Właściwie opisze usterkę, pilnuje gdy „robią mu auto”. Młodzi zazwyczaj inaczej. W karcie miał zaznaczyć „objawy choroby auta” pisał co wymienić bądź naprawić, a to akurat należy do mechanika. Jeżeli ten nie zna „objawów”, wóz może zjechać na to samo za parę godzin, nie zlikwidowana będzie bowiem przyczyna.

Młodzi niechętnie też pomagają w drobnych naprawach. Zaraz — wtrąca się do rozmowy pan Kupiec — bywa i tak, że kierowca robi a mechanik siedzi”.

Zakład nie posiada podnośników a przez kanał przechodzą rury instalacyjne. „Bijąc

w kółko bijemy z tyłu kolegi, be ciasno”.

By założyć tuleje do silnika „Leylanda” trzeba je zamrozić — jedynym miejscem gdzie można to zrobić jest... lodówka żywnościowa.

„Jaki taki” warsztat pracy ma tylko elektryk. Jemu także jednak brakuje... stołu. Ma natomiast w swoim pomieszczeniu więcej niż powinien — urządzenie zabezpieczające dopływ prądu do wszystkich zakładów zlokalizowanych przy ul. Rzemieślniczej. Tam być tego nie powinno ale... gdzieś być musi.

Co z tego, że wiedzą

O warunkach w jakich pracuje Zakład Transportu wiedzą wszyscy i nikt. Co mogli zrobić własnymi siłami. Ile jednak można zrobić?

Nie lepiej wyglądają też warunki socjalne pracujących tutaj. Szatnie służą także na jadalnię. Wszędzie ciasno. Ciekawe jak oni potrafią utrzymać czystość?

uproszczono... zeem... no prawie. I ubranio... bre to nie wyszło.

Jakie wyjście?

Truizmem byłoby pisać, warunki muszą się poprawić — bo to słyszę od co najmniej 7 lat.

Pracownicy widzą jednak takie rozwiązania, które nie wymagają wielkich inwestycji, a sytuację poprawiłyby znacznie. Najważniejsze to własna narzędziownia i magazyn części do „Starów” na ul. Rzemieślniczej. Zwiększenie stanowisk kanałowych. Była już ponoć zakupiona wiatra na halę ale... powędrowała gdzie indziej.

W przedsiębiorstwie na Zakład Transportu najczęściej się narzeka. Chwałę go natomiast i z utęsknieniem czekają w... składnicy złomu. Powiadają, że od nas przychodzą bardzo dobre części samochodowe. Jak to się dzieje? Zakład Transportu oddaje części do regeneracji, wiele z nich miało być regenerowana, trafia na złom.

Nie wiadomo też dlaczego nie może pracownik kupić wozu, który przeznaczą się do kasacji. Chętni są, ale... możliwości brak. Nie wiedzieć dlaczego np. stoi już co najmniej 8 lat przyczepa na małych kołach do ciągnika. Był nawet nabywca, nie z tego, przepisy nie pozwalają.



Warsztat mechaniczny

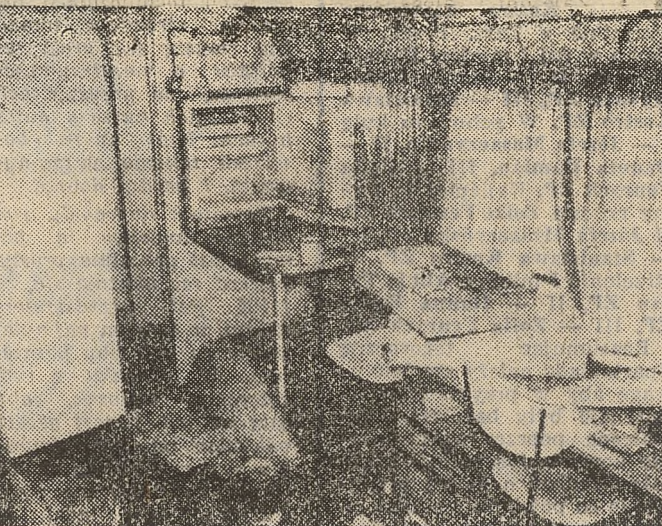
Brak bufetu. Wprawdzie pracownicy korzystają z bufetu ZNT ale jeżeli są artykuły reglamentowane, przydziału dla transportu nie ma. A przecież w przedsiębiorstwie są przykłady dobrych rozwiązań, chociażby w Wydziale Łączności.

