

mpk

16-31 X 1977
NR 20 ROK III
Cena 50 gr

SYGNALIZY

W NUMERZE: • JUTRO — BUDUJEMY — DZIŚ
• PRZEMÓWIENIE I SEKRETARZA KK PZPR
tow. WITA DRAPICHA • PANORAMA LATA
• PRACOWAĆ ZA WOLNE?!

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE



KODEKS ŻYCIA

„Ogromnym zwycięstwem socjalizmu jest nowy człowiek, który nie oddziela siebie od państwa, uważa interesy państwowe, ogólnonarodowe za swoją własną sprawę”.

By jednak to stwierdzenie mogło paść, musiało minąć od tamtego października 60 lat. 1917 rok, 7 listopada — II Zjazd Rad ogłosił światu objęcie władzy przez Rady Robotniczo-Chłopskie i Żołnierskie i powołał pierwszy rząd radziecki — Radę Komisarzy Ludowych. Burżuazyjna Republika powstała w lutym 1917 roku, po obaleniu caratu, przestała istnieć.

Pierwsze w świecie państwo robotników i chłopów, państwo sprawiedliwości społecznej przestało być utopią, tworem istniejącym tylko w literaturze. Stało się faktem.

Młode państwo radzieckie nie miało łatwego zadania. Od pierwszych dni powstania miało przeciwko sobie nie tylko rodzimą burżuazję lecz cały ówczesny burżuazyjny świat. A „spadek” po minionych epokach był tragiczny: bo nie tylko niedza i analfabetyzm szeroki mas społeczeństwa ale, czy bodaj nie najważniejsza — „ostra nieufność mas do wszystkiego, co państwowe”. Trzeba było budować wszystko od nowa i jednocześnie wypracować wzorce państwa ludowego, gdyż takiego do roku 1917 — świat nie posiadał.

Lenin i jego partia przystąpili do tworzenia i w następnym etapie utrwalania władzy ludowej. Zdani byli tylko na siebie, gdyż aż do roku 1943 kapitalistyczny świat zastosował ostrą blokadę radzieckiego państwa.

W całkowitej izolacji rodził się nowy ład. Zasadniczy zwrot nastąpił po II wojnie światowej. Zwycięska Armia Czerwona w wyzwolonych krajach, pomaga w tworzeniu się władz ludowych na tych terenach. Powstaje blok państw Demokracji Ludowej, który przy pomocy państwa radzieckiego, na zgłiszczach pozostawionych przez niemieckich faszystów, a i nierzadko rodzimej burżuazji, wprowadza nowy ludowy porządek.

Dziś Związek Radziecki jest nie tylko dostrzegany przez potęgę świata kapitalistycznego, jest nie tylko ich równym partnerem w życiu gospodarczym, ale budzi wśród nich uzasadniony lęk. Lęk, by nie pozostać w tyle, by nie dać się zdystansować.

Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich jest potęgą militarną. Produkuje w sferze ekonomicznej i gospodarczej. To także wzrost dobrobytu jednostki, a więc społeczeństwa.

Naród radziecki ceni i broni zdobyczy socjalizmu swoją pracą i postawą. Idee Lenina są mu nie tylko znane lecz także właściwie realizowane.

W przededniu rocznicy rewolucji w kraju Wielkiego Października — uchwalono nową Konstytucję. Jest ona „...wynikiem całego sześćdziesięcioletniego rozwoju państwa...” Nad projektem Konstytucji dyskutował cały naród i przez jej akceptację wyznaczył sobie kodeks życia, zgodny z interesami Partii, bo ta nie ma innych celów „...poza dobrem narodu”.

F. SERWIN

Jak realizujemy plan?

Realizacja zadań wyznaczonych przez plan techniczno-ekonomiczny na rok bieżący przebiegała w warunkach szczególnie trudnych i wymagała zwiększenia wysiłku, wzrostu wydajności pracy oraz szukania nowych rozwiązań dla pokonywania istniejących trudności.

Szczególnie niekorzystna sytuacja istniała w trakeji autobusowej, spowodowana głównie niepełną i nieterminową dostawą taboru. Na zaplanowane dostawy 43 szt. autobusów, zrealizowano zaledwie 28 szt. Trudną sytuację taborową pogłębiło również znaczne przekroczenie planu kasacji. Na planowaną kasację 30 jednostek, w omawianym okresie skasowano aż 56.

Poza tym, systematyczny brak części zamiennych oraz wydłużanie się cykli remontowych powodowało zmniejszanie ilości wozów zdalnych do ruchu.

Pomimo istniejących trudności, podstawowe zadania rzeczowe, liczone ilością przebytych wozokilometrów w skali globalnej, zostały wykonane w 100,3 procent. Daje to zaawansowanie planu rocznego 74 procent.

Podobnie sytuacja kształtuje się na odcinku realizacji planu, wartości produkcji i usług. Planowana wielkość została przekroczona o 4.510 tys. zł, przy czym przekroczono również wpływy z działalności podstawowej o 3.043 tys. zł. W dalszym ciągu, pomimo systematycznej poprawy wyników, trakcja tramwajowa i autobusowa nie wykonywały planowanej wielkości wpływów, natomiast Zakład Taksówek zrealizował wpływy w 112,4 procent.

Pomimo wykonania zadań rzeczowych i wartościowych, plan przewozów pasażerskich został zrealizowany za 9 miesięcy tylko w 96,9 procent.

Przyczyna niezrealizowania planu przewozów, jest w dużej mierze stabilizacja liczby korzystających z usług komunikacji masowej.

Niemalą wpływ miała również zmiana struktury przewozów, przejawiająca się w spadku sprzedaży biletów miesięcznych pracowniczych (które przy stosunkowo niskiej opłacie dawały dużą ilość przejazdów), na korzyść biletów jednorazowych, a także rozluźnienie dyscypliny płatności wśród pasażerów.

Zaawansowanie wykonania zadań rzeczowych i wartościowych wskazuje na to, że plan roczny winien być wykonany. Natomiast pod znakiem zapytania stoi realizacja planu przewozów pasażerskich. Dotychczasowe zaawansowanie planu rocznego, wynoszące 72 procent, sygnalizuje, że pełne wykonanie zadań na tym odcinku, będzie trudne do osiągnięcia.

W roku bieżącym zaznaczył się wzrost kosztów spowodowany z jednej strony zmianami cen, z drugiej poszerzonymi naprawami taboru, szczególnie w komunikacji autobusowej, gdzie wystąpił brak zabezpieczenia napraw głównych, wykonywanych przez KPNA w Słupsku. Wykonawca przyjął do wykonania 150 jednostek, podczas gdy rzeczywiste potrzeby naszego przedsiębiorstwa wynoszą 250. Również w Zakładzie Taksówek brak odnowy taboru wymagał poszerzonych napraw, co pociągnęło za sobą wzrost kosztów.

