

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE



Nowe zasady wynagradzania pracowników MPK

Nie zmieniający się od bardzo dawna system płac doprowadził w ostatnim okresie prawie że do absurdów. Stary pracownicy, dobrzy fachowcy mieli zazwyczaj 8, 9 grupę osobistego zaszerogowania. Był to kres możliwości dalszego podwyższania płacy zasadniczej. Często czterdziestoletni człowiek stawał przed perspektywą, iż przez mniej więcej 20 lat pracy jego płaca pozostanie na tym samym poziomie.

Jeżeli w ogóle można mówić, iż dotychczasowy system wynagradzania miał funkcje motywacyjne, to w momencie osiągnięcia przez pracownika ogólnego pułapu płacy, o czymś takim trzeba było zapomnieć. Iles tam lat temu VI grupa osobistego zaszerogowania była zjawiskiem normalnym. Kto dziś przyszedłby do pracy za „takie” pieniądze?

Normowanie tej kwestii stało się palące po tegorocznych podwyżkach cen. Po szeregu konsultacjach, w oparciu o uchwałę Rady Ministrów nr 135 z dnia 28. 06. 1982 r. sprecyzowano projekt zasad wynagradzania pracowników w MPK. W pierwszym etapie proponuje się zmiany w obowiązujących taryfikacjach oraz zniesienie górnej granicy premii indywidualnej. Bardzo ważny jest tutaj fakt, że przeszerogowania nie będą dotyczyły wszystkich pracowników. Nie będzie to generalna podwyżka płac, ale przeszerogowania i awanse przeprowadzane będą na podstawie indywidualnej oceny pracy pracowników i wymagać będą potwierdzeń podwyższonych kwalifikacji.

Przeszerogowania mogą się odbywać tylko w warunkach posiadanych środków na wynagrodzenia... Jednorazowy przyrost wynagrodzenia może być większy niż przyrost o dwie stawki ale tylko w indywidualnych uzasadnionych przypadkach. Ponadto robotnik awansowany do X kategorii zaszerogowania musi potwierdzić przed komisją wyższe kwalifikacje niż w kategorii IX. Pracownik na stanowisku nierobotniczym awansowany do wyższej grupy winien posiadać kwalifikacje zgodne z wymogami taryfikatora zakładowego.

Kierowcy autobusowi i motorniczowie mogą być w uzasadnionych indywidualnych przypadkach przeszerogowani do stawki szczebla D w kategorii VI (40 zł za godz.), pod warunkiem posiadania najwyższych uprawnień tj. m.in. uprawnień do prowadzenia pojazdów przegubowych, ukrotnionych i pociągów z dwoma wagonami doczernnymi.

Dodatki brygadziowskie regulowane na bieżąco oraz dodatki funkcyjne regulowane w sierpniu br. nie mogą podlegać zmianom podczas dotychczasowych przeszerogowań.

Kierowcy i motorniczowie mogą być przeszerogowani do kategorii VI (najwyższej) po trzech latach pracy w MPK. By uzyskać szczebel D w tej kategorii trzeba spełniać opisane wcześniej warunki. Przykładowo różnica między kategorią I i VI w szczeblu A wynosi 8 zł, w szczeblu D — 19,70 zł. Najwyższa stawka godzinowa dla zaleczonej w 42

godzinny system pracy oraz dla kierowców zaleczonej i taksówek wynosi 40 zł. Dla systemu czterobrygadowego — 48 zł. Pracownicy zaleczonej zatrudnieni w systemie skróconym (6 godz.) w kategorii XI, szczebel E mogą otrzymać 54 zł za godz., a przy 7-godzinny — 46 zł.

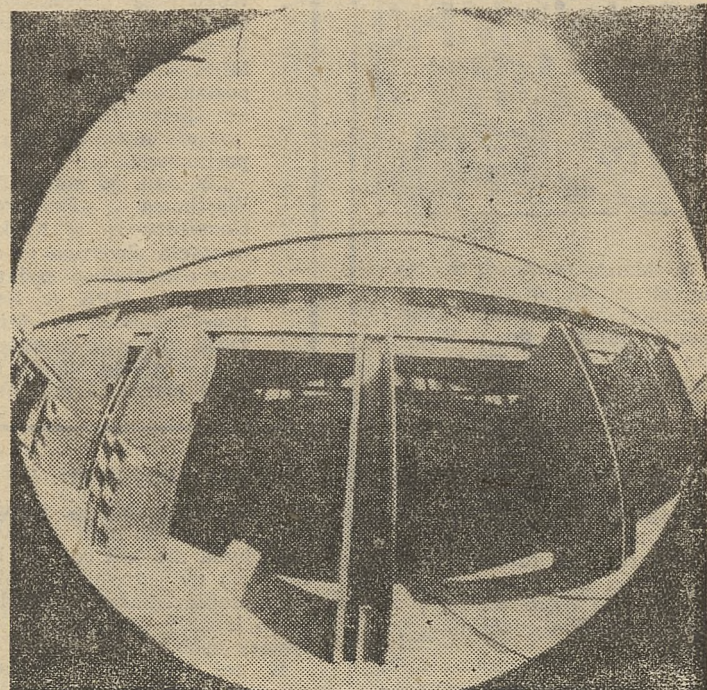
Robotnik — inwalida może otrzymać w kategorii XI szczebel E 48 zł za godz.

Właściwie jedenaste kategorie zaszerogowań osiągalne będą tylko dla dwuzawodowców, np. ślusarz — motorowy, mechanik napraw pojazdów — spawacz, tokarz — frezer, formierz ręczny — odlewnik itp., z tym że nie wszyscy dwuzawodowcy, bo np. zmywacz pojazdów — motorniczy nie może przekroczyć kategorii X.

Dla pracowników umysłowych najwyższa jest kategoria 22. Najwyższa pensja w szczeblu D wynosi 12 tysięcy.

W drugim etapie zmian zasad wynagradzania po uprzedniej konsultacji z załogą przewiduje się: „scalenie premii (regulaminowej i specjalnej) dla prowadzących pojazdy wg jednolitego ramowego regulaminu, scalenie dodatków eksploatacyjnych wraz z wprowadzeniem odpłatności za posiadanie i sprzedaż biletów przez prowadzących pojazdy, zmiany zasad premiowania na stanowiskach nierobotniczych.”

Nie ulegają zmianie stawki i tabele płac dla pracowników MPK Kraków płatnych wg taryfikatorów, a więc strażnicy przemysłowej, służby zdrowia, pożarnictwa, domów czasowych. F. S.



Tak można widzieć „rybim okiem” składną niesfotogeniczną myjnię tramwajów.

Koniec pogoni za „fuchami”?

Ostatnie dni pięknego, upalnego lata nie nastrajają do myślenia o zbliżającym się okresie jesienno-zimowym. Doświadczenie, jakie pozostało z lat ubiegłych, zmusza jednakże do postawienia pytania... „Czy i w tym roku przez dziurawe dachy deszcz ze śniegiem padal będzie wprost na stanowiska pracy, czy chłód dostający się przez wybite szyby będzie codziennym towarzyszem pracy załogi?”

„Nie, nic podobnego nie będzie miało w tym roku miejsca. Według naszego planu jeżeli chodzi o zakres tych spraw jesteśmy już na finiszu.” — otrzymuję odpowiedź od kierownika Zakładu Budowlanego inż. ZDZISŁAWA KLIMKA. „A według planu zbiorczego opracowanego na podstawie zakresu spraw zgłoszonych przez poszczególne zakłady?” — zapytuje.

„Takiego jeszcze nie otrzymaliśmy. — słyszę odpowiedź. Mijmy więc nadzieję, że między jednym, a drugim planem nie będzie zbyt wielkich rozbieżności. Pytam jeszcze o inne sprawy ale zamiast odpowiedzi otrzymuję zaproszenie na mające się odbyć na jutro tj. w dniu 15 września br. posiedzenie wyjazdowe sztabu — właśnie w ZB. (Ciąg dalszy na str. 2)

Gdzieś tak w maju gościliśmy w naszym przedsiębiorstwie przedstawicieli władz służby zdrowia ZOZ Nr 4 z jej dyrektorem na czele. Pan dyrektor przedstawił projekty organizacyjne przemysłowej służby zdrowia w warunkach reformy. Oczywiście zastrzegł się, że to nie wiążące, że nie stanie się bez wiedzy zakładów pracy, że to tylko sondaż opinii i wiele, jak się dziś okazało, kurtuazyjnych niesłowności. Wydawało się nawet, że istnieje możliwość — przynajmniej miało się czynić ku temu starania — by zwiększyć obsadę personelu lekarskiego, ba, poszerzyć ilość gabinetów specjalistycznych. Nasza załoga zaczęła się skrzyżować — bo jej przedstawiciele byli na tym spotkaniu — że strasznie wydłuża się czas oczekiwania na wizytę i właściwie, by mieć cierpliwość i siły na dostanie się do lekarza trzeba mieć coraz lepsze zdrowie. No a tu warunki pracy specyficzne, raczej nie najłatwiejsze. Nawet, nie wiedzieli, że to wszystko mało ważne. Ow-

szem pogadać sobie można ale serio brać tę gadaninę? Najwyżej można się obrazić i z porad lekarskich nie korzystać. Tu jak w handlu — „nie podoba się? No to nie. Następny proszę”

Może nie mam racji? Otóż na narzekania załogi, że jeden

Trzeba mieć zdrowie, by się leczyć

Będziemy „odczyniać” choroby?

laryngolog to za mało, że przydałby się jeszcze jeden, bo to przecież 7 tysięcy ludzi, zareagowano. A jakże. Teraz nasz pocziwy laryngolog ma już tylko do obsłużenia... 33 tys. osób. Co z takim ogromem można zrobić? Nie wiem, nie śmiałam też pytać dr J. Korzonek, tym bardziej teraz zdrowie mi mile. Wprawdzie tak zupełnie nie pozostawiono gabinetu laryngologicznego na pożarcie dziesiątek tysięcy anginowców, zatokowców czy jakichś tam jeszcze. Wprowadzono innowacje. Te-

raz trzeba się zarejestrować do internisty — nawet jeżeli jesteśmy przekonani, że to na pewno ucho nas boli — odczekać swoje, powiedzmy parę dni, bo internistów też odrobina za mało — jest ich aż... dwóch — ten ewentualnie da skierowanie do laryn-

gologa do konsultacji, tu będziemy przyjęci w ciągu 8, 9 dni, ten z przeciwwskazaniami odeśle do internisty, tu może też parę dni, potem może nie być akurat tego lekarstwa — bo to też nie nowina — no i wtedy jak nie przydałaby się w najlepszym wypadku karetka pogotowia i miejsce w szpitalu, co także niestety może być tylko marzeniem. Co potem? Nie napiszę, bo pod ręką brak niemalowanego drzewa. Wprawdzie dotąd przesadna nie byłam, w odczynianie też nie wierzyłam,

ale jeżeli to tylko będzie dostępne? Tonący i brzytwę ponoć chwytą.

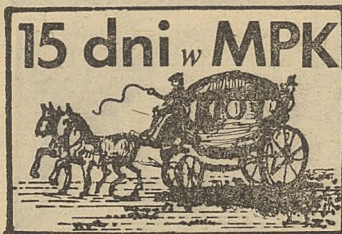
A tak w ogóle, to wydaje mi się, że ta nasza załoga sama nie wie czego chce. Też wymagania, by mieć swoją przychodnię. Ze miast poprawić sobie warunki pracy tam

FILOMENA SERWIN

też chyba radość odbierze, gdy zechcą — a zechcą, bo muszą — się tu leczyć.

By jednak nie dostać „złośliwej grypy” lub jakiejś innej cholery, od tego wszystkiego, jest także coś na pocieszenie. Od 1 października w przychodni zostaje wprowadzona rejestracja na daną godzinę. Rejestrować się będzie można tylko od godz. 7 do 10. Oczywiście także telefonicznie. Wprawdzie „przypadki” będą poza kolejnością, tylko co należy uznać za takowy? Czy temperaturę 39 st. C także? A jeżeli, to po-dejrzewam, że w jesieni i zimą będą prawie tylko takie. Co wtedy? Pamiętam, że gdzieś tak w drugiej połowie roku 80 był postulat, by badaniami okresowymi objąć pracowników umysłowych. Nawet miano to zrealizować. Cha, cha! W którym dziesięcioleciu? Bo w tych warunkach chyba nieszybko. Na dziś przychodzi „bez endów” nie znajdzie „mocy przerobowych”. Przy tym co już napisałam jak dobry żart brzmi wniosek, by w Osieczanach wczoraj mieli stałą obsadę. (Ciąg dalszy na str. 2)

● Nareszcie jasne jest, do czego służy Dział Kultury i Sportu — organizuje wyjazdy po... jabłka. Tak, tak, to nie kawał. Będzie to z pewnością działalność wymierna. Cebulą niestety Dział zajmował się nie będzie. Nie ta sztuka. Ale do rzeczy. Począwszy od 25 września w Dziale Kultury, Sportu i Turystyki w p. 328 organizatorzy wyjazdów po jabłka z poszczególnych zakładów będą mogli, do środy poprzedzającej wyjazd, zgłaszać zapotrzebowanie na autobus. Bliższych informacji udziela Dział.