Mechanicy chodzą w brudnych ubraniach roboczych. Mają je wymienić w ZNA, tzn. powinni tam wymienić. Dostają zazwyczaj stare i zniszczone, ciężko dobrać rozmiar. Kiedyś wozili swoje ubrania sami do pralni, teraz

Nie wspomnę już, że z odprowadzenia zdezelowanego sprzętu byłoby korzyści finansowe dla Zakładu.

Nie było dotąd w Zakładzie narad z mistrzami i dyspozytorami, także raporty karne odbywały się bez czynników społecznych. 22 V br. Egzekutywa tamtejszej POP uchwałą postanowiła to zmienić. Czy jej się to uda?

FILOMENA SERWIN



Tak wygląda wnętrze autobusu

Autobusy typu Berliet będą podstawowymi w komunikacji autobusowej w naszym mieście. Już dziś eksploatacja tego wozu sprawia wiele kłopotów. Berliety ulegają masowym awariom. Jak je naprawiać skoro brakuje części zamiennych?

Odpowiedź na to pytanie miała dać narada jaka odbyła się w dniu 26 czerwca br. w Ośrodku Szkoleniowo Wypoczynkowym MPK w Osieczanach. Zorganizowana została przez wiceprezidenta m. Krakowa Andrzeja Żmudę. Zjednoczenie PGKiM i MPK przy współudziale Jelczańskich Zakładów Samochodowych z kooperantami i producentami części zamiennych.

OCZEKUJEMY POMOCY...

Mówi zastępca dyrektora MPK ds. Trakcji Autobusowej inż. Stanisław Kowalczyk... „Już teraz dziesiątki (około 60 na silniki) stoi odstawionych w zajezdniach Berlietów i nie ma szansy na szybką naprawę. Powód? Brak części zamiennych. Ogumienie jest najtańszym elementem tych wozów, drugim silnik. Kolejne to: układ hamulcowy, zasilania, zawieszenie silnika, sprzęgło, skrzynia biegów, układ napędowy. Sytuacja w komunikacji miejskiej w Krakowie jest szczególnie ciężka. Lata 80 i 81 krytyczne. Dysproporcja między potrzebami a możliwościami przewozowymi olbrzymia. Stąd też nasz raport o stanie komunikacji w mieście do władz, a dziś apel o pomoc...”.

TRUDNOŚCI NIE OMIJAJĄ NIKOGO...

Zabiera głos z-ca dyrektora ds. Handlu i Eksportu Jelczańskich Zakładów Samochodowych mgr inż. Czesław Steiner... „Liczba 1000 autobusów jakie mają wyjść z naszych Zakładów w roku bieżącym jest nierealna. Jesteśmy limitowani importem. Nie zostały wybudowane dla naszych Zakładów odlewnia i kuźnia w Lublinie. Brak nam importowanych profili, te produkcji krajowej są nie najlepszej jakości. Nie mamy środków zabezpieczających przeciw korozji. Brakuje na wszystkich dech. Mimo to myślimy o nowej zmienionej wersji autobusu PR-110.

Konstruktor Jelczańskich Zakładów Samochodowych... „Przebadaliśmy w zakresie sprawności konstrukcyjnej w latach 80 i 81 — 3159 wozów. Wprowadzamy w Berlicie szereg zmian.” Wymienia cały szereg zespołów i części. Trudno przedstawić mi wszystkie, ograniczę się do niektórych tylko. A więc wprowadzony zostanie zmodernizowany silnik, regulator dwuzakresowy, zmieniony będzie zbiornik paliwa i układ hamulca, zwężone siedzenia, resory będą pro-

DEKLARACJE, DEKLARACJE...

Nowy „Berliet”

dukowane z lepszej stali. W opracowaniu jest projekt autobusu z ulepszonym silnikiem, filtrem mokrzym i chłodnicą oleju przez co usprawniona zostanie skuteczność chłodzenia. Zostanie również wzmocniona kratownica, wydzielona kabina kierowcy oraz nastąpią zmiany w instalacji elektrycznej i pneumatycznej.

NIEOBECNI... WINNI...