Niemalą wpływ na kształtowanie się kosztów miało również zwiększenie produkcji własnej, która dyktowana była

(Dokończenie na str. 7)

■ Członkowie XV Koła ZSMP pionu pracowniczego wraz z młodzieżą niezorganizowaną w czynnie społecznym z okazji 60 rocznicy Rewolucji Październikowej, myli okna w świetlicy, przy ul. Bocheńskiej 4.

■ 1000 pracowników naszego przedsiębiorstwa „skontrolowało swoje zdrowie” podczas akcji masowych prześwietleń w poszczególnych wydziałach MPK.

■ Zakład Usług Bytowych prowadzi akcję rozbioru ziemniaków do domów pracowników, którzy dokonali przedpłaty.

15 dni w MPK

■ Sekcja Żywnienia Zbiorowego zabezpieczyła dodatkowo 370 posiłków regeneracyjnych w dniu 31 października i 390 w dniu 1 listopada br. Posiłki przeznaczone były dla pracujących na liniach komunikacyjnych w dni Święta Zmarłych.

■ Dzięki staraniom Rady Zakładowej nasi pracownicy mogli korzystać w październiku z wczasów zdrowotnych w Orawce.

■ 27 października br., w świetlicy, przy ul. Bocheńskiej 4, zorganizowano wystawę plakatów wykonanych przez naszych pracowników z okazji 60 rocznicy Rewolucji Październikowej.

■ W poszczególnych wydziałach MPK odbywają się spotkania ze zdobywcami brązowych i srebrnych odznak Brygad Pracy Socjalistycznej.

■ W ramach przygotowań do zimy w naszym przedsiębiorstwie dokonuje się kontroli ogrzewania zwrotnic.

■ Laboratorium pomiarowe Wydziału Sieci i Podstacji przeprowadza pomiary oporności petli zwarci. Umożliwi to nastawienie obciążenia na poszczególnych kablach trakcyjnych i poprawienie ciągłości zmian stacji.

Wędrują od zakładu do zakładu. Aroganci. Pełni siebie. Znużeni. Tam niedobrze, tu źle. Z reguły nie mieszczą się w reguły. Ci, którym kiedyś „nie wyszło” z tą lepszą pracą zasugerowali tak temat, jak i tytuł tego artykułu. Mówią innym, ku przestrodze.

prośbą o wyrażenie zgody na ponowne przyjęcie do pracy. Czasem — bo reguła to nie jest i być nie powinno — ktoś wyraża tę zgodę.

— To są takie młodzieńcze poszukiwania. Obserwuje to

cowanych tutaj (przywiązanie) zdecydowały o tym, że powrócili po 3 miesiącach. Mam ciągłość, wysługę lat pracy. Wpłaciłem też tutaj na mieszkanie i czekam. Lubię swój zawód — jestem mechanikiem samochodowym. Dobrze zarabiam. Wiem że wracając, zrobiłem dobrze. Na szczęście mój „zawrót głowy” trwał krótko — mówi TA-

W czerwcu 1974 r., rozpocząłem pracę na zapleczu, ale w październiku już poszedłem do wojska. Tam zrobiłem prawo jazdy. Nie miałem praktyki, konieczne jednak chciałem jeździć. Myślałem, że z zawodem kierowcy, uszedzie mnie przyjąć. Daleki byłem od powrotu do MPK. Udałem się na poszukiwanie pracy — przyjechałem do Zakładu Transportu

godzin pracy. Za — przemówiły też dni wolne od pracy; no i przeraziła mnie organizacja pracy w KPBP — co tu ukrywać. Zrezygnowałem z niej. Poszedłem do inż. Goca. Nie przyjął mnie. Poszedłem do kierownika Rumiana. Ten, napisał kartkę z prośbą, żeby wyraził szef zgodę. Wtedy już podróżować nie będę. Wróciłem. Jestem zadowolony

biznes „na taksówkach”. Ale i ci powracają, zawiedzeni w swoich marzeniach o domku, jednorodzinny, własnej taksówce.

— Kolega jeżdżący taksówką — namawiał. Jestem chory, będziesz moim zmiennikiem, będziesz sobie mógł więcej pojeździć. Łudząca propozycja. Skorzystałem z niej, gdy nadarzyła się ku temu okazja. Po 3 latach pracy w MPK, dostałem nowy wóz — po trzech dniach, wóz mi zabrano. W głowie zostały te łudzące propozycje. Uniosłem się ambicją. Zwolniłem się z pracy. I poszedłem zarabiać na kupienie swojej taksówki. Jeździłem 24 godziny na 24. Przed oddaniem zmiennikowi wozu głowiłem się, jak naprawić usterki, uzupełniałem paliwo — bo wóz musiał być pełnosprawny, a zbiornik — pełny. Jakoś własnej taksówki dorobić się nie mogłem po 4,5 roku w Zrzeszeniu Prywatnego Handlu i Usług. Było ciężko, praca męcząca, kłopoty z częściami. Pieniądze były i nie było ich. Ożeniłem się. Przygoda się skończyła. Czas na stabilizację — a tę mogłem

(Dokończenie na str. 7)

INNYM KU PRZESTRODZE

POWROTY

Nie zawsze są łatwe te powroty, szczególnie dla ambitnych, bo siłą faktu trudności z ponownym przyjęciem są ogromne. Wszak trudno zaufać znowu człowiekowi, który zawiódł. Powracający stoją w kolejkach przed gabinetami szefów, dyrektorów... z

unasz, np. dwa lata temu, spór młodzieży po ukończeniu szkoły, odeszło z przedsiębiorstwa. Starzy rutyniarze — zostali. Odradzali młodym. Ale czy to młody posłucha. Ja też mam już za sobą tę zmianę na lepsze. Po 9 latach pracy w MPK, dałem się skusić obietnicami. Ożeniłem się, potrzebne było mieszkanie, a PKS w Wadowicach — to mieszkanie obiecywał. Okazało się, że był to „gruszek na wierzbie”. Pensja wprawdzie taka sama, ale nie było to — to, co w MPK. Może i te 9 lat przepra-

DEUSZ GODULA, brygadzi- sta zmianowy zaplecza WEA Czyżyny.

WSZĘDZIE TRZEBA PRACOWAĆ

...powie w trakcie rozmowy WALDEK MAKUŁA, elektryk samochodowy z zaplecza w Czyżynach.

— Ja wracałem do MPK z niepokojem. I był to niepokój — uzasadniony. Ale zaczęły mo- W 1971 roku — rozpocząłem naukę w naszej szkole przyzakładowej.

tu Mleczarskiego, PKS, PTHW — nie potrzebowali mnie. Ale znalazłem pracę w Krakowskim Przedsiębiorstwie Budownictwa Przemysłowego. Podpisałem umowę. Nazajutrz miałem wyjechać do Huty Katowice. Okazało się, że samochód nie ma sprzęgła i hamulców. Cały dzień naprawiałem, myślałem — i liczyłem. Wyliczyłem, że przecież na zapleczu w MPK pensja była wyższa biorąc pod uwagę, że w KPBP za 14 godzin za kol- kiem, zarobiłbym ok. 6 tys. zł, a w MPK — 5 tys. zł za 8

z pracy. Innym powiem, że nigdzie nie jest kolorowo — wszędzie trzeba pracować. A u nas praca zorganizowana i płać za nią. Przyjechali do redakcji w roboczych kombinizonach. Nie wstydziłem się swojej pracy — „bo jak ją kto miłuje — to i smar nie przeszkadza” — powiedział p. GODULA.