● Mamy wprawdzie piękną, słoneczną jesień — przyjemniej do momentu oddawania numeru do druku — ale zima zawsze może nas zaskoczyć. By nie spadła na nas jak grom z jasnego nieba, co niestety ciągle się zdarza, pracownicy Zakładu Nadzoru Ruchu przeprowadzili kontrolę sprawności zwrotnic. Na 100 skontrolowanych zwrotnic aż w 90 przypadkach stwierdzono różnego rodzaju usterki. Chyba nie ma na co czekać, trzeba ostro brać się do roboty na tym odcinku.

● Przy przeprowadzaniu kontroli wyjazdów tramwajów i autobusów stwierdzono, że z różnych względów 30 proc. taboru autobusowego i 35 proc. tramwajowego wyjeżdża z opóźnieniem. Przyczyny nie zawsze są obiektywne.

● Przed zimą trzeba będzie uzupełnić lub zaktualizować oznakowanie wielu miejsc sieci trakcyjnej. Chyba zdążymy?

● Najwyższy czas pomyśleć by takie sytuacje jak podczas przełączania sieci i torów w ul. Kocmyrzkowskiej więcej się nie zdarzały. Wystarczy tylko realizować wcześniejsze ustalenia. Wypadałoby chyba, by w takich wypadkach był jeden koordynator, ale z uprawnieniami wyciągania wszelkich konsekwencji. I jeszcze jedno — o tym, jakiej długości odcinek ma być remontowany decydować powinien Zakład Ruchu. Jest to przecież kwestia przeniesienia w bezpieczne miejsce przystanków, wyznaczenia najbardziej dogodnych punktów dla regulatorów itp.

● Orkiestra dęta MPK odbyła swoje zebranie sprawozdawczo-wyborcze po trzyletniej kadencji. Głównym tematem dyskusji był problem czy podtrzymywać tradycję 60-letniej orkiestry, czy pozwolić jej umrzeć śmiercią naturalną, bo średni wiek członków orkiestry wynosi już 63 lata a młodych muzyków ani na lekarstwo. Podobna sytuacja jest też z instrumentami. Może nowy Zarząd Orkiestry z Józefem Czarusiem na czele uzgodni sposoby jej ratowania z dyrekcją przedsiębiorstwa, wszak dyr. T. Trzmieł stwierdził, że nie wyobraża sobie Tramwaju bez orkiestry.

● „Opowiadania o miłości” Taki tytuł nosi najbardziej poczytna książka w MPK. Jest nią oprawiony w takie właśnie okładki notatnik dyrektora naczelnego. Chyba zniechęcają do miłości ci, którzy muszą na stłabach tłumaczyć się z niedotrzymanych terminów, zapisanych w tej „miłości”. Mimo, że szef Biura Organizacji i Zarządzania za nic nie chciał zdradzić tytułu bestsellera przedsiębiorstwa, my go ogłaszamy. F. S.

Sledztwo w sprawie pożaru autobusów w ZAC zostało umorzone

W nr 4 „Sygnałów, MPK” z br. w artykule pt. „Gdyby nie ofiarności ludzi” pisaliśmy o pożarze autobusów w czyżynskiej Zajezdni. Podaliśmy wówczas, iż specjalnie powołana w przedsiębiorstwie komisja do zbadania przyczyn powstania tego pożaru nie była w stanie wydać w wymienionym zakresie opinii. Równolegle sprawę badano w Wojskowej Prokuraturze Garnizonowej w Krakowie. W dniu 27 sierpnia br. do MPK wpłynęło pismo — postanowienie o umorzeniu śledztwa.

A oto uzasadnienie tego postanowienia.

„W dniu 28 maja 1982 r. Wojskowa Prokuratura Garnizonowa w Krakowie wszczęła śledztwo w sprawie zaistniałego pożaru w zajezdni MPK w Krakowie-Czyżynach w dniu 28 maja 1982 r. W wyniku pożaru spaleni uległy autobusy marki „Jelcz” nr rej.

KRA-146 U oraz „Ikarus” nr rej. KRB-126 E, a nadto częściowemu spaleni uległ autobus marki „Ikarus” nr rej. KRA-480 S. Łączna suma strat w mieniu społecznym wynosi kwotę około 3,5 miliona złotych. Zebrany w sprawie materiał dowodowy nie doprowadził do nie budzących wątpliwości ustaleń, iż przyczyną pożaru było podpalenie lub inna przyczyna mająca przestępczy charakter. Świadczy o tym nie tylko osobowe źródła dowodowe w postaci zeznań świadków, z których żaden nie wskazywał na okoliczności uzasadniające podejrzenie przestępczego charakteru zdarzenia, ale głównie szczegółowe oględziny miejsca pożaru, w tym także spalonych autobusów, zespół dowodów rzeczowych, jak wreszcie kompleksowa opinia biegłych ekspertów z Zakładu Kryminalistyki KW MO w Krakowie. Opinia ta z dnia

19 sierpnia 1982 r. wykluczyła mianowicie aby:

1. pożar autobusu „Jelcz” nr rej. KRA-146 U zaistniał od zewnątrz i aby następnie ogień przeniesiony został do jego wnętrza,

2. wykluczono również podpalenie wymienionego autobusu od spodu czy od prawych tylnych błazniących kół autobusu lub inicjację ognia na poziomie podłogi,

3. wykluczono, aby można było użyć do podpalenia dowodowych i zabezpieczonych płynów ropopochodnych,

4. nie użyto również do ewentualnego podpalenia materiałów łatwopalnych, skoro brak było miejscowych skoncentrowanych wypaleń.

Zdaniem biegłych nie można natomiast wykluczyć aby pożar zaistniał na skutek:

1. iskrzenia lub działania łuku elektrycznego w instalacji elektrycznej, co by

mogło spowodować zapalenie się izolacji,

2. zaprószenia ognia wewnątrz autobusu,

3. wadliwego wyregulowania „reglera” co by mogło prowadzić również do zapalenia izolacji.

Wnioski zawarte w drugiej tezie opinii, jako hipotetycznym ich zaszyfrowaniem nie są poparte innymi dowodami, tak że trudno wskazać, by któraś z nich w sposób nie budzący wątpliwości zaistniała i stanowiła rzeczywistą przyczynę przedmiotowego zdarzenia. W tej sytuacji, wobec wyczerpania źródeł dowodowych i możliwości dokonania innych ustaleń stwierdzić należy, że brak jest przekonujących dowodów uzasadniających przestępczy charakter zdarzenia. Z tych też względów postanowiono postępowanie karne w niniejszej sprawie umorzyć z powodów jak określono w sentencji postanowienia.” M.B.

(Ciąg dalszy ze str. 1)

dę lekarską. Pomijając jednak żarty, bo nie do nich mi akurat, chyba nie jest celowe, by 150 osób (w jednym tunusie) miało sobie lekarza, gdy tyleż samo lekarzy przypada na 35 tysięcy osób.

W tej kolorowej sytuacji wynikł problem emerytów i rencistów. Na szczęście tu nie decydował ZOZ ale kierownictwo przychodni. Ustalono, że będą przyjmowani dwa razy w tygodniu między godz. 12 a 14. Jest to rozwiązanie lepsze niż wyznaczenie im jednego stałego lekarza, bo wtedy przyjmowałby ich tylko ten jeden, a lekarz czasem też może chorować.

A tak w ogóle, to w przy-

Będziemy „odczyniać” choreby?

chodni remont i nie wszyscy myślą, że im szybciej się skończy tym lepiej. By sprawa fajniej wyglądała dodam jeszcze, że nasza dyrekcja wcale nie musi wiedzieć, czy jej załóżce coś tam się odbiera czy nie. O rewolucji organizacyjnej przemysłowej służby zdrowia w Podgórzu wiadomością nie zostałam. Bo i po co? Ma płacić i nie wtrącać się w sprawy swojego przecież — chyba jeszcze — budynku. Podpowiem jeszcze odpowiednim władzom, że być może ostała się jeszcze sto-

wka. Może by i tu dodać trochę tysięcy konsumentów? Całe szczęście, że przedszkole odebrało nam „dziesiąt lat” temu (tak! mieliśmy go kiedyś!). Przynajmniej dziś już jeden stres mniej.

Coraz trudniej było ostatnio pozyskać lekarzy do przemysłowej służby zdrowia. Czy dziś będzie to w ogóle możliwe? Lekarze raczej do głupich nie należą, a kto inny przyszedłby do takiej orki? I to wcale nie z imponującym wynagrodzeniem? Broń Boże, nie chciałabym obrazić tych,

co już pracują, bo wtedy... pozostaną odczyniające choreby babki. Chociaż, tych także jakoś nie ma. A to dlatego, że ileś lat temu, po wojnie ktoś wpadł na pomysł by opieką lekarską objąć wszystkich ludzi w Polsce i z tej strony także cywilizować ten naród.

Na zakończenie życzę Czytelnikom i sobie abyśmy zarówno byli, bo w tej sytuacji najlepší lekarze pomóc nam niewiele będą mogli.

FILOMENA SERWIN

(Ciąg dalszy ze str. 1)

Na początek kilka cyfr. Dane za osiem miesięcy pracy ZB w br. Zaawansowanie planowych robót inwestycyjnych — 92 procent, remonty kapitalne — 63,9 procent, roboty odpłatne — 58 procent, remonty bieżące i konserwacje — 47 procent. Do końca roku pozostał tylko jeden kwartał, trudno powiedzieć aby sytuacja w zakresie remontów bieżących i konserwacji wyglądała dobrze. Kierownik ZB inż. Z. Klimek do sprawy jednak podchodzi optymistycznie... „w czwartym kwartale powinniśmy zaległości odrobić, front robót będziemy mieć pod dachem”.

Problemem numer jeden Zakładu są roboty dodatkowe. Tych zaplanować się nie da. Trudno je również zabezpieczyć w materiały. Narzeka na nie nie tylko kierownictwo Zakładu i średni dozór, negatywny stosunek ma również do nich każdy pracownik tego Zakładu. Bo jak „pokończyć” te roboty skoro odrywają nagłe człowieka od jednej pracy i każą pędzić na drugi koniec miasta bo tam się coś dzieje i trzeba nagle ratować sytuację. A są roboty zakresowo większe i mniejsze. Chociażby w br. w ramach robót poza planem zlecono Zakładowi do wykonania m. in. ogrodzenie między ZNA a Gazownią, przygotowanie pomieszczenia do odbioru ziemniaków, roboty instalacyjne w gabinecie dentystycznym w Przyzakładowej ZSZ, podłączenie myjni wraz z odprowadzeniem ścieków, przygotowanie pomieszczenia dla adremy na terenie Zajezdni w Podgórzu.

Tak więc z remontami dachów w tym roku może nie będzie problemów, w większo-

ści już są wykonane. Ze szkleniem również bo w szkło Zakład został nareszcie dobrze zaopatrzony. Jedną z najpilniejszych spraw jest teraz jeszcze przed nastaniem okresu grzewczego całkowita modernizacja CO przy ul. Wawrzyńca. Dalsze, to ułożenie kabla na terenie Ośrodka w Osieczanach, modernizacja wentylacji i CO, remont hali w Bieńczycach, wymiana posadzki w kuchni ZNA, remont bufetu i posadzki w ZTH i adaptacja pomieszczeń również ZTH. Nie najlepiej przedstawia się z uwagi na braki

tytułowe placowe nie przemawiają. MPK w tych zawodach nie płaci najlepiej: Z-ca dyrektora ds. ekonomicznych mgr ALOJZY KUSINA proponuje... „przy przyjmowaniu nowych pracowników skrócić staż z najwyższych stawek. Stworzyć ludziom warunki finansowe. Zachęcić tym do pracy”. Szkoda, że przy mającej się odbyć gdzieś dwa lata temu reorganizacji przedsiębiorstwa odeszli z Zakładu jak mówi inż. Klimek najlepsi ludzie — dobrzy fachowcy i oddani pracownicy.

Dyrektor naczelny MPK

Koniec pogoni za „fuchami”?

materiałowe i zmiany projektowe wykonanie zadań z planu BHP w ramach poprawy warunków pracy załogi. Między innymi nie ukończona jest wentylacja w ZNT, dalej brak rur winidurowych dla wykonania instalacji elektrycznej w kanałach przeglądowych w ZTP.

Załoga ZB to ludzie młodzi. Średnia wieku — 30 lat. W dwóch oddziałach: kapitalnych remontów i inwestycji oraz remontów bieżących i produkcji pomocniczej pracuje 113 osób, powinno być 136. Do pełnego planu zatrudnienia brakuje murarzy, spawaczy, tynkarzy, elektryków, monterów i robotników niewykwalifikowanych. Gdzie znaleźć tych ludzi skoro mo-

mgr inż. TADEUSZ TRZMIEŁ uważa, że należy lepiej wykorzystać posiadany przez Zakład potencjał roboczy. Zwiększyć wydajność pracy w ciągu dnia i za konkretne zadania płacić na przykład nie 40 a 80 procent premii. Sporządzać umowy o dzieło na wykonanie tego czy innego zadania oczywiście po godzinach normalnej pracy i płacić. Stworzyć takie możliwości finansowe aby pracownikom lepiej opłacała się dodatkowa praca na rzecz przedsiębiorstwa niż podejmowanie prywatnych „fuch”. Powiedzieć im, że to wszystko co tu zarobią będzie się liczyło nie tylko do „13 pensji” ale również do emerytury.