Wiele przykrych słów pada pod adresem Centralnej Składnicy Części Zamiennych, której siedziba znajduje się przy MZK w Warszawie, a komu podlegają — niestety jakiego nikt dokładnie z uczestniczących w naradzie nie wiedział. Składnica jako dystrybutor uprzywilejowała sobie w dostawach przedsiębiorstwo, przy którym działa. Czy pretensje uzasadnione? Trudno powiedzieć. Obciążona odpowiedzialnością nie może się bronić z tej prostej przyczyny, że na naradę mimo zaproszenia nie przybył jej przedstawiciel. Podobno inne narady z Centrali również nikt nie zaszczycą swoją obecnością. Może uznali za zasadę nie tłumaczenia się z tego co robią.

CZYMI CHATA BOGATA...

Na apel o pomoc dla MPK w Krakowie padają oferty. Dyrektor Jelczańskich Zakładów Samochodowych w Jelcu proponuje kilkanaście pozycji. Między innymi tak bardzo poszukiwane silniki, osłony koła zamachowego i tyne lampy. Zakłady POLMO w Tczewie, przyjmą 15 skrzyń biegów do remontu, Zakłady POLMO w Sędziszowie załatwią wkłady do filtra powietrza paliwa i oleju, Zakłady POLMO w Przemyśle zobowiązały się do doradziej pomocy w zakresie urządzeń pneumatycznych. Przedstawiciel WPK w Poznaniu zaproponował pomoc w załatwieniu wkładów do filtra powietrza, paliwa i oleju produkcji rzemieślniczej. Oczywiście po zatwierdzeniu ceny przez Państwową Komisję Cen. Nie jest tego zbyt wiele ale zawsze coś, czym będzie można pomóc zakładom eksploatacyjnym autobusowym.

TO SIĘ OKAŻE...

Czy narada spełniła pokładane w niej nadzieje? Przede wszystkim zebrani otrzymali informację od konstruktora co do zmiany szeregu elementów w Berlicie. Może stworzy to wóz bardziej przystosowany do naszych warunków eksploatacyjnych. To jednak perspektywa może na niedaleką ale... przyszłość. Dla miejskiej komunikacji w Krakowie ważne przede wszystkim jest to, co w tej chwili wyprowadzi ją z wręcz katastrofalnej sytuacji. Pomoże w uruchomieniu taboru autobusowego. A to właśnie zadeklarowali przedstawiciele szeregu uczestniczących w naradzie przedsiębiorstw. Oby tylko ich słowa potwierdziły dostawy części.

*

Była to pierwsza o takim charakterze narada w naszym przedsiębiorstwie i... nie powinna być ostatnią. Wzajemne poznanie się, jak również konfrontacja trudności z możliwościami zdiagnozowania ich może być drogą wyjścia z komunikacyjnego impasu jaki stwarzają nie najlepsza konstrukcja Berlieta i chroniczny do niego brak części zamiennych.

MARIA BUBACZEWSKA

POWRÓT DO DOBRYCH
TRADYCJI

Przeprowadzony sondaż wśród załogi naszego Przedsiębiorstwa, wykazał duże zainteresowanie pracowników rozgrywkami sportowymi w konkurencjach zespołowych. W związku z tym chcemy wrócić do tych dobrych tradycji w naszym Przedsiębiorstwie, kiedy rozgrywane były zawody pomiędzy poszczególnymi Zakładami czy Wydziałami. Dlatego więc Zarząd Ogólny TKKF „Tramwaj” oraz Dział Kultury i Sportu wychodząc naprzeciw zapotrzebowaniom, proponuje rozegrać turnieje ligowe w następujących dyscyplinach:

I PIŁKA NOŻNA — drużyny zgłaszały kierownik drużyny do Działu Kultury i Sportu podając swoje nazwisko. Pracownik Działu wraz z działaczami TKKF układa harmonogram rozgrywek, który następnie zatwierdza na zebraniu z kierownikami drużyn. Rozgrywki odbywały by się na naszym obiekcie przy ulicy Praskiej.

II KOMETKA — system zgłaszania drużyn proponuje podobny jak w przypadku piłki nożnej. Rozgrywki przeprowadzone by były najprawdopodobniej na boisku Liceum Ogólnokształcącego przy ul. Grzegorzeckiej. Początek rozgrywek proponujemy we wrześniu.

III PIŁKA SIATKOWA — sprawa jest trochę bardziej skomplikowana, a to ze względu na konieczność korzystania z sali gimnastycznej, której niestety nasze przedsiębiorstwo nie posiada. Jeżeli uda się wypożyczyć obiekt, co w Krakowie nie jest rzeczą łatwą, to rozgrywki proponujemy prowadzić przez całą zimę, a zakończyć turniejem finałowym, który wyłoni zwycięzców.