ZŁUDZENIA

Odchodzi i kierowcy. Tym z kolei wydaje się, iż zrobią

PANORAMA LATA

Lato mamy już poza sobą. Pięknych słonecznych dni nie było. Tradycyjnie jednak trzy letnie miesiące, to sezon urlopowy, a więc wyjazdy na wczasy, obozy, kolonie. Ci, którzy pozostali w Krakowie i pracowali ze zdwojoną energią, mogli uczestniczyć w świątecznych wycieczkach, rajdach i festynach. Dziś można już wyciągać wnioski z „akcji letniej”.

WCZASY

W tym roku z wczasów organizowanych przez MPK, skorzystało 1.967 osób. Największą ilością skierowań dysponowało przedsiębiorstwo do naszego Ośrodka Wczasowo-Wypoczynkowego w Osieczanach. Przebywało tam, w sezonie urlopowym 1.071 osób. 182 miejsc zarezerwowanych było dla gości zagranicznych, 180 dla Stoczni Gdańskiej i 4 dla pracowników z WPK Szczecin. 614 osób mogło wypoczywać w okolicach nadmorskich, w myśl zawartej umowy ze Stoczną Gdańską i w WPUT „Pomerania”.

Przedsiębiorstwo nasze dzięki nawiązanemu kontaktowi z Okręgowym Przedsiębiorstwem Przemysłu Zbożowo-Młynarskiego dysponowało 36 skierowaniami w Zawoi. Posiadaliśmy także 47 skierowań z Funduszu Wczasów Pracowniczych oraz 9 z Zarządu Głównego Związków Zawodowych. Łącznie z instancji związkowych, wykupiono 56 skierowań.

Oprócz wczasów krajowych, nasi pracownicy mogli także wyjechać na urlop zagranicę. Po raz pierwszy w tym roku, zawarto umowę z bułgarskim Przedsiębiorstwem Transportowym z Wielkiego Tyrnowa. 15 osób wyjechało w tak zwanej grupie sondażowej, by poznać oferowane warunki. Wymiana większych grup pracowniczych, przewidziana jest na lata następne. Również po raz pierwszy, zawarto umowę o wymianę grup pracowniczych z Zakładami Tytoniowymi w Trefurcie w ośrodku wypoczynkowym w Hailigenstadt. Jakkolwiek nabór na ten turnus przebiegał dość opornie, to po powrocie, opinia o nim była pozytywna. Natomiast, mniej entuzjastyczne nastroje panowały po wczasach w Hermisdorfie i Saunsdorfie. Wypoczynek naszych pracowników odbywał się na zasadzie umowy zawartej z Przedsiębiorstwem Transportu Samochodowego w Dreźnie. Uczestnicy mają zastrzeżenia do istniejących tam warunków sanitarnych i podawanych posiłków. Chętnie natomiast wyjeżdżamy na Węgry. Łącznie do Revfulp i Hajduszoboszló na trzech turnusach odpoczywało 109 osób.

O kłopotach związanych z rozdziałem wczasów, szczególnie tych zagranicznych, pisałam już w jednym z poprzednich numerów naszej gazety.

Nie wszyscy bowiem mogą wyjechać w wyznaczonym terminie i do żądanej miejscowości. Toteż 273 osoby zrezygnowały z propozycji Komisji Kwalifikacyjnej. Na te miejsca skierowano tych, którzy nie otrzymali skierowań podczas pierwszego rozdziału. Wykorzystanie więc wszystkich posiadanych skierowań było pełne.

KOLONIE

MPK w tym roku, dysponowało dwoma obiektami szkolnymi, przeznaczonymi na lokale kolonijne dla dzieci naszych pracowników. W Żywcu-Sporyszu, w zaplanowanych trzech 21-dniowych turnusach, odpoczywało 755 osób, z czego 357 — to dzieci naszych pracowników, 349 skierowań przyznano odpłatnie przedsiębiorstwom, zgrupowanym w Zjednoczeniu Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej. 19 osób, to dzieci z Państwowego Domu Dziecka. Na ostatnim, trzecim turnusie przebywała grupa 30-osobowa dzieci pracowników z MZK Drezno.

Inną miejscowością, w której zlokalizowano kolonie, były Joniny. Z zaplanowanych 140 miejsc, wykorzystano 134.

Program pobytu dzieci na koloniach, opracowano w oparciu o wytyczne Ministerstwa Oświaty i Wychowania. Obejmował problemy z zakresu wychowania i wypoczynku. Koszt skierowania jednego dziecka na kolonie, orientacyjnie wynosił będzie około 3.000 zł. Dzienna stawka wyżywieniowa wynosiła 40 zł. Należy podkreślić, że wszystkie turnusy przebiegały bez zakłóceń, nie zanotowano także żadnego wypadku.

Wszystkie dzieci, zgłoszone w ZUB-ie mogły w tym roku wyjechać na kolonie. Owszem, były zastrzeżenia, oświadczenia przysłały do NRD. Ale to już inna sprawa. Tam mogło wyjechać tylko 20 osób, spełniających warunki umowy.

OBOZY

Wypoczynek dla młodzieży, to nie tylko kolonie. Przedsiębiorstwo zadbało także o dzieci starsze, których wiek eliminował z udziału w koloniach. Planowano zorganizowanie obozu stacjonarnego w Ińsku dla 200 osób, obozu wędrownego dla 20 osób i obozu żeglarskiego dla 10 osób. Jednak w trakcie naboru okazało się, że nie ma tylu chętnych. Trzeba było więc zrezygnować z jednego turnusu na obozie w Ińsku. Odwołano też obóz wędrowny. Szkoda, że ta ciekawa i atrakcyjna przecież forma wypoczynku — nie cieszy się u nas popularnością.

Na ostatnim turnusie obozu stacjonarnego, przebywała grupa 20 osób, młodzieży z NRD. W zamian, nasi pracownicy wypoczywali na obozie w Altenkirchen. Zarówno na obozie stacjonarnym jak i żeglarskim, brały udział dzieci pracowników oraz młodzież pracująca i uczniowie szkoły przyzakładowej naszego przedsiębiorstwa.

Uczestnicy obozu żeglarskiego w Zbyszczach mogli zdobyć uprawnienia na sto-

towali urządzenia sanitarne. Brak było ciepłej wody. Część kwater w ogóle nie odpowiadała jakimkolwiek wymaganiom. Były przypadki, że wczasowicze mieszkali w pokojach przejściowych. Zgłaszano też zastrzeżenia co do ilości i jakości posiłków. „Pomerania” sprzedawała bilety na imprezy kulturalno-oświatowe, a następnie imprez tych nie zabezpieczała, podobnie wyglądała sprawa z wycieczkami.



pień żeglarza i sternika jachtowego.