Takie właśnie umowy o pracę dodatkową już są w Zakładzie podejmowane. Chociażby montaż urządzenia dentystycznego w ZSZ, podłączenie nagrzewnic w ZTP czy wykonanie instalacji CO przy ulicy Wawrzyńca. Chodzi przecież o wykorzystanie funduszu płac w wysokości niebagatelnej bo 1 mln 700 tys. zł. „Może nie wykorzystamy tej sumy w całości ale postaramy się jak najwięcej zrobić i... zarobić — mówi kierownik Klimek.

Biorąc pod uwagę olbrzymi zakres robót własnych jak również kontakty z 16 przedsiębiorstwami, jakie w inwestycjach MPK-owskich partycypują, można by wiele o pracy tego Zakładu jeszcze powiedzieć. A wiele się zmieniło. Trzeci już rok załoga pracuje bez wypadków, a przecież w zawodach budowlanych notuje się ich najwięcej. Mimo wielu braków materiałów, chociażby ostatnio wykładziny podłogowej i różnych innych utrudnień w pracy kierownictwo Zakładu chwali sobie obecnie współpracę z Zakładem Zaopatrzenia Materiałowego i Zakładem Transportu i Sprzętu Specjalnego.

Mówiąc o pracy załogi ZB trudno pominąć rolę kolektyw — I sekretarza POP JANA SZEFLERA, przew. Koła ZSMP BOGUMIŁY SIWEK i przewodniczącego Komisji Socjalno-Bytowej ANDRZEJA NOWICKIEGO.

Tylko dobrą pracą, zdyscyplinowaniem, terminową realizacją zadań i jakością wykonawstwa załoga ZB może zmniejszyć niebýt chlubną opinię o swojej trudnej działalności jaką od lat ukuła się w przedsiębiorstwie. Czego należałoby życzyć.

MARIA BUBCZEWSKA



„I w tym domu na razie nic się nie dzieje...”

Dlaczego nie chcą tu mieszkać

Najpierw była walka, a w niej dozwolone wszelkie chwyt. Nawet bezpodstawne, nie oparte na żadnych faktach informacje dochodziły do wiadomości Komisji Socjalno-Bytowej przedsiębiorstwa, a wszystko na temat, że temu się mieszkanie rotacyjne należy, a temu znów nie... mimo że spełniał wszelkie ku temu warunki. Komisja Socjalno-Bytowa pracowała na pełnych obrotach. Na forum cotygodniowych jej posiedzeń sprawa rozdziału 8 rotacyjnych mieszkań w przydzielonych czasowo założach MPK dwóch domkach przy ulicy Ostroroga 1 i 7, zajmowała pierwszoplanowe miejsce. Wreszcie po wielu dyskusjach, poprzedzonych komisyjną

analizą warunków mieszkaniowych starających się, stażem ich pracy w przedsiębiorstwie, i przydatnością oraz latami stażu w spółdzielni mieszkaniowej, ustalono pierwszą listę. I naraz zimny prysznic na głowy tych, którzy z taką precyzją analizowali komu mieszkanie przydzielić, a kogo z listy przesunąć na dalszy plan. Po „wizji lokalnej” przydzielonych mieszkań, rezygnują pierwsi z tych, którzy tak o nie zabiegali. Argument... w lepszych mieszkaniach. Powstaje nowa lista. Dwie osoby zostają wymienione na inne. I znów po tygodniu na kolejnym spotkaniu Komisji Socjalno-Bytowej zebrani dowiadują się, że spośród tych „nowych” już są rezygnacje. Rezygnowali ci, którzy

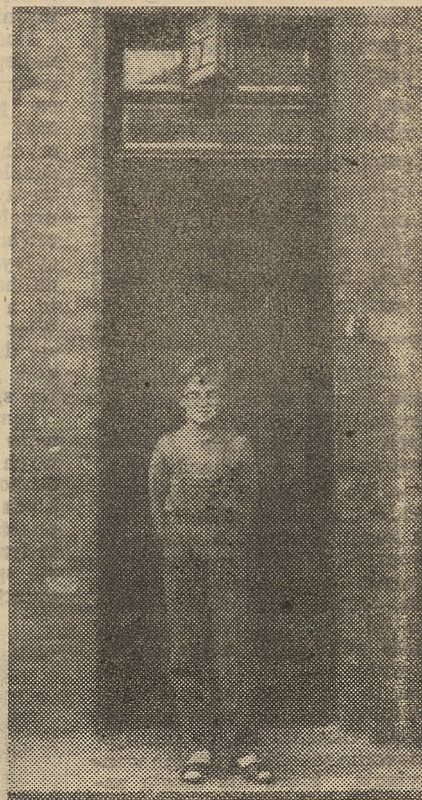
do niedawna jeszcze przedstawiali na piśmie i w słowie swoje racje, atuty, że to właśnie im się najbardziej mieszkanie należy. Mówiąc o tych, którzy rezygnowali, należy wspomnieć również o tych, którzy od początku na mieszkanie w jednym z dwu domków byli zdecydowani. Są to pracownicy: Adam Drzał z ZTH, Władysław Kwiatek z ZT, Leokadia Biłska z ZSP, Andrzej Dubiel z ZB, Andrzej Kalisz z ZAC.

A jak wyglądają owe niechciane przynajmniej przez niektórych mieszkania? Niewielka uliczka, do której dochodzi się z głównej arterii komunikacyjnej jaką jest ulica Lublańska. Po obu stronach jednorodzinne domki, wille — jak kto woli. Pod numerem 1 i 7 właśnie takie same, chociaż może bardziej zaniedbane od innych, przez jakiś czas przecież nikt tam nie mieszkał. Właściciele wykwaterowano z uwagi na planowaną inwestycję — poszerzenie ulicy. Na razie inwestycja została wstrzymana, a mieszkania dzielnicą „Śródmieście” przydzieliła na rotacyjne dla załogi MPK. Konieczny jest ich remont i adaptacja niektórych pomieszczeń na mieszkania.

Do domku pod nr 1 nie dostaliśmy się. Nie zastaliśmy w nim ani lokato-

szaliśmy mieliśmy tylko 10 m kw., a tu mamy pokój z kuchnią i jeszcze węgłą”. Robimy Sławkowi przed domem zdjęcie i żegnając się prosimy go żeby przekazał rodzicom że „Sygnały — MPK” złożyły im wizytę. I w tym domu na razie nic się nie dzieje, jeżeli chodzi o prace remontowe i adaptacyjne. Dlaczego? Przecież w ostatnich dniach dyrektor naczelny MPK, Tadeusz Trzmiel, ustalił, że najpierw pomieszczenia w obu domkach zostaną wyremontowane, a dopiero później nastąpi ich komisyjny podział. Dotyczy to oczywiście tylko tych pomieszczeń, których na razie nikt nie chce.

M. BUBACZEWSKA



„Robimy Sławkowi przed domem zdjęcie...”

Takie mamy czasy, że dziś o wszelkiego rodzaju zaopatrzeniu można powiedzieć wszystko przeważnie źle. Naród, nie tylko nasz zresztą, ma to do siebie, że jeżeli jest czegoś w niedostatecznych ilościach, to zaczyna się gorączkowe wykupywanie i nawet jeżeli już potem rynek unormuje się w miarę, to i tak przez pewien okres wykupywanie trwa nadal, a towar u nabywców tworzy zapasy. Nie oznacza to wcale, że zużywa się go więcej, chociaż więcej się kupuje. Okazuje się jednak, że tej prawidłowości nijak nie można zastosować do niektórych dziedzin życia naszej MPK-owskiej rzeczywistości. Tutaj bywa tak, że im więcej towaru, tym więcej się zużywa, o wiele więcej niż zakładał to plan zakupu. Tak, tak, istnieją nawet dziś „możliwości” może jeszcze nie zakupu a „zdobycia” czegoś więcej niż się marzyło.

Logicznym się wydaje, że jeżeli zużycie części jest znacznie większe niż planowano i nie jest to wcale zjawisko jednostkowe a nagminne, należałoby przeprowadzić szczegółową analizę i albo wyeliminować przyczyny większego zużycia albo wykazać, że zużycie jest źle planowane. Tymczasem okazuje się, że można jeszcze inaczej. Wprowadzić pismo, o którym tu będzie mowa, „nazywa się” wyjaśnieniem przekroczenia zużycia w stosunku do planu zużycia części do autobusu Jelcz RTO w 1982 r. Mnie ta analiza zaciekawiła z dwu powodów. Mianowicie analizuje się 62 pozycje a o pozostałych z 273, które mają być realizowane przez Zakład Zaopatrzenia dla tego typu autobusów, nie się mówi. Z tych 62, w których Zaopatrzenie „przeszło siebie” i zakupiło więcej niż zakłada plan, wymienia się tylko 29. Dlaczego? Czym się kierowano w doborze? Tego niestety wyjaśnienie nie wyjaśnia. Drugi powód, że zajęłam się tą lekturą to wnioski z tegoż pisma. Otóż napisane jest tam czarno na białym, że tam, gdzie zużycie jest znacznie większe niż przewidywał plan, nie potrafi się tego wyjaśnić, bo dzieje się to w poszczególnych zajezdniach i powinien się tym zająć dział techniczny trakcji. Mnie nasuwa się pytanie: po co w takim razie robiono analizę skoro nie potrafiono pewnych rzeczy przeanalizować?

Wniosek generalny z tegowszystkiego wynika taki, iż za nadmierne zuży-

cie odpowiada nie kto inny tylko Zakład Zaopatrzenia, bo... kupuje. Ba, kupuje nawet więcej niż się planuje. Nie koryguje bowiem „planu zakupów” o aktualne stany magazynowe i plan zużycia traktuje jako plan zakupu. Zawiłe to, trzeba przyznać, a mnie nasuwa się kolejne pytanie: czy przypadkiem planując zakup nie należałoby skorygować planu o aktualne stany magazynu?

Swoją drogą, zaciekawiło mnie jednak, z czego wynikają zakupy większe niż planowane. Gdybyśmy swego czasu nie była na operatywnym materiałowej u dyrektora Stanisława Kowalczyka po-

czywiście zaopatrzenie. Kupiło ponad plan. Dlaczego zostało mimo wszystko kupione? Byłam świadkiem wypowiedzi magazyniera, który stwierdził, że często przychodzi się do niego z pytaniem „czego nie masz w magazynie bo idę na operatywkę”. Magazynier odpowiada na pytanie czego nie ma, czy to jest potrzebne nikt go nie pyta. O zaopatrzeniach doraźnych, które są zimą od lat, rozpisywać się nie będę. Oczywiście myślę tylko o takich zapotrzebowaniach, które nie tylko można było przewidzieć i zaplanować ale trzeba było np. płoćno „ekruda” na taśmy z opisem trasy w autobusach, styczni

tym wypadku aż 128 wentyli. To chyba lekka przesada. Przykładem mogą być też felgi do kół. Dlaczego jest takie duże zużycie, jeżeli praktycznie nie ma możliwości jej zepsucia, chyba że zeżre ją rdza, ale to może stać się po iluś tam, powiedzmy 10 latach. Nigdzie w całej Polsce nie ma takiego zużycia felg jak u nas, nie można więc powiedzieć, że są złe, bo dlaczego tylko te w MPK Kraków? Dużo też daje do myślenia fakt, iż zaplanowany materiał zostaje zakupiony, zamawiający uznaje, że mu to niepotrzebne i określa jako zapas, po czym niemalże nazajutrz zgłasza, że ma nabywcę, towar zostaje sprzedany a ten kto znajduje kupującego otrzymuje 2 proc. od ceny towaru. Chyba nie w tym celu ten procent został wprowadzony?

Generalnie, najgorzej pracuje się zaopatrzeniowcom z Zakładem Budowlanym i, o ironio, tutaj akurat rzecz nie dotyczy planowania zakupów ale „wlepiania” budowlance prac, których wcześniej nie planowano. Często więc zakup czegoś tam okazuje się zbędnym, bo oni muszą odejść od planowanego zlecenia i robić coś innego.

Zakład Zaopatrzenia Materiałowego miesięcznie płaci Zakładowi Taksówek od 500 do 700 tysięcy zł za usługi transportowe. Gdyby dać od 1500 do 2000 zł tym branzowcom, którzy mają odpowiednie uprawnienia i możliwość prowadzenia samemu auta, ten wydatek ograniczyłby się w najgorszym przypadku do 15—20 tys. zł. Tak, ale wtedy taksówki miałyby mniejszy zysk, wpłynęłoby to w ogólnym rozrachunku na zysk przedsiębiorstwa, a to pociągnęłoby dalsze następstwa, a tak to te 700 tys. zł idzie w koszty i wszystko gra. Może to i logiczne, tylko czy w takim razie reforma gospodarcza może zdać egzamin? Czy możemy mieć pretensje do tych co zawyżają ceny? Przecież im także chodzi o zysk a nie o poprawę gospodarności. Jeżeli założymy, że w 90 procentach zakładów tak właśnie się dzieje, to perspektywa poprawy naszej gospodarki raczej żadna. Gdyby przydzielono wozy zaopatrzeniowcom byłoby i inne korzyści. Odpadłby raz na zawsze problem zaopatrzeniowca i konwojenta. Wszystko to jednak „gdyby”. Czy będzie chociaż tutaj poprawa?