Oprócz rozgrywek długoterminowych planujemy również szereg innych turniejów jednodniowych w zależności od zapotrzebowania ze strony załogi. Ponieważ w strukturze sportowej naszego Przedsiębiorstwa został wypracowany pewien schemat, który według mnie należałoby wzbogacić i urozmaicić, dlatego wszystkie osoby zainteresowane działalnością sportową i rekreacyjną i mające ochotę do działalności lub posiadające nowe pomysły proszone są o kontakt z Działem Kultury i Sportu Pl. Serkowskiego 7, tel. 610-76.

WOJCIECH BRYŁA
PIŁKARZE W WYŻSZYCH
KLASACH

Wiele krytycznych tekstów poświęciłem na początku bieżącego roku piłkarzom ZKS Tramwaj. Tym przyjemniej mi obecnie na łamach gazety złożyć im serdeczne gratulacje z powodu awansu. Na 4 uczestniczące w rozgrywkach zespoły, aż trzy przyszły sezon rozpoczną w wyższych klasach rozgrywkowych. Najcenniejsze jest oczywiście zwycięstwo pierwszej drużyny, która po czterech latach przerwy znów będzie rywalizować o mistrzowskie punkty w klasie wojewódzkiej, z najlepszymi zespołami okręgu. Przypomnijmy może ostateczną tabelę grupy pierwszej A klasy:

1. TRAMWAJ	26 39 63—17
2. Grzegorzecki	26 37 58—29
3. Świt Krzesz.	26 36 56—31
4. Georyt Kr.	26 34 43—30
5. Armatura Kr.	26 31 44—40
6. Grebałow.	26 30 52—42
7. Nadwiślan	26 25 39—43
8. Czarni Kr.	26 22 38—54
9. Tonianka	26 21 33—48
10. Orleń Rud.	26 19 39—43
11. Wiczysta	26 19 31—43
12. Strażak Rącz.	26 18 36—62
13. Próżnianka	26 17 38—64
14. Płomień Ruz.	26 16 40—64

Awansował Tramwaj, do B-klasy spadła ostatnia drużyna. Nasz zespół przegrał w całym rozgrywkach tylko dwa mecze, na starcie z Georytem na własnym boisku oraz wiosną 1—4 w Grebałowie. 9 meczy zakończyło się remisami, pozostałych 15 nasi piłkarze rozstrzygnęli na swoją korzyść.

A oto nazwiska twórców sukcesu: trenerem drużyny jest Mieczysław Adamczyk, ale trzeba tu wspomnieć, że w pierwszych meczach zespół prowadził Stanisław Szymczyk, a grali Jan Tomeczyk, Zbigniew Sendor, Władysław Kozioł, Jerzy Szafraniec, Janusz Walezyk, Kazimierz Habel, Andrzej Maczka, Piotr Szewczyk, Edward Hefko, Wiesław Piszczek, Zdzisław Mrowczyk, Waldemar Kozioł, Eugeniusz Szczyrbak, Stanisław Kuć, Mieczysław Mazurek, Ryszard Szutowski, Zbigniew Dudek, Krzysztof Sekunda, Aleksander Kofin, Zdzisław Pieprzyc, Ryszard Przebinda, Jerzy Pszyk i Paweł Stanecki. Nie można tu nie wspomnieć o kierowniku drużyny Władysławie Cyganie, czy wciąż aktywnym Józefie Bujaku. Natomiast w kontekście działalności całej sekcji wypada wymienić nazwisko jej kierownika Eugeniusza Pospischila. Bo oprócz pierwszej drużyny awansowała także, trenowana społecznie przez Franciszka Kowalika rezerwa, tracąc w swej grupie C klasy zaledwie jeden punkt w całym rozgrywkach. Do wyższej klasy awansowali też prowadzeni przez Janusza Dzierwie trampkarze. Juniorzy trenowani przez Stefana Sękowskiego zajęli 8 miejsce w klasie wydzielonej, co zapewniło im pobyt w niej na następny rok.

Należy więc stwierdzić, że poprzedni sezon piłkarski był bardzo udany dla ZKS Tramwaj, szkoda tylko, że wiele spraw organizacyjnych nie zostało jeszcze dogranych, jak sprawa szatni czy boiska przy ul. Rzemieślniczej. Pracy przed nowym zarządem klubu więc sporo, podobnie jak i przed piłkarzami, którzy już w sierpniu zainaugurują drugi w historii klubu sezon rozgrywek w klasie wojewódzkiej.