W sumie, Zakład Usług Bytowych zorganizował wczasy dla 1.967 osób, wypoczynek kolonijny dla 889 dzieci i obozową formę wypoczynku dla 183 osób.

Trzeba przyznać, że pracownicy ZUB-u, włożyli bardzo dużo pracy w organizację wypoczynku letniego. Z roku na rok rośnie ilość miejsc wczasowych, ale rośnie też zapotrzebowanie na ten rodzaj wypoczynku i o ile przedsiębiorstwo zaspokaja potrzeby w zakresie kolonii i obozów młodzieżowych, to chętnych na wczasy jest znacznie więcej niż skierowań, którymi dysponujemy.

Dotyczy to przede wszystkim atrakcyjnych miejscowości nadmorskich i wczasów zagranicznych. Często też kontrahenci nie wywiązują się z zobowiązań objętych umową. Tak było np. w Mrzeżynie, Niechorzu i Węgorzynie. Wczasy w tych miejscowościach przebiegały na zasadzie umowy z WPUT „Pomerania”. Były wypadki, że właściciele kwater prywatnych, demon-

strując pochlebnie natomiasz wyrażają się uczestnicy wczasów w Osieczanach zarówno o warunkach sanitarnych, jak też i o wyżywieniu. Bo też — jak pisałam już w ubiegłym roku — w Osieczanach można wypocząć. Ładna okolica, dobrze wyposażony ośrodek, smaczne posiłki. Reszta zależy już od samych uczestników turnusu. Różne natomiast są zdania na temat wczasów zagranicznych. W zasadzie nie ma zastrzeżeń do ośrodków w Hermisdorf i Hailigenstadt. Są uwagi oświadczenia wyżywienia. Dotyczą one wczesnych por podawania posiłków, nie zawsze smacznych. Wydaje mi się jednak, że uczestnicy tych turnusów, mieli niezupełną rację. Nie byli oni bowiem jedynymi gośćmi tychże ośrodków. Owszem, gospodarze w jakimś stopniu, powinni nieco odejść od swoich „tradycji” ale i nasi pracownicy muszą się liczyć z tamtejszymi zwyczajami i przynajmniej częściowo się podporządkować. Wiadomym jest przecież, że „kuchnie” poszczególnych krajów, różnią się znacznie od siebie. Wyjeżd-

żając za granicę musimy liczyć się z faktem, że nie wszystko nam będzie smakowało. Niedopatrzniemi natomiast naszych służb socjalnych jest słaba informacja starostów turnusów zagranicznych o warunkach umowy.

Na marginesie uwag, nasuwają się natomiast inne i raczej przykre refleksje, dotyczące zachowania samych wczasowiczów. Niestety, z dyscypliną części naszych pracowników — nie jest najle-

Najprostsza i najbardziej popularna forma spędzenia wolnego czasu są wycieczki autokarowe, które w naszym przedsiębiorstwie — dzięki dobrej ich organizacji — cieszą się niesłabnącym powodzeniem. Atrakcyjność naszego regionu pod względem walorów turystycznych i uzdrowiskowych — a więc regeneracja sił i zdrowia — nie przedstawia żadnych trudności w wyborze trasy i miejscowości docelowej każdej wycieczki. Frekwencja na każdej z nich była wysoka. Organizatorzy opracowanym programem zapewnili każdemu uczestnikowi prawidłowy wypoczynek, a na wycieczkach krajoznawczych możliwość poznania obiektów zabytkowych, kultury regionu lub piękna krajobrazu.

Wycieczki, rajdy

W roku bieżącym (do chwili zamknięcia numeru gazety) 13 Oddziałowych Rad Związkowych, Związkowe Rady Zakładowe, ZZ ZSMP, Koło PTTK, Szczep ZHP, Ognisko TKKF, Koło Emerytów i Rentistów — zorganizowały dla naszych pracowników 122 wycieczki wypoczynkowe i krajoznawczo-turystyczne. Skorzystało z nich do chwili obecnej ponad 5000 osób — pracowników i członków ich rodzin oraz uczniów szkół przyzakładowych.

Dużym powodzeniem — zwłaszcza wśród młodzieży — cieszyły się rajdy piesze organizowane przez ZZ ZSMP, Rajd Stulecia, Rajd Trzech Szczytów oraz rajdy organizowane przez Organizację i Przedsiębiorstwa współpracujące z MPK. Wzięło w nich udział ogółem ponad 1000 osób.

J. HLASTA

Za wspólne pieniądze

Przykładem jak wydać pieniądze, aby zakupione za nie przedmioty przynosiły korzyść, może być Wydział Produkcyjno-Remontowy. Za nagrodę w wysokości 3.000 zł, uzyskaną z zdobycia III miejsca w BHP-owskim przeglądzie „Wiosna 77”, kupiono rzutnik Diasko B-10 oraz zestaw filmów, które wykorzystywane są do szkoleń zarówno BHP-owskie jak i zawodowego pracowników i uczniów Wydziału. Natomiast za kwotę 15.000 zł otrzymaną za I miejsce (po raz drugi) we współzawodnictwie międzywydziałowym kupiono telewizor i magnetofon.

Wymienione przedmioty tym bardziej cieszą załogę Wydziału, że zakupione zostały z wspólnych pieniędzy, otrzymanych w formie nagród za dobrą wykonywaną pracę.

F. SERWIN

Medycyna i wszyscy, dla których zdrowie i dobre samopoczucie pracowników nie jest sloganem, zachęcają do bliższego kontaktu z przyrodą. Do wędrowników nie tylko po górach stale zaprasza chętnych Zakładowe Koło PTTK, a piesze wędrowki dostarczają niemal wrażeń. Samemu często trudno wybrać się w nieznaną, więc... No, właśnie co? Rajd, proszę pań i panów! O nie się nie trzeba martwić, bo od tego są organizatorzy. Turystycie pozostają jedynie cieszyć się wspianymi widokami i gubić zbędne kilogramy. Rajd rajdowi nierówny. Są lepsze i gorsze. Miło jest jednak zauważyć, że i nasze Koło PTTK nie pozostało w tyle i zebrałszy się raz na odwagę — z okazji jubileuszu 100-lecia funkcjonowania komunikacji miejskiej w Krakowie — zorganizowało w 1975 roku, I Ogólnopolski Rajd Pieszy Pracowników MPK Kraków. Impreza „chwyciła”. Tak więc każdego roku z zaprzyjaźnionych przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce, przyjeżdżają do MPK Kraków ci, któ-

rzy chcą poznać południową Polskę. Tego roku uczestnicy Ogólnopolskiego Rajdu spotkali się 1 września. Ogólnopolski Rajd wstąpił więc na stałe do kalendarza imprez PTTK.