F. SERWIN

Felgi, wentyle i... miliony

myślałabym, że być może to zbytnia przezorność zaopatrzeniowców. Po prostu kupują, ile dają. Oczywiście nie chciałabym by mnie zrozumiiano, że wszystko co jest kupione, to materiały zbędne. Od takiego stwierdzenia jestem daleka. Zresztą o wypowiedzi w tej sprawie poprosiłam zaopatrzeniowców. Przyznali się, że owszem trochę ich winy jest bo realizując zamówienia także na prośby telefoniczne. Akceptują wszelkie korekty planu zakupów oczywiście przeważnie w górę. Wychodzą ze skóry żeby kupić, często jest to handel wymienny. Kupują także te materiały, których braki ujawniają się na operatywkach. Czasem nie jest to zapisane, zostanie zakupione, okazuje się, że zupełnie niepotrzebnie. Kto winien? O-

do zabezpieczenia obwodów maszyn i urządzeń, lampy przenośne kanałowe itp. Przyrzeczono, że w przyszłym roku będzie realizowany tylko plan. Może wreszcie skończy się praktyka prawie że przepisywania planu zakupów z roku na rok. Nareszcie zrobi się uczciwą analizę i wyciągnię wnioski z nadmiernej i niczym nie uzasadnionej zużycia części.

Nie od dziś wiadomo, że krakowska komunikacja jest największym pożeraczem części. Prym w tej dziedzinie wieziemy absolutny. Czy może być jednak dobrze, jeżeli żąda się zakupu tylko... 70 tys. wentyli do dętek w trakcji autobusowej? Czy możliwe jest, by wentyl w jednym kole zmieniać 32 razy w roku? Jeden autobus zużywałby w

DWUGŁOS INWESTYCYJNO-EKSPLOATACYJNY (II)

PODPISALIŚMY „GWARDIĘ” I CO DALEJ?

W rozmowie z z-cą dyr. ds. technicznych MARIANEM KALINOWSKIM („Sygnały” nr 7) orzybliżyliśmy sprawy związane ze wszystkimi podstawowymi uwarunkowaniami związanymi z podpisaniem 30 lipca protokołu odbioru końcowego obiektów zajezdni autobusowej Wola Duchacka przy ul. Gwardii Ludowej. Teraz chcemy się bliżej przyjrzeć problemom bieżącej eksploatacji tego obiektu, jak też dalszym perspektywom inwestycyjnym MPK. Zaczynamy od pytań skierowanych do ZYGMUNTA CZAKA, specjalisty ds. inwestycji:

— Od roku 1980 spędza pan non stop czas na dozorze inwestorskim na Woli. Którego z tych długoletnich bojów wspomina pan najbardziej?

— To momenty związane z oddaniem do eksploatacji hali stacji obsługi, a zwłaszcza wentylacji mechanicznej. Zdecydowałem, aby przy odbiorze technicznym wprowadzono na halę zaprojektowaną ilość autobusów, które pracowałyby pod obciążeniem, tak jak to się dzieje w normalnej eksploatacji. No i tu się zaczęło. Okazało się, że zaprojektowano za mało wydajną wentylację, która nie mogła zapewnić całkowitej wymiany powietrza, zakładanej w projekcie technicznym. Cóż, zaprojektowano współczynnik awaryjności na autobusy typu „jelcz”, a „berliety” psują się trzy razy częściej. Ugoniliśmy się zdrowo w tej sprawie z wykonawcami, powołaliśmy komisję z udziałem Sanepidu na badanie stężeń dopuszczalnych. W efekcie „Prozam” musiał zaprojektować dodatkową wentylację z dwoma nowymi ciągami.

— Pozostawmy na boku cały niewątpliwie frapujący „folklor” budowlany, w którym przypinaliśmy łatki wykonawcom. Przejdźmy do rejestru „grzechów”, jakie popełniamy jako użytkownicy.

— Najbardziej jaskrawy wystąpił, kiedy montowaliśmy myjnię na hali obsługi. Wykonywaliśmy roboty budowlane, polegające na osadzeniu metalowych prowadnic do kół

autobusów. Zostały one zamontowane, jednak pozostawiono szczeliny. Woda z myjni dostawała się przez te szczeliny, wyplukiwała podłogę piaskową, co doprowadziło do zapadnięcia się posadzki myjni.

Następną sprawą, która nie najlepiej o nas świadczy, jest nieprzeprowadzanie na bieżąco przeglądów, konserwacji oraz remontów zapobiegawczych, przede wszystkim w eksploatowanych urządzeniach wentylacyjnych. Zresztą nie uruchamia się też już zamontowanych układów wentylacyjnych. Często przychodzi się na halę NB, autobusy pracują, a wentylacja nie działa. Więc z jednej strony zrobiło się dużo dla poprawy warunków pracy, a samemu zawala się sprawy ochrony zdrowia.

Inny problem to zajeżdżone węże od odcągów miejscowych wentylacji na rury wydechowe. W autobusach nakłada się je w celu niedopuszczenia do nadmiernego zadymienia hali. Bardzo często spotyka się autobusy pracujące na pełnym gazie, za-

dymienie w hali NB jest potworne, są węże, a nie przetrzeżga się ich zakładania.

Brakuje pełnej obsady hydraulicznej, co powoduje po prostu zaniechanie wykonania na bieżąco czynności konserwatorskich. Następuje w związku z tym np. zawodzenie instalacji sprężonego powietrza, przecieki wody z punktów czerpalnych. Brak pełnej obsady powoduje zagrożenie prawidłowego przygotowania do okresu grzewczego instalacji centralnego ogrzewania oraz instalacji nagrzewnic.

Osobnym rozdziałem „Gwardii Ludowej” jest kotłownia. Była już eksploatowana przez dwa okresy zimowe, a jednak nadal nie ma tam nadzoru, który posiadałby uprawnienia energetyczne. W tego typu kotłowni, wyposażonej w trzy kotły przemysłowe typu WR 1,25 (2 sztuki) i WR 2,5 (1 sztuka) wymagany jest nawet kierownik, a my do tej pory nie „dorobiliśmy” się nawet mistrza z uprawnieniami, uprawnieniami przy kotłach ciśnieniowych bezwzględnie niezbędnymi.

— Bo kotłownia może wylecieć w powietrze?

— No, może do takiego momentu nie dojdzie. Na „Gwardii” brakuje też mistrza zaplecza, co powoduje brak koordynacji pracy brygad.

— Przyznam się panu, że mi się włosy jeżą po tej wyleczalności. Rozumiem, że jeszcze bardziej szczegółową listę „grzechów” przedstawiał pan wielokrotnie. Jakże są dotychczasowe efekty tych wystąpień?

— Oczywiście, przedstawiam je cały czas, ostatnio nawet na zebraniu naszej XIV POP, ale do dnia dzisiejszego nie są niestety uregulowane i załatwione.

— W każdym razie nie ma pan moralnego kaca, nie grozi też panu szybkie rozstanie się z „Gwardią”...

*

— Panie dyrektorze — zwracamy się ponownie do M. Kalinowskiego — powoli bóje o „Gwardię” się kończą. Co dalej?

— Te wszystkie uwagi, które były i wylonily się na Woli

wykorzystujemy w fazie projektowania, a doświadczenia współpracy z wykonawcami na pewno wykorzystamy przy budowie dalszych obiektów. Ponadto są pieniądze i już dziś wiemy, że z wieloma spotkamy się na następnych zadaniach. Oni też już zdążyli poznać nasze wymagania, choć na pewno nie należymy do przyjemnych klientów, bo wysoko ustawiamy poprzeczkę.

— Dlatego, że załoga „ciśnie”?

— Nie tylko. Uważamy, że reforma gospodarcza pozwoli wreszcie na to, byśmy jako przyszły użytkownik mogli dostać to wszystko, co zostało zaprojektowane. Potrzebujemy teraz wybudować pilnie co najmniej dwie zajezdnie. Zajezdnia autobusowa przy ul. Łokietka pozwoli stworzyć godziwe warunki techniczno-eksploatacyjne dla zwiększającej się ilości „ikarusów” oraz na opuszczenie zajezdni w Czyżynach, z której się nas ruguje „na siłę”. Zresztą te naciski są uzasadnione, bo wstrzymaliśmy rozbudowę



Panowie, węże odcągowe są po to, by ich używać!

Rondo Mogiłskie. Miejsce największej koncentracji ruchu szynowego w naszym mieście. Tu krzyżują się drogi dziesiątek i setek wagonów tramwajowych dziennie, kilku różnych linii łączących ze sobą wszystkie najodleglejsze dzielnice Krakowa. Tuż za bocznymi torami tramwajowymi, jakby pod parasolem z zieleni, stoi niewielka, stara budka. Napis na niej głosi „Punkt techniczny”, miejsce, gdzie każdy motorniczy pracujący na linii uzyskać może pomoc dla swojego wozu, w przypadku, gdy zajdzie tego potrzeba. Oczywiście, o ile awaria nie jest zbyt poważna i możliwa do zlikwidowania w krótkim czasie i przez jednego tylko mechanika.

Właśnie dziś (21 września br.) na pierwszej zmianie, to jest od godz. 6.00 do 14.00, pracuje tu mechanik Janusz Prusak. Pan Prusak jest pracownikiem Zajezdni Tramwajowej w Podgórzu. Również pracujący tu na drugiej zmianie mechanik jest z tej samej Zajezdni. Myliłby się jednak ten, kto by sądził, że obsługują wozu tylko ze swojej Zajezdni. Chociaż, czy tak być powinno, zastanawiają się nad tym. Nie wszystkie wymagające pomocy technicznej

wozy znajdują tu „ratunek” i mogą dalej pracować na liniach. Jako że punkt zaopatrywany jest tylko w części zamiennne z ZTP do wozów starego typu. Przyjeżdża tu co jakiś czas „Żuk” z Podgórza i cały asortyment potrzebnych części dostarcza. Zajezdnia tramwajowa w Nowej Hucie ani myśli części zamiennne do swoich wozów przysyłać. Raz że części zamiennne potrzebne do wozów starego typu, jakie posiada Zajezdnia w Podgórzu, nie pasują do wozów nowego typu jakie ma Zajezdnia w Nowej Hucie, dwa, że „surowo” zabronione jest „ratowanie” wozów z Nowej Huty częściami zamiennymi z Podgórza. Polecenie takie wydało kierownictwo ZTP wobec braku zainteresowania problemem części zamiennych ze strony ZTH. Ale jak serca nie mieć i nie poratować motorniczego z ZTH gdy jest w potrzebie? A poza tym, jak to właściwie jest? Czy na Rondzie Mogiłskim ma być dwóch mechaników czy też jeden. Podobno gdzieś na wiosnę przydzielono do tego punktu mechanika z Nowej Huty, ale krótko tu zabawił. Warto byłoby więc tę sprawę w jakiś sposób rozwiązać. Trudno bowiem porównywać ilość przeprowadzonych napraw w tym punkcie, a w innych znajdu-

jących się w Bieńczykach, Borku Fałęckim czy Bieżanowie.

— Czy dużo dziś awarii? — pytam wchodząc do punktu technicznego na Rondzie Mogiłskim.

— Nie jest najgorzej. — słyszę odpowiedź pana Prusaka.

Rozmowę przerywa nam wejście motorniczego 7—05...

wymianę grafitów. Przeglądam książkę napraw wstecz... bywa, że na jednej zmianie mechanicy naprawiają 36, 37 awarii. Tak było na przykład w dniu 10 i 11 sierpnia br.

Do punktu technicznego przychodzi dyspozytor ruchu Stanisław Piatek. Dowiedziawszy się że jestem z „Sygnałów” dołącza do rozmowy...

BYLE TYLKO

— Oba kierunkowskazy mi wysiadły... — zwraca się do mechanika.

Pan Prusak wręcza mi książkę, w której odnotowuje wszelkie naprawione w czasie swojej pracy usterki, a sam zabiera narzędzia, części i wychodzi naprawiać zgłoszone przez motorniczego kierunkowskazy. Zaglądam do książki pod datą 21 września br. i znajduję naprawy... dzwonka, instalacji, która spowodowała zapalenie się drugiego składu, cięgała od pantografu, dzwonka zewnętrznego, kabla ukrotnionego łączącego przyczepę z wozem,

— W tym punkcie powinno pracować po dwóch mechaników na każdej zmianie. Przyjeżdżają tu z awariami ze wszystkich stron miasta... z Nowej Huty, Podgórza. Jest jeszcze jedna sprawa, którą warto poruszyć — motorniczowie skarżą się na zajezdnie, że wypuszczają na linie niesprawne wozu.

Przysłuchująca się rozmowie motornicza z Nowej Huty, pani o 13-letnim stażu w zawodzie, która prosi o niepodawanie jej nazwiska, mówi...