K. GACEK

SPARTAKIADA LETNIA
MPK

27. 06. 1981 r. przy nisko wiskających chmurach deszczowych odbyła się Spartakiada Letnia MPK. Członkowie Komitetu Organizacyjnego z przewodniczącym Januszem Kucharskim, oraz sędzią głównym Zdzisławem Skubiedą zamówili jednak dużo wcześniej pogodę, więc przez cały czas trwania Spartakiady nie padało. Przy dobrej organizacji imprezy, zawiedli kibice, a rywalizacja odbywała się prawie że w kameralnym gronie. Brak zainteresowania przeciwieństwem załogi naszego Przedsiębiorstwa jest niezrozumiały. Szkoda, że w okresie kiedy wzajemna życzliwość ludzka pozostawia tak wiele do życzenia, pracownicy MPK zrezygnowali w przeważającej mierze z uczestnictwa w rywalizacji, a przeciwieństwem jakiegoś posiadania współzawodnictwa sportowego nie trzeba nikomu przypominać. W Spartakiadzie brali udział przedstawiciele Dyrekcji z Dyrektorem Naczelnym oraz Z-ca d/s Prawniczych natomiast nie wykazali najmniejszego zainteresowania przedstawiciele Zarządów obu Związków Zawodowych, ani przedstawiciele Zarządu Zakładowego ZSMP pomimo wielokrotnych zaproszeń do udziału w Spartakiadzie. Nie brali także udziału przedstawiciele Zakładów, które w poprzednich Spartakiadach zajmowały czołowe lokaty we współzawodnictwie, czyżby odstraszył ich



fakt że Spartakiada odbywała się w dniu wolnym od pracy? W rywalizacji zespołowej na stadionie TKS „Korona” I miejsce i Puchar Przechodni wywalczył zespół Zarządu Przedsiębiorstwa zdobywając 547 pkt. II miejsce zdobył ZNA zdobywając 341 pkt. III miejsce wywalczył zespół ZEA Czyżyny zdobywając 258 pkt. IV miejsce zespół ZEA Wola Duchacka zdobywając 262 pkt. V miejsce Wydz. Łącz. zdobywając 62 pkt.

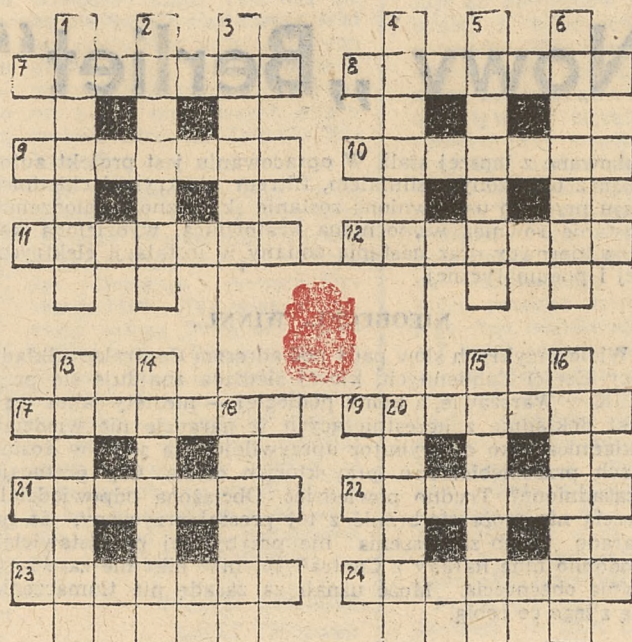
W rywalizacji indywidualnej w grupie do 30 lat zwyciężyli: w biegu na 100 m I miejsce — Janusz BLAWAT ZEA, II Jerzy STASZCZAK ZNA, III Andrzej BRATEK Wydz. Łącz. W biegu na 1000 m I — Paweł JEZERSKI, ZNA, II — Andrzej BRATEK Wydz. Łącz., III — Tadeusz JAGŁACZ ZNA. W rzutkach do tarczy I — Jan KORDAS Wola Duch., II — Zygmunt GADEK Zarz. Prze., III — Lech JATCZAK ZEA Czyżyny. W strzelaniu z pistoletu I — Janusz LITWICKI ZEA Czyżyny, II — Robert CZERNICHOŃSKI, III — Eugeniusz REWILAK Zarz. Prze. W skoku w dal I miejsce — Janusz Bławat ZEA Czyżyny, II — Paweł Jezierski ZNA, III — Andrzej Bratek Wydz. Łącz. W pchnięciu kulą I miejsce Zdzisław Kowal ZEA Czyżyny, II — Janusz Bławat ZEA, III — Andrzej Mitka ZEA Wola Duchacka. W podnoszeniu ciężarka I — Andrzej Mitka ZEA Wola Duchacka, II — Janusz Bławat ZEA Czyżyny, III — Janusz Piotrowski ZTO. W przeciąganiu liny I — ZEA Czyżyny, II — ZEA Wola Duch., III — ZEA Czyżyny. W rywalizacji powyżej lat 30 w biegu na 100 m I miejsce Krzysztof Nosal, II — Józef Kuć, Wydz. Łącz., III — Jerzy Golezyk ZEA Czyżyny. W rzutkach do tarczy I — Eugeniusz Zadura ZET Nowa Huta, II — Stanisław Mikul-