Trasy zaplanowano przepiękne; wędrowka po Beskidzie Małym, jego głównym szlakiem i najwyższymi szczytami Leskowca i Madohory (Łamania Skota) oraz Beskidzie Wysokim. Załaznienie — Policy i Babiej Góry. Przepiękna pogoda sprawiła, że z tej ostatniej o wysokości 1.725 m n.p.m., można było oglądać imponującą panoramę Orawy, Wielkiej i Małej Fatry, Pilsko, Rycerzowej, Wielkiej Raczy, Pasma Beskidu Śląskiego z Baranią Górą i Klimczokiem. Jak na przystawki dloni widać było Pasma Jasiołki i Beskidu Średniego, Wysokiego

i Gorców. W oddali majaczył łańcuch Tatr Wysokich i Zachodnich. A przecież już sam widok masywu Babiej Góry dostarcza nie lada atrakcji, ukazując nieznaną innym częściom Beskidu Zachodniego wyjątkowe polodowcowe kęty, rozległe przestrzenie rumo-

wnie Żywiec. Nie odmówiliśmy sobie także przyjemności wstąpienia do stylowej Starej Karczmy w Jeleśni, bo jakie ją pominąć skoro z daleka widoczny napis wszem głosi:

„Coś ty, chłopie łasał, Cy ty, ni mos rozumu.”

dnak pożegnaliśmy rajdowe szlaki w Szechaj Beskidzkiej, (w której rajd zakończono) znów trafiliśmy do zabytkowej karczmy „Rzym”. I jak to w karczmie bywa znaleźliśmy fundatora. Rada Zakładowa zafundowała nam smaczny żurek. Oficjalnie zaś zakon-

stwa. Zapewne zbyt nisko oceniając turystyczne budżety w ogóle się nie zjawił. Goście byli niezwykle zadowoleni z drobnych upominków, które wręczono najlepszym zakładowym drużynom.

Z kronikarskiego obożu dodam, że organizatorem Rajdu był Zarząd Zakładowego Koła PTTK Nr 17 im. W. Pola, zaś jego Komandorem obecny Prezes Koła — kol. Stanisław Wójcicki. Zachęcamy nie tylko do uczestnictwa w rajdach ale zapraszamy na wszystkie wycieczki, zarówno członków jak i sympatyków Koła PTTK.

Do Koła może należeć każdy pracownik oraz jego najbliższa rodzina. Zapisy, przyjmują kol. St. Wójcicki, Dział Plac, ul. Wawrzynca 13, II p. Konieczne zdjęcie do legitymacji.

Do zobaczenia na wycieczkowych trasach oraz na IV Rajdzie, który prowadzi będzie szlakami Beskidu Żywieckiego i Śląskiego z zakończeniem w Żywcu. Bywalec rajdowych szlaków mgr MARIAN DUDEK

W góry, w góry, miły bracie

wisk skalnych, urwiska, progi, podcięte ścianki, grzędy i ambony skalne. Do tego były jeszcze jeziora lub ich ślady na stokach Sokolicy czy Diablaka. Aby wdrapać się na niego, trzeba było pokonać 1.050 m wysokości wzniesienia. Oczywiście był i odpoczynek w schronisku na Markowych Szczawinach oraz zwiedzanie pierwszego w Polsce Muzeum, poświęconego turystyce górskiej. Wiadomo, nie mogło się odbyć bez okolicznościowego ogniska. Zorganizowano je w Zawoi. Zwiedziliśmy ró-

Karczma stoi przy drodze. A ty, idź do domu”.

Miło, wesoło i zdrowo spędziły czas nie tylko nasi pracownicy, lecz również turyści z WPKM Szczecin, WPK Gdynia, WPK Bydgoszcz, MPK Wrocław, MPK Częstochowa, WPK Katowice oraz WPK Jaworzno. Był i piesek „Bemol” — weteran wszystkich Rajdów.

Szkoda tylko, że na trzech trasach 4-dniowych i jednej jednodniowej było mniej uczestników niż w roku ubiegłym. Zanim je-

czenie III Rajdu odbyło się na gościnnym, okolicznościowo udekorowanym i radiofonizowanym stadionie KKS „Babia Góra” w Szechaj, które zaszczytliwi swą obecnością z-ca dyrektora ds. Zabezpieczenia Komunikacji — inż. Stanisław Czajkowski, Sekretarz KZ PZPR — mgr inż. Marian Kalinowski, członek Prezydium Rady Zakładowej, Przewodniczący Rady Zakładowej Komunikacji Szynowej — kol. St. Gadek.

Szkoda, że imprezy nie zaszczylił żaden z zespołów muzycznych przedsiębior-

stwa. Zapewne zbyt nisko oceniając turystyczne budżety w ogóle się nie zjawił. Goście byli niezwykle zadowoleni z drobnych upominków, które wręczono najlepszym zakładowym drużynom.

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym, składamy naszym Jubilatom, którzy od 1 do 31 października 1977 r. obchodzą jubileusz pracy w MPK Kraków:

35 LAT

Stanisław DZIDEK — WET Podgórze
Władysław KLIMAS — WET Podgórze
Jan Józef KOPTA — Wyzd. Taryf.-Biletowy
Antoni KRZYWORZEKA — WET Podgórze
Mieczysław WÓJCIK — WET Podgórze

30 LAT

Wojciech CENDA — Wyzd. Zabezp. Ruchu
Stanisław KORAL — Dział Doch.-Wypadkowy
Tadeusz WOŹNIAK — Wyzd. Zaop.-Materiał

20 LAT

Zofia BEDNARSKA — Dział Ogólny
Józef BOGDAŁ — Wyzd. Torów
Stanisław FORMALIK — Wyzd. Zabezp. Ruchu
Stefania GOŁDA — Wyzd. Zabezp. Ruchu
Jadwiga KAPUSTA — WET Podgórze
Klara KOPEĆ — WEA Bieńczyce
Stanisław MIREK — WEA Czyżyny
Jan PASZOWSKI — Wyzd. Transp. i Sp. Specj.
Józef STAROWICZ — Wyzd. Zabezp. Ruchu
Jerzy TABAK — WET Podgórze
Marian TYRPA — WET Podgórze
Janina URBANŃSKA — Dział Ogólny

15 LAT

Zdzisław BOGUSŁAWSKI — Wyzd. Torów
Marian CYGAŁ — WEA Bieńczyce
Edward GAWEL — Gł. Mechanik
Zofia JANAS — WEA Bieńczyce
Alojzy JANKOWICZ — Wyzd. Remont.-Prod.
Herman JANYS — WET Nowa Huta
Władysław Jan KOWALCZYK — WEA Bieńczyce
Kazimierz KOWALÓWKA — WEA Czyżyny
Jan KRÓLIK — Wyzd. Torów
Alfreda KUTEK — WEA Bieńczyce
Cecylia MALIK — Wyzd. Zabezp. Ruchu
Zdzisław MAZUR — Wyzd. Zaop. Mater.
Jan MUNIAK — Wyzd. Prod.-Remontowy
Stanisław Władysław PAWLAK — WEA Czyżyny
Alfred SUCHAN — Wyzd. Transp. i Sp. Specj.
Zdzisław TYLEK — WEA Czyżyny
Maria WITCZYK — Wyzd. Zaop. Mater.