— Usterki piszemy zawsze w kar-

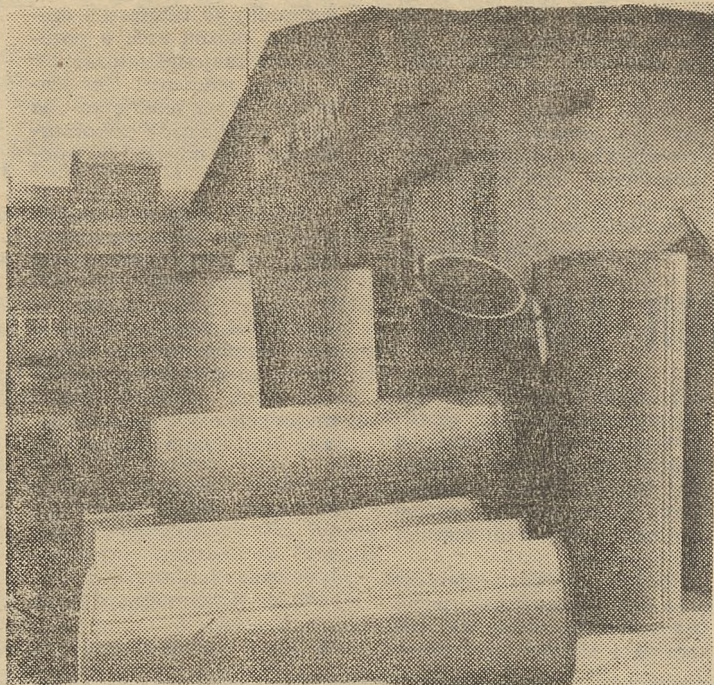
mieszkaniową terenów byłego lotniska i zakończenie budowy ulicy Politechnicznej. Zajeżdźnia tramwajowa jest o tyle bezwzględnie potrzebna, że obecnie z powodu przepelnienia obu istniejących nie jesteśmy w stanie przyjąć do przedsiębiorstwa żadnej nowej jednostki. Uzyskana lokalizacja w rejonie Małej Góry jest korzystna, zaledwie pół kilometra od pętli w Bieżanowie. Wszystko wskazuje na to, że na obie zajeżdźnie dokumentacja będzie w terminie potrzebnym do wprowadzenia tych zadań do planu na rok przyszły.

Ponadto w tym roku chcemy wejść na plac budowy zaplecza dla Zakładu Sieci i Podstacji Trakcyjnych oraz dla Zakładu Transportu, bo to, co posiadają, to jest nie, to jest straszna prowizorka i w tych warunkach nie można mówić o prawidłowym rozwoju tych zakładów. Kontynuujemy też budowę Zakładu Torów. Program inwestycyjny rozbudowy zaplecza jest bardzo bogaty, ktoś patrząc z boku mógłby powiedzieć, że przerasta nasze możliwości. A my po prostu staramy się konsekwentnie nadrobić bardzo duże, narastające latami zaniechania. Zrobimy wszystko, by je likwidować.

— Pomówmy teraz o inwestycjach najbardziej interesujących młodą część naszej załogi — o „mieszkaniówce”.

— Mamy już informacje o terenie pod budynki mieszkalne przy ul. Zakopiańskiej, placu autobusowym w Łagiewnikach — będzie tam realizowany indywidualny projekt jedynostanowiskowego budynku mieszkalnego. Niedługo mamy otrzymać dwie lokalizacje: na Woli Duchackiej przy ul. Nowosądeckiej (tu sprawa jest bardziej zaawansowana) oraz w rejonie ul. Wielickiej. Na te lokalizacje mamy już w zasadzie wykonawcę. Realizację tych budynków będziemy prowadzić poprzez SM „Zwierzyniecka”, czy też spółdzielnię młodzieżową organizowaną przez Zarząd Krakowski ZSMP. Zrobimy wszystko, by na te tereny wejść w roku przyszłym i po trzech latach je ukończyć. Jeżeli chodzi o wymienione budynki perspektywy są obiecujące, o innych nie mówię, by nie robić apetytu, bo nie mam konkretnych dokumentów w ręku.

— Dziękujemy obu panom za obszerną wypowiedź. Zyczymy wytrwałości w realizacji tych wszystkich ambitnych zamierzeń dla dobra naszej załogi. (aml)



„W miejscu, gdzie ma stać przybudówka, ZNT zrobił sobie magazyn”.

Tradycyjnie już, uroczystości obchodzone rozpoczęcie roku szkolnego w Przyszkolowej ZSZ MPK. Szczególnie uroczystości przyjmowania w grono uczniów tych, którzy w tym roku rozpoczynają naukę w klasach pierwszych. Inauguracja roku szkolnego odbyła się w dniu 1 września w świetlicy biurowca MPK przy ulicy Brożka 3, natomiast w dniu 2 września młodzież z klas pierwszych wyjechała na wycieczkę do muzeum w Oświęcimiu Brzezince. Wrzesień jest miesiącem pamięci, zorganizowanie więc wycieczki do obozu zagłady jest jakby wypełnieniem patriotycznego obowiązku wobec młodych ludzi znających historię tamtych lat tylko z książek.

Minęły pierwsze dni nowego roku szkolnego. Okres wyjątkowej pracy organizacyjnej zarówno dla kierownictwa i pedagogów szkoły jak i kierownictwa i instruktorów nauki zawodu warsztatów szkolnych. Chociaż i w czasie wakacji nie próżnowano. Malowano pomieszczenia szkolne warsztatowe, to i owo uzgadniano, wiele chciano załatwić, ale czy wszystko się dało?

Składamy wizytę kierownictwu warsztatów szkolnych zajmujących parterowe pomieszczenia w budynku przy ulicy Brożka. Tu również znajdują się nowe warsztaty szkolne. W dwóch pokojach, z których, gdyby zrobić jeden, byłby też niewielki, mieści się cała ad-

ministracja i kierownictwo warsztatów.

— Olbrzymia ciasnota. Czy nie przeszkadza Wam ona w pracy? — rozpoczynam rozmowę.

— Czy nie przeszkadza? Jeszcze jak, ale co mamy zrobić? Obiecują nam wybudować przybudówkę do starych warsztatów szkolnych. Miała do końca tego roku stanąć w stanie surowym, a w przyszłym planowano adaptację pomieszczeń. Chcielibyśmy, aby znalazły się w niej warsztaty mechaniczne, spawalnia, jadalnica z bufetem, szatnia i nasze biura. Koniec września, a w miejscu, gdzie miała być nasza przybudówka nie się nie dzieje, a przepraszam nawet się dzieje... Zakład Napraw Tramwajów zrobił sobie tymczasowy, na wolnym powietrzu, magazyn części do wentylatorów. A my tu siedzimy prawie biurko na biurku i jak pracować? Nie mamy nawet możliwości przeprowadzać rozmów z rodzicami uczniów, gdy zajdzie tego potrzeba. No bo jak? To spychanie naszych potrzeb na plan dalszy nie ułatwia nam pracy, a wręcz ją utrudnia. Przybudówka to zresztą nie wszystko. Pozostaje jeszcze sprawa maszyn i urządzeń. Mamy wprowadzić trochę tych maszyn, ale nie możemy ich w starych warsztatach podłączyć do sieci, bo jest tak słaba, że nie wytrzyma obciążenia. To jest po prostu prowizorka. A tak niewiele potrzeba... jest kabel,



NOWY ROK STARE PROBLEMY

skrzynka rozdzielcza, jest także moc... chodzi tylko o wymianę jednego spalonego przewodu, ale o tę niewielką rzecz, a dla nas bardzo istotną, trudno doprosić się głównego energetyka inż. Zbigniewa Fortasiewicza. Na nasze prośby brak reakcji — mówi kierownik Warsztatów Szkolnych Krzysztof Stuczyński.

— Nie mniej istotną jest sprawa maszyn i urządzeń. Trzeba stwierdzić, że stan techniczny tych, które posiadamy jest bardzo zły. Dotąd wychodziło się jakby z założenia, że co szkoda wyrzucić na złom, przydzielić należy warsztatom szkolnym. I tak też było całymi latami. Przychodziły nowe tokarki, ale były potrzebniejsze gdzie indziej, więc się je tam dawało. Podobnie było z zaopatrzeniem w podstawowe narzędzia... młotki, pilniki. Zarówno maszyny jak i narzędzia pozostają w zakresie głównego mechanika inż. Mariana Bławuta. W tym roku coś się zmieniło. Po raz pierwszy od lat

zostaliśmy zaopatrzeni w podstawowe narzędzia. Właśnie te młotki i pilniki. Brakuje nam jeszcze suwmiarek, imadel maszynowych i noży tokarskich — wtrąca z-ca kierownika Warsztatów Szkolnych Andrzej Kopta.

— Po czterech latach prób i monitów mamy teraz otrzymać nową tokarkę. Przynajmniej tak powiedział kilka dni temu główny mechanik inż. Marian Bławut — uzupełnia wypowiedź kierownik Warsztatów Szkolnych K. Stuczyński.

Do pomieszczenia, w którym rozmawiamy, wchodzi dyrektor Przyszkolowej ZSZ mgr inż. Kazimierz Sułkowski. Zadaje mu to samo pytanie, co poprzednim moim rozmówcom.

— Co mi przeszkadza w pracy? Brakuje nam nauczycieli przedmiotów elektrycznych i wychowania fizycznego i z tego powodu nie rozpoczniemy chyba we wrześniu z tych przedmiotów lekcji.

No cóż, problemy dyrektora Przyszkolowej ZSZ nie są zależne od dobrej czy złej woli pracowników MPK, ale maszyny i urządzenia, podłączenie kabla, czy przybudówka... na pewno tak. Czy nie lepiej zmienić zasadę rozdziału maszyn i urządzeń? Przecież uczniowie, którzy teraz przygotowują się do nauki zawodu, będą kiedyś pracownikami przedsiębiorstwa. Warto więc uczyć ich zawodu na maszynach, a nie na czymś, co by raczej na złom się nadawało. Trzeba pamiętać, że koszty włożone w szkolenie uczniów, przyszłych pracowników MPK, będą procentować.

M. B.



„Stan techniczny maszyn, które posiadamy, jest bardzo zły”.

cie przy zwrocie wozu do Zajeżdźni ale na przykład jeżeli wóz zjeżdża z linii o godz. 24.00, a wyjeżdża już o godz. 3.00, to przeważnie z przeglądem nie zdążą i wóz z tymi samymi usterekami wyjeżdża ponownie na linię. Poza tym szkoda, że nie mamy w wozach takich rzeczy jak bezpieczniki. Każdy by sobie sam na

chicznym starych wozów nie naprawiają, a my tu robimy przy starych i nowych, o ile mamy tylko części. Ale ostatnio sporo wozów niepotrzebnie musi zjeżdżać do Zajeżdźni w Nowej Hucie na drobne stki. Chociażby dziś... w jednym była do wymiany wycieraczka, a do drugiego brakowało śruby i podkład-

z Nowej Huty. Wyjedźcie taki jeden czy drugi, dowiecie się do nas i szuka pomocy. A my tu dopiero musimy przeprowadzać takie roboty jak dokręcanie, oliwienie i smarowanie pantografu, regulacje drzwi czy hamulców szynowych. Chociażby dzisiaj 3-04 motorniczy zjechał do Zajeżdźni w Hucie na kardan, dali mu inny wóz ale drugim, który zjechał na co innego dał właśnie ten ze zepsutym kardanem uznając widocznie, że jednak jest dobry i znów ten musiał zjechać z linii, a z Zajeżdźni wziąć trzeci z kolei wóz. Zdarza się, że jeden motorniczy cztery razy wóz wymienia. Stanowczo w lepszym stanie wyjeżdżają wozy z Zajeżdźni w Podgórze.

Organizacyjnie nie jest więc dograna sprawa usług świadczonych przez mechaników w punkcie technicznym na Rondzie Mogińskim. Albo mają je świadczyć dla obu tramwajowych zajeżdźni i wówczas części zamiennie winny otrzymywać zarówno z jednej jak i z drugiej, albo w punkcie na Rondzie Mogińskim brakuje mechanika z Zajeżdźni w Nowej Hucie. Tylko w tym drugim przypadku dokąd kierownictwo tej ostatniej liczyć jeszcze będzie na części zamiennie i pracę mechanika z Zajeżdźni w Podgórze?

Wprawdzie miał to być artykuł tylko o sprawach usuwania awarii w wozach tramwajowych i związanych z nimi problemach mechaników punktu technicznego na Rondzie Mogińskim, trudno jednak przemilczeć sprawę ich zaplecza socjalnego. Pomieszczenie, to które mają, trudno właściwie nazwać zapleczem socjalnym. Niewielka drewniana buda, a w niej brak podstawowych urządzeń — nawet wody. Pytanie po co przywieziono i ustawiono obok drugą taką samą? Właściwie to nie taką samą, a znacznie gorszą, bo dziurawą. Ustawione w tak centralnym miejscu jakim jest Rondo Mogińskie nie przyniosą chwały MPK. Mechanicy nie mogą się też doprosić o wysypanie choćby drobnym kamieniem miejsca przed tymi budami. I jeszcze jedna niezwykle nagła sprawa, jako że dzień jest już coraz krótszy: od chwili wymiany słupów trakcyjnych przez Zakład Sieci i Podstacji, po wypadku zerwania się sieci, mechanicy pozbawieni zostali oświetlenia swojego miejsca pracy. Wszystkie te sprawy dedykujemy „do załatwienia” — odpowiednim w przedsiębiorstwie jednostkom.