ski ZET Podgórze, III — Zdzisław Skubieda ZNT. Strzelanie z pistoletu I — Leopold Rolniak, Zarz. Prze., II — Krzysztof Nosal, III — Eugeniusz Zadura ZET Nowa Huta. W skoku w dal I — Zdzisław Skubieda, II — Kazimierz Burek ZEA Wola Duchacka, III — Krzysztof Nosal Wydz. Łącz. W pchnięciu kulą I — Edward Gawel Zarz. Prze., II — Alfred Balicki ZEA Wola Duchacka, III — Jan Brewiński ZSiP. W podnoszeniu ciężarka I — Jan Brewiński ZSiP, II — Edward Gawel Zarz. Prze., III — Ignacy Wilk Zarz. Prze.

Konkurencje indywidualne kobiet były rozgrywane tylko w jednej kategorii wiekowej, a to ze względu na znikomą liczbę pań biorących udział w zawodach. Tak, więc w biegu na 60 m I miejsce Masaczynska Józefa, II Damian Danuta, III Kostro Stanisława wszystkie z Zarz. Prze. W skoku w dal I miejsce Danuta Damian, II — Józefa Masaczynska ZP, III — Stanisława Kostro ZP. W pchnięciu kulą I — Józefa Masaczynska, II — Danuta Damian, III — Zofia Fenrych ZP. Najlepiej do tarczy rzuciła Zofia Fenrych ZP, II Józefa Masaczynska ZP, III — Stanisława Kostro ZP. W strzelaniu I miejsce Alicja Tyrzan ZP, II — Hanna Rytko ZP, III — Zofia Fenrych ZP. Reasumując tegoroczną Spartakiadę należy zwrócić uwagę aby w przyszłości konkurencje były bardziej urozmaicone poprzez wprowadzenie nowych dyscyplin. Należy także zadbać o lepszą propagandę co powinno wpłynąć na zwiększenie liczby uczestników. Wszystkich, którym nasuwają się jakies uwagi, ewentualnie mają jakieś nowe propozycje prosimy o kontakt z Działem Kultury i Sportu Pl. Serkowskiego 7. Telefon: 610-76.

WOJCIECH BRYŁA

KRZYŻÓWKA



Poziomo: 7) Fantastyczna opowieść, 8) Mają w nim swój udział pszczoły, 9) Zdobia go szlify, 10) Na kokardy, 11) Pierwsza warstwa na obrazie, 12) Sen w bieli, 18) Potrzebna do apteki, 19) Zastąpił go autobus, 21) Można w nią wpaść, 22) Dbanie o swoje interesy, 23) Technika graficzna, 24) Żer dla hieny.

Pionowo: 1) Słychać, ale nie widać, 2) Ażurowy haft, 3) Niedotrzymanie obietnicy, 4) Napęd kajaka, 5) Kręci wrzecionem, 6) Pochodna celulozy, produkt powstający m. in. w czasie produkcji sztucznego jedwabiu, 13) Ozdoba balkonów, 14) W ręku ogrodnika, 15) Pozbawienie wolności, 16) Oddziela od widzów, 18) Sztabowiec, 20) Małeństwo.

ROZWIĄZANIE Z NR 12

Poziomo: gromada, żyłotka,

cynamon, ubóstwo, huragan, planeta, działwa, szantaż, kwatery, oparcie, ekerka, arbiter.

Pionowo: przymus, ambaras, odnoga, symbol, persona, okowiła, szuwaks, partner, energia, koliber, wyręka, zapora.

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

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

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