10 LAT

Józef Antoni GÓRA — WET Podgórze
Stanisław JELEŃ — WEA Bieńczyce
Janina KRÓL — Wyzd. Taryfowo-Biletowy
Edward MIKSZ — WEA Bieńczyce
Zofia PRZEPIÓRKA — WET Nowa Huta
Irena SKRZYPEK — WET Podgórze
Krystyna SZYBALSKA — Wyzd. Torów
Józef WARZECHA — Zakł. Kom. Samoch.
Janusz WERNER — Zakł. Taksówek
Bolesław WOJTAS — WEA Bieńczyce
Janina ZAWOROTIUK — WET Nowa Huta

(W-GOR.)

CO CZYTAĆ?

Biblioteka Techniczna proponuje:

Krzysztof Tuszynski — „WYNALAZCZOŚĆ PRACOWNICZA W DZIEDZINIE BHP”. W-wa, IW CRZZ, 1977 r.

Omówiono wynalazczość pracowniczą w dziedzinie ochrony zdrowia i życia człowieka na tle obowiązujących przepisów, społeczno-ekonomiczne aspekty tej wynalazczości. Wskazywano źródła tematyki inspiracji wynalazków, tryb zgłaszania i wdrażania wynalazków oraz formy organizacyjne działań na rzecz rozwoju wynalazczości.

Czesław Czapów — „SOCJO-TECHNIKA W ZAKŁADZIE PRACY”. W-wa, IW CRZZ, 1977 r.

Popularnie napisana książka omawia elementy naukowej

socjotechniki oraz takie zagadnienia, jak: system sterowania społecznego, ukierunkowywanie sterujące, demokratyczna działalność sterowania, sposoby socjotechniczne, determinanty sytuacyjne aktywności pracowniczej.

Stanisław Dzierżicki — „APARATY ELEKTROENERGETYCZNE”. W-wa, WNT, 1977 r.

Książka jest pomyślana jako pomoc dla studentów wydz. elektrycznych, pracowników biur projektowych oraz osób zajmujących się eksploatacją aparatów elektrycznych. Omówiono rzeczywiste warunki pracy aparatów elektroenergetycznych oraz zjawiska oddziaływujące ujemnie na te aparaty. Opisano teorie działania poszczególnych aparatów. Przykłady ich konstrukcji i kryteria doboru. Skorowidz.

Podejmowanie pracy za wolne przez kierowców, zawsze było problemem. Z jednej strony, ciągłe braki kadrowe, zmuszają kierownictwo do proponowania kierowcom pracy za wolne, a z drugiej strony — wielu kierowców nie wyobraża sobie pracy, w której nie miałby możliwości dodatkowego zarobku.

PRACOWAĆ ZA WOLNE?!

Podjąłem ten temat, bo jest on ciągle kontrowersyjny. Dlaczego? Na to pytanie spróbujmy sobie wspólnie odpowiedzieć.

Na wstępie przytoczę wypowiedź z-cy kierownika WEA Bieńczyce — tow. Adama Owsiaka:

„Proponujemy pracę za wolne prawie wszystkim kierowcom, pomimo że w obecnej chwili sytuacja kadrowa nie jest wcale taka zła. Wielu nie podejmuje tej pracy, ale również wielu korzysta z możliwości większego zarobku. Ci, którzy podejmują pracę za wolne, zastępują nam bumelantów — ale to już osobny i bardzo skomplikowany problem. Mamy oczywiście takich kierowców, którzy nigdy nie podejmują pracy za wolne, tym, nie proponujemy tej pracy, choć to wcale nie znaczy, że są dyskryminowani, czy uważani za coś gorszego. Po prostu przy planowaniu służby, chcemy wiedzieć na kogo możemy liczyć. Więcej chętnych do pra-

cy za wolne mamy na zmianie przedpołudniowej.”

Czy pracujesz za wolne i dlaczego? Czy uważasz, że różnica w zarobku jest tak widoczna, że warto pracować za wolne? Z tymi pytaniami zwróciłem się do kolegów kierowców. Oto ich wypowiedzi:

Stanisław Pacioch — 2205: „Chodzę za wolne zwykle 2 czasem 3 razy w miesiącu. A dlaczego? Mam możliwości więcej zarobić, więc korzystam, a różnica jest znaczna nawet do 1.000 zł miesięcznie.”

Kazimierz Kot — 2403: „Nie pracuję za wolne, bo uważam, że wolne mam po to, żeby wypocząć. Nie potrzebuję aż tak bardzo pieniędzy, żeby musiał dodatkowo pracować. W ubiegłym roku chodziłem do pracy za wolne, ale różnicy w zarobku nie dostrzegłem więc uważam, że się nie oplaca.”

Adam Siemień — 2344: „Pracuję za wolne 2-3 razy w miesiącu, bo chcę więcej za-

robić, — no i przedsiębiorstwu też się przecież przydadzą. A różnica w zarobku musi być, choć ja nie wiem jaka, bo w każdym miesiącu pracuję za wolne.”

Roman Stasiak — 2537: „Nie pracuję, ale pracowałem za wolne. Niestety, stwierdziłem, że mi się to nie opłaca. Różnica w zarobku jest minimalna. Wolę odpocząć, niż tyrać za grosze.”

Józef Pedrycz — 2019: „W każdym miesiącu 2 razy podejmuję pracę za wolne. Potrzebuję dużo zarabiać. Mam liczną rodzinę więc i potrzeby duże. Różnica jest widoczna, ale jednak za pracę za wolne, powinno się więcej zrabiać.”

A więc, jak to w końcu jest? Dlaczego jedni kierowcy odczuwają, że zarabiają więcej pracując dodatkowo, a inni nie? Być może, że jakieś światło rzuci na to, ostatnia wypowiedź:

Ryszard Jamrozik — 2443: „Mnie się nie opłaca pracować za wolne. Nie ma różnicy w zarobku, albo jest tak nieznaczna, że wolę wypocząć, poświęcić czas wolny rodzinie, niż pracować za grosze. Dawniej, „za wolne” było placere oddzielnie, tak jak zasilającym, człowiek przynajmniej wiedział, ile naprawdę zarobił. Dlatego teraz nie może tak być.”

Wstrzymam się od komentarza. Sądzę, że koledzy z innych wydziałów będą mieli również coś do powiedzenia. Nie wyczerpałem tematu i nie to było moim celem. Chciałem zasygnalizować problem i pobudzić do dyskusji.

Leszek Siódla

Listy do Redakcji

SZANOWNA REDAKCJO!