M. BUBACZEWSKA

„ZALICZYĆ” WYJAZD

trasie mógł je wymienić, a tak to trzeba pasażerów wypraszać i zjeżdżać z linii.

7-05 odjeżdża z naprawionym przełącznikiem od kierunkowskazu, a mechanik wraca do punktu i włącza się w rozmowę...

— Od pół roku nie mamy z Zajeżdźni w Nowej Hucie żadnych części... brak nam lusterek, bezpieczników do przetwornic 750 V na 25 A, bezpieczników 500 V, żaróweczek 2 W, bo przecież Zajeżdźnia w Podgórzu nie ma części do nowych wozów. W Bieżanowie w punkcie te-

dkli... dla mnie to 5 minut pracy, żaden problem ale skąd miałem te dodatki wziąć... no i wozy pojechały do Zajeżdźni w Hucie. A takich przypadków mamy sporo. Chcemy przecież ratować im wozy i komunikację w mieście, a oni części nie dają. Druga sprawa to tragiczny stan techniczny wozów, które wychodzą rano z Zajeżdźni w Hucie. Chodzi chyba o „zaliczanie” ilościowe wozów. Zdarzają się w wagonach 105-N bezpieczniki wraz z gniazdem podparte przedmiotem metalowym, a to przecież niedopuszczalne. O godzinie 5.00 to tu ciemno na Rondzie od wozów

Zycie w skrajnych przypadkach bywa imprezą albo nazbyt monotonna albo nazbyt urozmaiconą. Oryginał to człowiek, który radzi sobie z monotonią lub nadmiarem wrażeń posiadaniem rzadkiej rasy konika. W jego hodowlę wkłada czas, pieniądze i serce. Jedynym jego zyskiem jest sama przyjemność zajmowania się konikiem. Oryginał cieszy się często sympatią a zawsze zainteresowaniem otoczenia.

Do grona naszych empekowskich oryginałów zalicza się JAN JAMROŚ, motorowy nr 666 ZET Podgórze oraz głowa licznej rodziny. Jego konikiem są oryginalne projekty racjonalizatorskie. W setce anonimowych projektów potrafi bezbłędnie wskazać projekty jego autorstwa.

Od pozostałych różni się różnorodnością dziedzin techniki, których dotyczą, zaskakującym zestawieniem znanych skądinąd środków technicznych, zabawnym tytułem oraz iście „jamrowską” szatą graficzną i słownictwem.

Z tematyki typowo empekowskiej nasz bohater z łatwością przerzuca się na

malarski, ekran i zbiorniczek każde z osobna są nam doskonale znane, ale w sensowną całość zestawili je dopiero on.

Tytuł „Pustak nadziwiany” jest zabawny, firmuje rozwiązanie pustaka wypełnionego zamiast powietrzem tartą korą sosnową, aktualnie bezużyteczną.

Nim sformułował ostatecz-

RACJONALIZATOR LUDOWY

budownictwo czy humanizację transportu. Malowanie siatek pistoletem malarskim każdemu z nas kojarzy się z noszeniem wody sitem. Kojarzymy, co prawda, poprawnie, lecz nie odkrywczym. J. Jamroś zaproponował ustawienie za siatką ekranu, który nadmiar farby odprowadza do zbiorniczka.

na wersję, przeprowadził szereg prób, do których zaprzął swoją rodzinę a także włożył sporo zachodu (czytaj: czasu i pieniędzy). Teraz tym projektem zajmuje się Politechnika Krakowska.

Żaden z jego projektów nie był zastosowany, czym nasz twórca wcale się nie zrażał i składał następne.

Ewentualne wynagrodzenie najmniej go interesuje, czego nie można rzec o pozostałych racjonalizatorach.

„Pani magister! Tak zamiast iść na wódkę to ja sobie wolę się i pokombinować” — mówił mi nieraz.

Ostatnio jego wieloletnie zasługi na polu racjonalizacji zostały uwiecznione skromnym sukcesem. Otrzymał wynagrodzenie w wysokości 2.500 zł za projekt malowania na słupkach przystanków tramwajowych strzałek informujących o kierunkach jazdy linii tramwajowych.

Gdyby wzorem sztuk pięknych przyznawano tytuł „Racjonalizator Ludowy” w naszym przedsiębiorstwie J. Jamroś powinien go otrzymać pierwszy.

M. R. TA MICHAŁOWSKA

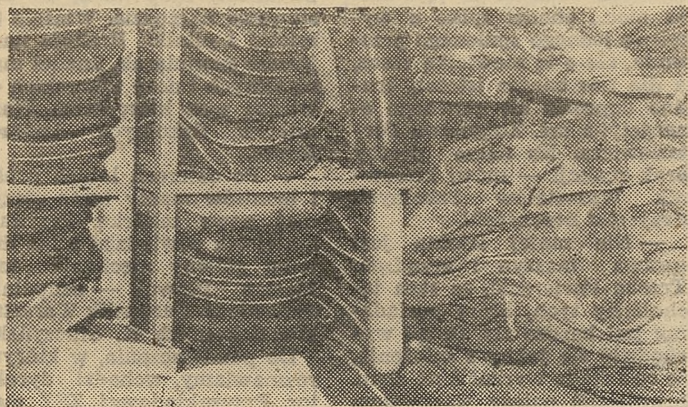
Braki czy niegospodarność

Analiza wykorzystania czasu pracy w drugim kwartale br. mówi, że w zajeźdźni w Czyżynach nieefektywny, a zapłacony jak za pracę na linii czas pracy, wynosił 15,6 proc., na Woli Duchackiej — 20,8 proc. i w Bieńczykach — 12,2 proc. Ogółem w tej trakcji nieefektywny czas pracy wśród kierowców zamykał się wielkością 16,2 proc., 9,3 procenta z tego to były tak zwane przestoje płatne i te można usprawiedliwić, bo wynikały one także ze złego stanu technicznego autobusów, a więc z winy przedsiębiorstwa.

Srednio dziennie 90 kierowców najogólniej rzecz biorąc nie zarabiali dla przedsiębiorstwa — bo nie woziło pasażerów, a brało za to pieniądze. Kwota to niebagatelna, bo miesięcznie wynosiła 1 mln 100 tys. zł. Nie mam pretensji do tej grupy opłacanej, mimo że miała przestoje. Co robili jednak pozostali? Pilotowali wozy, wykonywali jazdy gospodarcze, pracowali społecznie. Jak wyglądały te jazdy gospodarcze? Ano różnie. Czasem była to podróż po jeden transporter wody mineralnej, innym razem przywóz jednej czy dwóch osób na zebranie, na ul. Brożka. Czy nie szkoda kierowców liniowych zatrudniać do takich prac? Czy to jest gospodarne, i na dodatek ten paradoks — brak kierowców?! Prawdopodobnie, gdyby prawidłowo zatrudniać w tej grupie zawodowej, ich deficyt byłby minimalny.

Trochę lepiej jest wśród motorniczych. Tutaj niernawidlowo wykorzystano 38 ludzi, a opłacono ich kwota 500 tys. zł. W przypadku motorniczych bardziej byłabym skłonna do tolerancji, no może nie w całości, bo tutaj na taki stan duży wpływ mają kobiety ciężarne, które z motorniczych przechodzą do innych czynności. Mniejsza jest możliwość jazdy gospodarczych, z tej prostej przyczyny, że toru nie wszędzie prowadzi. Aż dziw bierze, że w warunkach reformy nikt nie pomyślał o tym marnotrawstwie ludzi i pieniędzy.

F. S.



POD KONIEC ROKU MAJA NADCHODZIĆ DO PRZEDSIĘBIORSTWA NOWE „IKARUSY”, BĘDZIE ICH BLIŃSKO SETKA, A WIĘC BĘDZIEMY MIELI CZYM JEŹDZIĆ ZARÓWNO MY JAK I NASI PASAŻEROWIE. NIESTETY, OKAZUJE SIĘ, ŻE DBAĆ O STAN NASZYCH POJAZDÓW MUSIMY TYLKO MY. ROBINY TO, OCZYWIŚCIE, A CO ROBIA PASAŻEROWIE?

Strach powiedzieć! Ostatnio pewna ich grupa przyjęła sobie za punkt honoru obowiązek zniszczenia naszego taboru. Robi się to co najprostsze, a więc tnie siedzenia, urywa poręcze itd., i to w tempie błyskawicznym. W ciągu

trzech ostatnich tygodni pocięte zostały siedzenia w... 95 wozach z zajeźdźni Bieńczyce (na 180 wozów, którymi zajeźdźnia dysponuje). Autobusy z pociętymi siedzeniami jeżdżą najczęściej z linii 121, 123 i 153, a szczególnie zdestawowane autobusy jeżdżą wozy ze 139, gdy kibice „Wisły” lub „Cracovii” wracają do Nowej Huty.

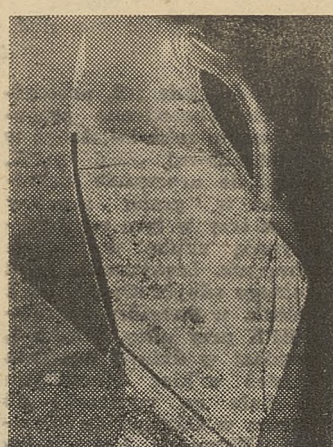
Najczęściej ofiarą padają siedzenia z tyłu autobusu, gdzie kierowca nie zawsze może dojrzeć sprawcę, szczególnie gdy w autobusie jest tłok. Widzą to na pewno inni pasażerowie, ale nikt nie wie dlaczego na takie draństwo nie reagują.

A może warto byłoby zwró-

Pomóżmy kierowcom

cić się z prośbą do pozostałych pracowników MPK, którzy też przecież korzystają z naszych pojazdów jako pasażerowie: Nie dopuście, by kierowcy skazani byli na samotną walkę z wandalami! Jeśli widzimy niszczących nasz tabor interweniujmy natychmiast — nie trzeba przecież działać osobiście i szarpać się z chuliganem w autobusie, czy próbować go złapać, wystarczy tylko szybko zgłosić fakt kierowcy. Musimy sobie pomóc i to we własnym osobistym interesie. Naprawa zniszczonego siedzenia to koszt dla przedsiębiorstwa do 1000 zł, pomyślmy więc o ile w samych tylko Bieńczykach wzrosły koszty eksploatacji. A więc pomóżmy kierowcom, bo oprócz strat, o których wspominałem, okaże się, że nowe „Ikarusy”, które niedługo otrzymamy, po dwóch, trzech miesiącach będą w opłakanym stanie, a winą za to pasażerowie obarczą nas, tj. załogę przedsiębiorstwa.

A. ZYZMAN



W centrali telefonicznej

Kto z nas zastanawiał się, co by się działo, gdyby nagle ucichły telefony. Wprawdzie próbę już mieliśmy, ale te w przedsiębiorstwie jednak działy.

Podnosimy słuchawkę i jeżeli natychmiast nie usłyszymy „słucham” stukamy nerwowo w widelki aparatu, po zgłoszeniu się telefonistki — miast powiedzieć jej dzień dobry — pretensje, bo poczekaliśmy chwilę ze słuchawką przy uchu. Mało nas obchodzi, kto łączy z żądanym numerem, czy ma możliwość szybkiego zgłoszenia się — nie nasza sprawa.

Wprawdzie znam pracę w centrali, ale 18 września br. wybrałam się tam na chwilę, by poobserwować pracę pań telefonistek. Pomieszczenie centrali znajduje się w części południowej budynku. Po połowie września pogodę mamy piękną, z czego niestety chyba nie cieszą się pracownicy południowej strony. Słońce świeci w okna przez cały dzień nagrzewając pomieszczenia niemiłosiernie. Temperatura o parę stopni wyższa niż na polu, no i bardziej duszno. No cóż, projektant „myślał”.

Wróćmy jednak do centrali telefonicznej. Z ulicy dochodzi wyraźny huk przejeżdżających tramwajów, a utwór wyłączanych łącz telefonicznych, brzęczenie wybieraków i nakładające się na siebie słowo „słucham” trzech pań telefonistek.

„To jeszcze nie — mówi pani Irena Kardas — w tej



Od lewej: Emilia Łacka, Małgorzata Krupska i Irena Kardas.

jak w ulu

chwili jest spokój. Trzeba przyjąć tak między godz. 7 a 9 i potem po godz. 11. Często gęsto nie mamy czym łączyć, brak kabli”.

Nie dość, że centrala ma za mało połączeń, a ludzie dzwonią do siebie nawet wtedy,

gdy ich rozmówca znajduje się w pokoju obok. Czy zawsze są to rozmowy służbowe? Z reguły właśnie nie. Panie z centrali mają też swoich „pupilków”. Hasłem jest abonent o numerze 9. Tym zawsze się spieszy i pra-

wie nigdy nie są zadowoleni. Każdy jest ważny i czekanie w szczytce pół minuty irytować nie powinno. Tym bardziej, że każdy z nas czegoś tam zrobić nie może, chociaż powinien. Nie połączą też telefonistki, jeżeli nie mogą.

Pani Irena na etacie telefonistki pracuje od roku 1970, w centrali telefonicznej znacznie dłużej. Zna ją chyba wszyscy i wszystkich też zna popularna „babcia” — bo tak ją nazywają. Jest ogólnie wiadome, że z „babcią” zadzierać niewarto — wprawdzie wysłucha pretensji, ale oberwać słownie też można, oż można. Aktualnie jest brygadystką telefonistek. Pracuje z paniami: Anną Grelą, Emilią Łacką i Małgorzatą Krupską. W czterech obsługuje dwie łącznice ręczne o 240 numerach wewnętrznych, czternastu „miastach” i szesnastu numerach tak zwanych ruchowych. Od biedy mogą pracować trzy telefonistki jednocześnie obok siebie, tyle że ta siedząca w środku, oprócz zgłaszających się abonentów słyszy także doskonale dwie pozostałe koleżanki.

Pod koniec stycznia 1983 r. przewidziany jest rozruch centrali automatycznej w budynku przy ul. Brożka. Aktualnie ten wymarzony automat znajduje się w równiutko poukładanych kupkach złomu. Tak, tak — to nie przejęzyczenie. Ten złom dostaliśmy za cenę demontażu. W przyszłym roku ten dzisiejszy złom zastąpi nam no-

wiutki i za jedyne... 6 mln zł automat. Zastąpi, bo musi, bo od lat bezskutecznie szturmowane ministerstwo, jedyny w kraju czynnik, który zajmuje się rozdziałem centrali-automatów — odmawia nam. Oczywiście centrala montowana ze złomu będzie tańsza, i to o ponad 5 mln zł, ale będzie też bardziej pracochłonna w konserwacji. Biorąc jednak pod uwagę, że nowy automat, jeżeli już otrzymamy, to nie wcześniej niż za dwa i pół roku, jest to chyba jedyne rozsądne wyjście z tej sytuacji.

Wraz z uruchomieniem centrali telefonicznej automatycznej zmieni się pomieszczenie, w którym pracować będą telefonistki. Na słońce chyba już narzekać nie będą, bo przeniosą się na stronę północną budynku, mimo wszystko jednak już wcześniej trzeba by pomyśleć o grubych kotarach do okien. Kotary tłumyłyby odgłosy dochodzące z zewnątrz, no i chociaż mały wentylator.

Zarobki? No cóż, różne w zależności od lat pracy i sumienności. Do rewelacyjnych jednak nie należą.

Wszystkim niecierpliwym polecam „na uspokojenie” 15-20-minutowy „relaks i uspokojenie” na centrali telefonicznej. U większości ból głowy, u wszystkich „dzięki”, że ten „relaks” się skończył. Kto nie wierzy niech spróbuje.

(H.S.)

Letnia Spartakiada MPK

W słoneczną sobotę 18 września odbyła się, jak co roku, Letnia Spartakiada MPK, która była imprezą nie tylko sportową ale i wypoczynkowo-rekreacyjną. Na stadionie lekkoatletycznym „Cracovii” zjawili się całe rodziny naszych pracowników. Wszyscy też startowali w poszczególnych konkurencjach. A było tych konkurencji sporo, bo i biegi, skok w dal, rzut kulą, podnoszenie ciężarka, jak też przeciąganie liny, rzutki do tarczy i strzelanie z pistoletu. O powodzeniu zawodów niech świadczy fakt, że trzeba było rozegrać nieprzewidywany przez organizatorów wielobój dziecięcy, w którym startowali malcy w wieku do 10 lat. Zabrakło jednak młodzieży starszej, a szczególnie nie dopisali uczniowie Przyzakładowej ZSZ.

Dorośli startowali w dwóch grupach wiekowych: do 35 lat i powyżej tego wieku a w

sportowej rywalizacji najlepsi okazali się:

— bieg mężczyzn na 100 m: do 35 lat — Marek Poborowski (ZTP) powyżej 35 lat — Jacek Popczyński (ZAC)

— bieg mężczyzn na 1000 m: do 35 lat — Andrzej Bratek (RŁ) powyżej 35 lat — Jacek Popczyński (ZAC)

— rzutki do tarczy pań: — Maria Malina (Zarząd Przeds.), wśród panów do 35 lat — Zygmunt Gadek (Zarząd Przeds.), a powyżej 35 lat — Jerzy Golezyk (ZAC).

— w strzelaniu z pistoletu pań w grupie do 30 lat wygrała Beata Krawczyk (Zarząd Przeds.), a w grupie powyżej tego wieku Zofia Fenrych (Zarząd Przeds.).

— strzelanie panów w wieku do 35 lat — najlepszy Zdzisław Filipowski (ZTP), a powyżej 35 lat — Kazimierz Hajduk.

— podnoszenie ciężarka przez mężczyzn: w grupie do

35 lat Andrzej Mitka (ZAW), a powyżej 35 lat Jan Brewiński,

— skok w dal mężczyzn do 35 lat — Janusz Bławat (ZAC), powyżej 35 lat — Jacek Popczyński (ZAC),

— pchnięcie kulą pań — Józefa Masaczyńska,

— pchnięcie kulą mężczyzn w wieku do 35 lat — Janusz Bławat (ZAC), powyżej 35 lat — Edward Gawel (Zarząd Przeds.).

Odbywały się też konkurencje zespołowe i one właśnie wywoływały największe emocje wśród kibiców. W przeciąganiu liny najlepszy okazał się pierwszy zespół Zajeźdźni Czyżyny, który pokonał zespoły z Woli i Podgórza a także swoich młodszych kolegów. Również najlepsza okazała się czyżyńska drużyna piłkarska, choć mecz finałowy wywołał wiele dyskusji i nieporozumień, gdyż zawiódł tu chyba niezbyt doskonały re-

gulamin Turnieju (nauczka na przyszłość dla organizatorów).

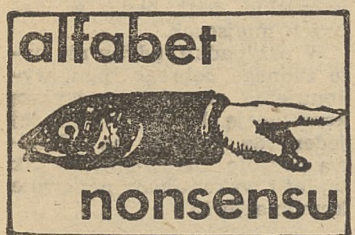
Wszystkie te wyniki indywidualne liczone były do rywalizacji międzyzakładowej. I tak na 9 startujących zakładów pierwsze miejsce zdobyła drużyna z Czyżyn zdobywając 585 punktów i puchar przechodni Letniej Spartakiady MPK, przy czym, jak mówiło się na stadionie, dzięki mistrzowi wszech konkurencji Jackowi Popczyńskiemu, który jeśli nie zdobywał I miejsca, to przynajmniej zajmował czołową lokatę. Kolejne miejsca w punktacji zespołowej zajęli reprezentanci: Zarządu Przedsiębiorstwa — 449 pkt., ZTP — 252 pkt., ZAB — 201 pkt., ZAW — 146 pkt.

Zwycięzcom gratulujemy, a tych, którzy z różnych powodów nie przybyli na stadion „Cracovii” organizatorzy zapraszają na Spartakiadę Zimową.

A. Z.



Wszędzie i ciągle narzekamy na fatalny stan naszych nawierzchni krakowskich ulic. I słusznie bo drogi w naszym grodzie bardzo źle. Dobrze jednak „pomstować” gdy odpowiedziałni są inni. Jak wyglądają rozjazdy torowe w jeżdżniach za które odpowiada MPK? Zainteresowanym polecam: Cichy Kącik, Dietla —



Krakowska — Dietla — Bohaterów Stalingradu, no i jeszcze rozjazdy na placu Centralnym w Nowej Hucie. Nie tylko zmienić przystawie „innych ganiecie, a wy co robicie”.

*

Wydział Ruchu mając na uwadze niezgodne dane z własnych obserwacji i informacji o wyjazdach taboru z poszczególnych zajeźdźni postanowił sprawdzić. Niestety, potwierdzają się przypuszczenia, że jednak dyspozytorzy czasami mijają się z prawdą. Chodzi oczywiście o plan i dobro załogi, bo premie. A natwili myślicie, że niby o dobrą komunikację miało chodzić?

*

Jak mówią cyfry gotowość techniczna taboru dobra, ilość wozów w ruchu też niemała, wzrasta natomiast ilość trących kursów. Czyżby czary? Tajemnica chyba w magicznej liczbie 7 i 16. Okazuje się, że wóz jest „zaliczony”, jeżeli wyjedzie z zajeźdźni przed godziną 7 rano i 16-tą. Ile on jeździ na trasie — nieważne. Łudziłam się, że słońce czyta się jawnie dla wskazówek i „na plan”, F.S.

Mechanik kierowca z ZTS Henryk Jarost w dniu 2 sierpnia br., nie posiadając specjalnego otwieracza, otwierał butelki z wodą mineralną sposobem ciągnięcia o drugą butelkę. Odpadająca kapsla uderzyła go w gałkę prawego oka. Winę za wypadek ponosi sam poszkodowany. Zwolnienie lekarskie — 23 dni.

Pracownik magazynowy ZNT Alfred Kozakiewicz podczas wyciągania pręta stał-

ctwa. Zwolnienie lekarskie — 19 dni.

Kierowca Ryszard Wawrzyk z ZTX w wypadku awarii samochodu — zawiłocenia kabli elektrycznych powodujących gaśnięcie silnika, zmuszony był pchać wóz. Z tyłu najechał na niego Fiat-126p. Kierowca R. Wawrzyk doznał złamania kości obu nóg i przebywa w szpitalu.

Elektromonter kierowca z ZSP Roman Stanik jadąc

Kronika wypadków

wego doznał uderzenia i przegniecenia wymienionym pretem lewej ręki, co spowodowało skaleczenie palców. W magazynie brak jest regałów do składowania materiału. Wina więc kierownictwa. Zwolnienie lekarskie — 16 dni.

Ślusarz z ZTP Zdzisław Dąbal podczas łączenia wagonów (kuplowania), doznał rozcięcia ścięgna lewej ręki. Stwierdzono niedostateczne oświetlenie terenu miejsca pracy. Wina obopólna — poszkodowanego i kierowni-

„Nysa” na trasie Al. Planu 6-letniego, na łuku za ulicą Dąbrowskiej, wpadł w poślizg i uderzył w drzewo. Winę za spowodowanie wypadku ponosi kierowca „Nysy” ponieważ sposobu jazdy nie dostosował do warunków atmosferycznych. Pasażerem wymienionej „Nysy” był również pracownik ZSP elektromonter Adam Czachor i on właśnie w tym wypadku został poszkodowany — doznał rany ciętej prawego łuku brwiowego. Zwolnienie lekarskie — 5 dni. M. B.

SPROSTOWANIA

W artykule pt. „Święto Odrodzenia obchodziliśmy wyjątkowo uroczystości” zamieszczonego w nr 6 „Sygnałów — MPK” z br. powinno jeszcze być: „Wartę pełnili również harcerze ze Szczepu Harcerskiego im. Wojciecha Bartosza Głowackiego. Na zdjęciu dh. tropiciel JOANNA BOZYK.”

Nieuwzględnienie w treści artykułu drugiego Szczepu wynikało z niepełnej informacji jakiej udzielono autorce tego artykułu.

W artykule pt. „Przywieźli kielbasę” zamieszczonego w nr 8 „Sygnałów — MPK”, w wyniku zarówno jego skrócenia jak i pomyłek w korekcie, a więc nie z winy autorki wkraśli się kilka błędów w istotny sposób zmieniających treść artykułu:

1. W nadtytuł winno być: „W bufetach MPK nie gorzej niż w sklepach”, a nie „W stołówkach MPK nie gorzej niż w sklepach”.

2. Winno być „Klienci bufetu w ZET Nowa Huta dzielą się swoimi spostrzeżeniami”, a nie jak zostało wydrukowane „Klienci bufetu ZAC Nowa Huta dzielą się swoimi spostrzeżeniami”.

3. „Chodzi o możliwość wypicia szklanki gorącej herbaty w czasie dziesięciogodzinnej jazdy na linii,” — aby zdanie to miało sens należało zostawić dalszy ciąg myśli, a mianowicie — „Nie wszyscy motorniczowie mogą korzystać z zimnej wody z uwagi, że wielu naszych pracowników choruje na żołądki. Rzecz w tym, że jeżeli któryś z motorniczych jeździ na linii „5” o gorącej herbacie marzyć nie może. „5” bowiem nie dojeżdża teraz na Wzgórza Krzesławickie, a na Dworcu Wschodnim punkt ruchu jest stale zamknięty.

4. Winno być: „W jadalni ZEA Czyżyny tradycyjny już brud”, a nie jak zostało podane „W jadalni ZEA tradycyjny już brud”.

Korespondencja, jakiej oczekujemy

OBYWATEL DYREKTOR MPK
Kraków

Jednym z ważnych przedsiębiorstw działających w naszym mieście jest MPK. Aby pasażerowie byli sprawnie przewożeni, Wasze przedsiębiorstwo wysyła codziennie na trasy masę autobusów i pociągów tramwajowych. Szczególna odpowiedzialność spoczywa na pracownikach zajeźdźni autobusowych, bowiem autobusy dowożą ludzi z odległych punktów miasta i prowincji.

Jak wyżej wspomnieliśmy, autobusy Waszego Przedsiębiorstwa docierają do prowincji i to chcieliśmy szerzej przedstawić, bo zwłaszcza różnie bywa z respektowaniem godzin odjazdu.

Jesteśmy stałymi pasażerami autobusu linii „150”. Należy podnieść, że kursują tutaj autobusy co 25 minut, więc stosunkowo rzadko (nie ma innej masowej komunikacji) wobec tego niepunktualność i tzw. wypadanie autobusów z kursu jest szczególnie uciążliwe.