Pracuję w MPK już 15 lat. Od 4 lat, jako regulatorka w Wydziale Zabezpieczenia Ruchu. Do napisania tego listu skłoniła mnie wewnętrzna potrzeba: otóż, za Waszym pośrednictwem chciałabym podziękować tym, którzy otoczyli mnie opieką w czasie mojej ciężkiej choroby — załatwili wiele spraw, pomogli przetrwać i wrócić do zdrowia.

Chciałabym podziękować p. dr. Wandzie Uhl-Kubisz z Przychodni Zakładowej, st. Inspektorom Ruchu panom: Tadeuszowi Gadowi i Henrykowi Blockiemu oraz pani z Rady Zakładowej (niestety, nie znam nazwiska), która odwiedziła mnie z upominkiem, nader wtedy pożytecznym i pokrzepiła mnie na duchu.

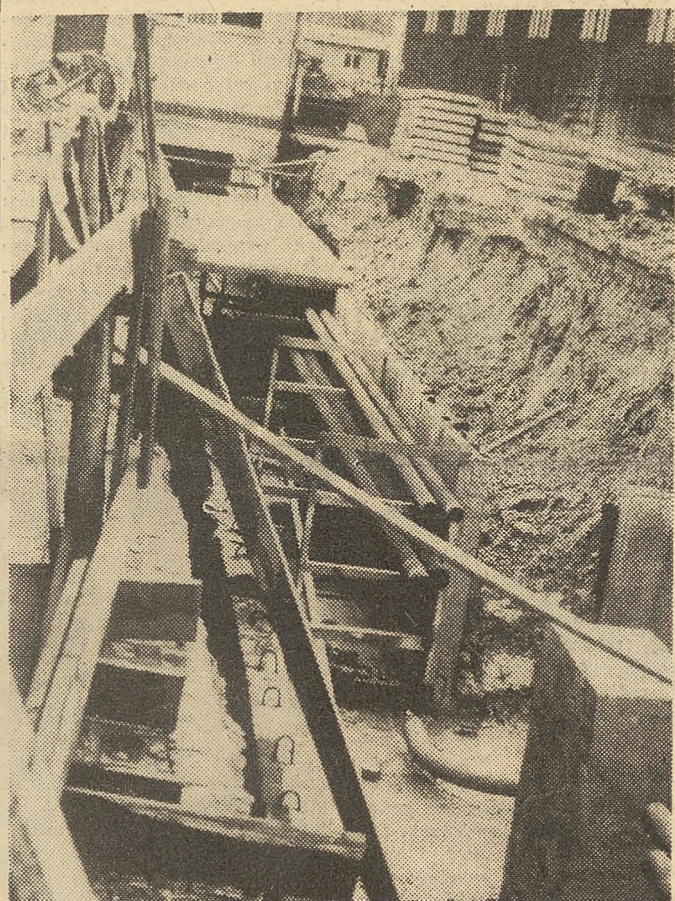
Dziękuję p. Aleksandrowi Dubielowi i kol.: Magdalenie Gorzut oraz Józefowi Karolkowi. Ponadto Redakcji; czytanie gazet i rozwiązywanie krzyżówek — sprawiło mi wiele przyjemności.

Życzę dalszej inwencji Redaktorom w pracy zawodowej i spokoju.

Dziękuję tym, którzy w trudnych chwilach umieli wyciągnąć pomocną dłoń.

Pełna szacunku dla Redakcji „Sygnałów MPK”

DANIELA GOŁĄB



Od ukończenia prac przy ciągu grzewczym przez przedsiębiorstwo „MONTIN” i „Instal” zależy dostawa ciepła dla obiektów MPK, przy ul. Rzemieślniczej. Roboty miały być wykonane przed sezonem grzewczym. Ostatnie ustalenia w Wojewódzkiej Instancji Partyjnej zobowiązują „MONTIN” i „Elektromontaż” do ukończenia robót do 25 października br. (jd)

Do dyrekcji naszego przedsiębiorstwa został skierowany w dniu 8. IV. 1977 r. przez Redakcję „Echa Krakowa” odpis listu anonimowego, podpisany tylko „czytelnicy”.

Jest wprost żenującym, że autorzy listu, pracownicy MPK zwracają się po raz drugi o interwencję do redakcji „Echa Krakowa” w sprawie zaprzestania przez dyrekcję „odrywania pracowników umysłowych od normalnie wykonywanych prac i zmuszania ich do przeprowadzania wraz z zawodowymi kontrolerami kontroli biletów w tramwajach i autobusach”.

Dlaczego żaden z tych pokrzywdzonych „czytelników” nie zwrócił się bezpośrednio do dyrekcji z żądaniem wycofania takiej decyzji? Dlaczego nie zwróciło się, ani do Rady Zakładowej, ani do Prezydium KSR o wyjaśnienie zajętogo przez te czynniki stanowiska? A przecież problem był obszernie dyskutowany na szerokim forum. Decyzja

w tym względzie została podjęta na najwyższym szczeblu Samorządu Robotniczego, tj. na KSR w marcu 1976 r. Podejmowali ją członkowie KSR, a więc reprezentanci całej MPK-owskiej załogi.

Co było głównym czynnikiem determinującym podjęcie takiej Uchwały? Jesteśmy przedsiębior-

stwem usługowym, zatrudniającym ok. 6 tys. pracowników. Głównym naszym celem jest dobra jakość świadczonych społeczeństwu usług przewozowych i uzyskanie w oczach tego społeczeństwa jak najlepszej opinii. Nie mniej ważnym zadaniem jest jednak również wykonywanie zadań planowych, w tym uzyskiwanie założonych w planie wielkości wpływów, które warunkują nie tylko dopłatę z budżetu miasta, lecz także wypłatę premii kwar-

talnej pracowników umysłowych.

Tak więc dochodzimy do sedna sprawy.

To nie „dyrekcja MPK” pragnie podreperować mocno nadszarpnięty budżet.

To członkowie KSR w imieniu całej załogi i w dobre rozumianym interesie społecznym podjęli u-

chwałę, która w dużej mierze zabezpiecza wykonawstwo wpływów, a co za tym idzie, wypłatę premii, wolne soboty itp., a więc poprawę warunków socjalno-bytowych załogi.

Czy można kwestionować takie cele?

Ambicją każdego pracownika zatrudnionego w MPK powinna być świadomość, że ma bezpośredni wkład w wykonawstwo napiętych zadań, że swoją postawą i zaangażowaniem oddziałuje na społeczeństwo, na

kształtowanie jego postaw, przestrzeganie zasad uczciwości i rzetelności przy korzystaniu z przejazdów komunikacją miejską.

Jako pracownicy MPK i jego reprezentanci powinniśmy dać społeczeństwu przykład zdyscyplinowania.