Nasza linia obsługiwana jest dobrze, a na szczególne wyróżnienie zasługuje kierowca Nr sl. 3229, albowiem gdy on jeździ, że autobus pojeździ i nie będzie opóźniony. Zauważyliśmy również, że kierowca ten zatrzymuje się biegnącym, a na-

wet chwilę poczeka na dobiegających do autobusu — jest to banalne, ale ważne, chodzi wszak o ludzkie podejście do sprawy.

Gratulujemy Kierownictwu (chyba jest to Zajeźdźnia Czyżyny), że ma jeszcze pracowników nie pozbawionych humanitaryzmu, tak zwykłych ludzkich uczuć — godnych socjalistycznej Ojczyzny.

Z poważaniem:

Curilo I.
Młyńska

(trzeci podpis nieczytelny)

*

Jak nas poinformował kierownik ZAE „Czyżyny”, pochwała zawarta w liście dotyczy kierowcy Leona Kąckiego, którego wyróżniono podwyższeniem premii regulaminowej.

Korespondencji tego typu chętnie od nas przyjmujemy. W tym czasie, aż podobne „wyczyny” staną się codzienną praktyką.

Zdenerwowany motorniczy wpada do magazynu:

— Wczoraj wzięłem u was mundur i już mi pękła marynarka na plecach!

— Hm... widocznie guziki były przyszyte za mocno...

★

W kadrach informują kandydata do pracy:

— Najpierw otrzyma pan 5 tys. zł miesięcznie, ale za rok będzie pan zarabiał już 7 tysięcy.

— To ja bardzo dziękuję — zgłaszę się za rok...



W tramwaju młoda dziewczyna co chwilę poprawia kłusę spodniczkę usiłując zakryć kolana. W końcu siedzący naprzeciwko pasażer zareagował:

— Niech się pani nie trudzi. Będę szczerzy. Moją słabością jest tylko kiełbisek...

★

Motorniczy oskarżony o wykolejenie tramwaju tłumaczy komisji:

— Bo to wszystko przez te kartofle!

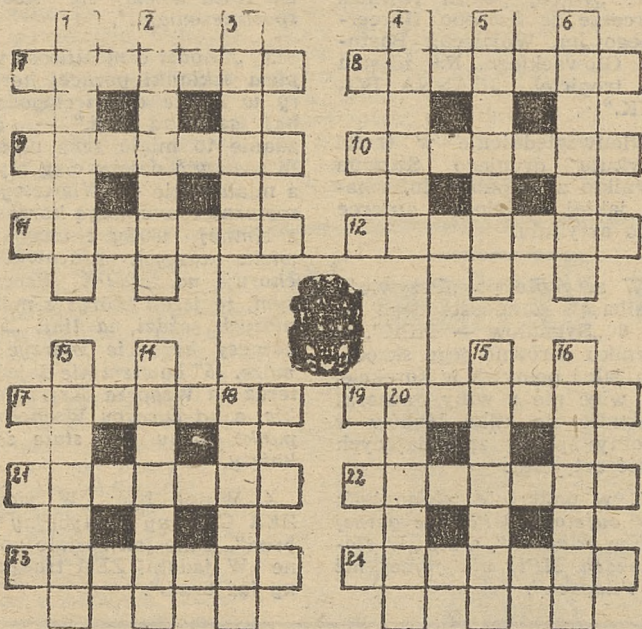
— Nie rozumiemy.

— No, jadę, patrzę, a tu przez tory przechodzi moja tęciowa...

— Dalej nie rozumiemy, trzeba było hamować.

— Ale ona zaczęła uciekać w kartofle...

KRZYŻÓWKA NR 7



POZIOMO: 7) Jest lepiej. 8) Myślenie o „niebieskich migdałach”. 9) Współzawodnictwo, rywalizacja. 10) Również dla filatelistów. 11) Związek chemiczny powstały w skorupie ziemskiej. 12) Instrument muzyczny z gliny. 17) Znawca pięknych rzeczy. 19) Trójkąt rysunkowy. 21) Region Hiszpanii nad Zatoką Biskajską. 22) Ważna trasa komunikacyjna. 23) Głośnik-gigant. 24) Dolna warstwa farby.

PIONOWO: 1) Najlepszy grzyb. 2) Belka dźwigająca pokrycie dachu. 3) Uszkodzenie. 4) Napój alkoholowy. 5) Występ artystyczny. 6) Na meblach. 13) Łódź na lodzie. 14) Roślina wodna żółto kwitnąca. 15) Haft. 16) Luksusowy powóz. 18) Incydent, fragment. 20) Granica, szpaler.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 6

Poziomo: pionier, tonsura, kolebka, lewarek, kamasze, ostatki, bigotka, przetak, liberia, sceptyk, pulower, parkiet.

Pionowo: piroman, antenat, perkoz, komers, Isfahan, drzemka, liliput, posesor, respekt, parytet, kliper, ruczaj.

Retro Tramway Stol. Król. Miasta Krakowa

PARAMETRY TECHNICZNE

5 października na posiedzeniu Rady Miasta zezwolono na założenie podwójnego toru tramwajowego w ul. Grodzkiej przed kościołem św. Piotra. Zakończono w ten sposób wszystkie formalne przygotowania do uruchomienia z końcem tego miesiąca pierwszej linii. Skrupulatny Magistrat zdecydował się wtedy wreszcie na opublikowanie poprawionego kontraktu miasta z Bankiem Belgijskim. Wybieramy dziś z niego kilka szczegółów technicznych.

„Artykuł IV. Droga żelazna konna ma być jednotorowa i wąskotorowa, a rozpiętość toru nie może przenosić 90 centymetrów. W miejscach, gdzie szerokość ulicy tego dopuszcza, będzie urządzony celem mijania się wagonów i ścisłego rozkładu jazdy, tor podwójny (...) Poziom toru winien być ściśle zastosowany do powierzchni ulicy; forma żłóbka dla obręczy kół winna wykluczać możliwość wszczęcia węgla koła zwykłych pojazdów.

Fundament toru składa się tylko z drzewa dębowego i żelaza, a użycie drzewa miękkiego jest wykluczone. Zwrotnice winny być tak urządzone, aby kąt ostry przez szyny przy zwrotnicy utworzony, otrzymał nakrycie z silnej blachy żelaznej liczące z powierzchnią bruku. (...)

Artykuł XII. Wagony winny zawierać dwie klasy, a użycie osobnych wagonów na porę letnią jest nadzwyczaj pożądane. Wagony nie mogą być szersze niż jeden dziewięćdziesiąt setnych (1,90) metra i winny być jednym koniem ciągnięte. Każdy wagon ma być numerowany i opatrzone hamulcem, latarniami i innymi przyrządami, jakie dla ubezpieczenia przejazdu, szczególnie w ciemnych nocach są przepisane lub za niezbędne uznane będą. (...)

Artykuł XVII. Nowe wynalazki i ulepszenia konnej żelaznej kolei winien Bank zaprowadzić na żądanie Gminy. W razie wynalazienia i rozpowszechnienia innych sposobów siły pociągowej aniżeli zwykła siła końska przedsiębiorstwo obowiązane jest do wprowadzenia takiego motoru”.

(„Dziennik rozporządzeń...”, R. 1882, L. 5, s. 48—49) (aml)

Z kroniki towarzyskiej

Miło nam poinformować, że w dniu 2 września br. o godz. 14.30, w Urzędzie Stanu Cywilnego dzielnicy Kraków Krowodrza, stanęli na ślubnym kobiercu pani **ELŻBIETA CHECHELSKA** ekonomistka z ZAB i pan **ZBIGNIEW SŁUPSKI** operator dźwięku

Zakładowego Radiowęzła.

Uroczysty moment zaślubin — przysięgę młodych, uwieczniono na taśmie magnetofonowej. Zrobili to koledzy pana młodego, ku wiecznej pamięci obu małżonków i ich przyszłego potomstwa.

I cóż tu można jeszcze dodać, chyba to, że młoda para wyglądała prześlicznie i że myślny tam byli, szampa na szczęście młodych pili, a teraz dołączamy się do licznych gratulacji i najserdeczniejszych życzeń.



Komunikaty

Dział Kultury, Sportu i Turystyki MPK informuje, że zajęcia z **JĘZYKA NIEMIECKIEGO** dla początkujących zostaną wznowione po przerwie wakacyjnej 4 października br., godz. 14.30, w sali wykładowej bhp, ul. Brońska 3. Pracownicy MPK z obu grup proszeni są o przybycie w wymienionym terminie.

Informujemy, że od 2 października br. w każdą sobotę tygodnia, w godz. od 14.15 do 15.00 czynny jest **BASEN PŁYWACKI KS „KORONA”**. Wejście dla pracowników MPK za okazaniem biletu wolnej jazdy. Ilość miejsc ograniczona, decyduje kolejność przybycia na pływalnię.

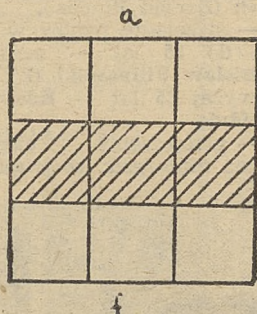
Magiczna kostka Rubika (4)

Etap piąty — dolny krzyż

Najczęściej mamy już ułożone dwa ramiona krzyża dolnego. W tym wypadku są dwie możliwości:

10. mamy ułożone już f h i d h, a mamy przestawić g h i a h, to wykonujemy: A, H, G, H', G', A' (rys. 11)

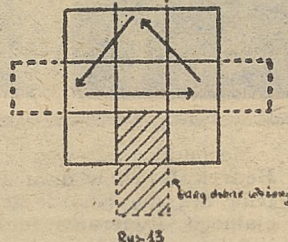
plaszczyna H



Rys. 12

11. mamy już ułożone gh i i d h, a należy przestawić fh i ah, to wykonujemy: A, G, H, G', H', A' (rys. 12)

plaszczyna H



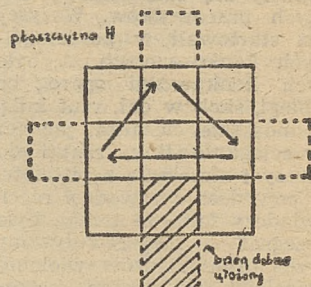
Rys. 13

12. gdy nie mamy żadnego ramienia dolnego krzyża, wykonujemy dowolnie kombinację 10 lub 11, po czym powtarzamy odpowiednią kombinację (10 lub 11).

Etap szósty — brzegi dolnego krzyża

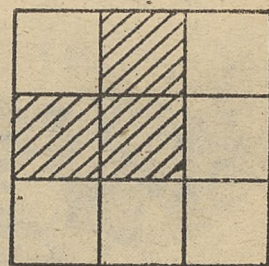
Dobrze ułożony brzeg ustawiamy w pozycji hf, tzn. mamy go na ścianie pionowej przed sobą.

13. jeżeli brzegi mamy przestawić zgodnie z ruchem wskazówek zegara, to wykonujemy: D, H, D', H, D, H', D' (rys. 13)



Rys. 14

14. jeżeli — niezgodnie z ruchem wskazówek zegara to: G', H', G, H', G', H', G (rys. 14)



Etap siódmy — rogi dolnego piętra

Na tym etapie nie interesuje nas właściwe umiejscowienie ścianek rogu, lecz fakt, że dany róg ma posiadać odpowiednie kolory, np. niebiesko-żółto-czerwony, a kolory te są na niewłaściwych płaszczyznach. Sprawdzamy, czy mamy jakiś róg dobry.

15. jeżeli taki jest, to ustawiamy kostkę tak, aby był on w pozycji hda (czyli z tyłu po prawej stronie) i wykonujemy: G, H', D', H, G', H', D, H.

Jeżeli po tym ruchu rogi nie wskoczyły, to powtarzamy tę kombinację tak długo, aż wszystkie rogi będą w dobrych miejscach.

W przypadku, gdyby nie było żadnego dobrego rogu, wykonujemy również powyższą kombinację. Po wykonaniu jej jeden róg wskoczy na właściwą pozycję. Ustawiamy go jak wyżej i wykonujemy ponownie kombinację 15.

Etap ósmy — właściwe ukierunkowanie rogów

Na tym etapie należy pamiętać, aby kostkę trzymać aż do końca w tej samej pozycji. Kostka, po właściwym ukierunkowaniu pierwszego rogu, zmienia się w chaos, lecz tym nie należy się przejmować.

Róg, który przestawiamy, ustawiamy w pozycji hdf (z przodu po prawej stronie). Po ułożeniu pierwszego rogu, trzymając kostkę cały czas w tej samej pozycji, przesuwamy górną płaszczyznę tak, aby następny nieułożony róg znalazł się w pozycji hdf. I tak, kolejno układamy wszystkie rogi.

16. jeżeli ścianki rogu należy przestawić zgodnie ze wskazówkami zegara to wykonujemy: F, B, F', B', F, B', F'.

17. jeżeli odwrotnie, to wykonujemy: B, F, B', F', B, F, B'.

Po przestawieniu wszystkich rogów kostka powinna być ułożona.

Zyczymy przyjemnej zabawy!

(opr. A.B.)