Wielu z nas wyjeżdża za granicę do bratnich krajów socjalistycznych, gdzie rów-

niez korzystamy z przejazdów środkami komunikacji miejskiej. Ze zdziwieniem patrzymy jak pasażerowie wchodząc do pojazdu okazują, tym kontynuując jazdę już wcześniej, miesięczne bilety pracownicze czy bilety wolnej jazdy. Tak jest w NRD, Czechosłowacji, Węgierskiej Republice Ludowej i ZSRR. Jest to doskonała forma wychowania, do której myślnie jeszcze niestety nie dorosli. A przecież w ten sposób dalibyśmy nie tylko dowód,

że sami jesteśmy w porządku. Ta forma zobowiązywałaby innych do podobnego zachowania, mobilizowałaby do kasowania biletów.

Czy niejednokrotnie nie czujemy się skrzepowani, gdy wchodząc do pojazdu zajmujemy miejsce nie kasując biletu, a współpasażerowie patrzą na nas, jak na potencjalnych gapowiczów? Spróbujmy zacząć od siebie! Ta forma zda na pewno egzamin i wówczas nie będzie potrzeby oddelegowywania pracowników do pomocy kontrolerom zawodowym.

Na zakończenie należy poinformować autorów anonimowego listu, że nie było przypadku, by kontroler zawodowy zgłaszał pretensję, iż jego współpracownik „zabiera mu chleb” bez względu na to czy jest to pracownik MPK czy też SKC.

Każdy rzetelnie pracujący w kontroli ma szansę dodatkowego, uczciwego zarobku.

ELŻBIETA GROCHOLA

PILNIE POTRZEBNE RZECZYWISTE AUTORYTETY

Każdy pracownik również powinien mieć autorytet, wyznaczający do wykonywania obowiązków i ponoszenia odpowiedzialności, związanej z zajmowanym stanowiskiem. Często pracownik dzieli swój autorytet z innymi, natomiast odpowiedzialność ponosi sam.

Wyniki pracy zespołów ludzkich, zależą w bardzo dużej mierze, od kwalifikacji i charakteru przywódcy, a więc od jego autorytetu.

Przedsiębiorstwo może wykonywać plany i uzyskiwać wysokie efekty ekonomiczne, przy względnie stałej załodze. Do tego niezbędny jest wysoki i stale wzrastający autorytet kierownika i całej załogi. Ludzie chętnie podnoszą swoje kwalifikacje i podbudowują swój autorytet, gdy mają pewność, że to gwarantuje im osobisty sukces i daje świadomość udziału w osiągnięciach przedsiębiorstwa.

Z autorytetem wiąże się ściśle podejmowanie decyzji i ponoszenie odpowiedzialności. W codziennej działalności przedsiębiorstwa, zbyt często „zdarzają się” przypadki przyjmowania kompetencji a obarczania innych odpowiedzialnością.

Nie zawsze też pamiętają kierownicy o tym, że kierowanie „twardą” ręką, groźbami, przy pomocy niezliczonych ilości kar, zamiast instrukcji czy propozycji wykonania zadania — ogromnie szkodzi ich autorytetowi.

Autorytetu nie uzyskuje się automatycznie, trzeba sobie na niego zasłużyć. Oprócz koniecznych cech osobowości, wymaga to długotrwałego, solidnego zajmowania się pracą i przejawiania należytej postawy w kontaktach ze współpracownikami.

Tylko pracownicy z dużym autorytetem własnym, mogą stworzyć tak bardzo potrzebną ze względu na specyfikę — atmosferę dobrej współpracy.

mgr Stanisław Kostro

Dziś widać, że każdy inny: październikowy, chłodny ale słoneczny. Wyjechały na linie tramwajowe, autobusy, mikrobuse, taksówki. Kilka tysięcy osób przystąpiło do swoich codziennych zajęć, by krakowianie mogli dojechać do wyznaczonego celu, by miastu zapewnić jego normalny rytm życia.



Przybyłych delegatów wita I sekretarz KZ PZPR — tow. A. Jedrusik.

Tylko przy ul. Wawrzyńca — ruch niecodzienny. Odświętne. Gęste dyskusje. Kuluarowe rozmowy. Kilku dziesięciu przedstawicieli załogi dziś bowiem wybierze nowe władze partyjne przedsiębiorstwa, dziś mówić będzie o sukcesach i problemach, które utrudniają pracę, a które dla dobra nie tylko załogi, ale i mieszkańców miasta, dobrze by było, gdyby znalazły rozwiązanie.

Na ul. Bocheńskiej podjeżdżają autobusy. Jeden, drugi, trzeci, czwarty. Delegaci opuszczają Kraków. Dyskusje trwają jeszcze w drodze do Domu Wczasowego w Osieczanach, gdzie ma się odbyć Zakładowa Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza PZPR. Delegatów i zaproszonych gości wita gospodarz dzisiejszej Konferencji — I sekretarz KZ PZPR tow. Adam Jedrusik.

Na Konferencję przyjeżdżają przedstawiciele najwyższych władz partyjnych i administracyjnych miasta: członek KC PZPR, I sekretarz KK PZPR, przewodniczący Prezydium Rady Narodowej m. Krakowa — tow. Wit Drapich, członek CKKP Egzekutywy i Sekretariatu KK tow. Stanisław Gaciarz, I sekretarz KD PZPR Śródmieście — tow. Stefan Markiewicz, kierownik Oddziału ZG naszego związku — tow. Mieczysław Kaliciński, st. Inspektor Wydziału Budownictwa i Gosp. Mieszkaniowej KK — tow. Bartłomiej Ciecicki, sekretarz KD PZPR Śródmieście — tow. Stanisław Kot, wiceprezydent miasta — tow. Jan Skiba oraz

dyrektor Zjedn. Przedsiębiorstwa Komunalnej i Mieszkaniowej — tow. Adam Jaroma.

Za stołem prezydalnym zasiadają również przedstawiciele organizacji społeczno-politycznych i administracyjnych naszego przedsiębiorstwa oraz przedstawiciele załogi. Wśród nich ci, którzy całe swoje życie poświęcili krakowskiej komunikacji miej-

scy i polityczny MPK odbiera telegramy i życzenia pomyślnych obrad od załogi. Odbiera meldunki z wydziałów o podjętych z okazji Konferencji i dla uczczenia 60 rocznicy Rewolucji Październikowej zobowiązaniach; czynach produkcyjnych i społecznych.

Dyskusję otwiera I sekretarz KZ PZPR — tow. Adam Jedrusik. Omawiając pracę Komitetu Zakładowego mówi między innymi: Zakładowa organizacja partyjna liczy 872 członków i kandydatów partii, co stanowi 17,6 procent załogi. W czasie ostatnich trzech lat przyjęto 202 kandydatów partii, w tym 166 robotników. „Stawialiśmy i stawiamy swoim członkom wysokie wymagania na miarę dzisiejszych i przyszłych zadań. Zdajemy sobie sprawę, że ludzie z legitymacją partyjną podlegają szczególnie wnikliwej ocenie w zakładzie pracy i w środowisku. W szeregach naszej organizacji partyjnej jest miejsce dla każdego pracownika MPK, który świadomie akceptuje ideaty partii i jej program, kto chce czynnie uczestniczyć w ich urzeczywistnieniu. Dlatego organizacja nasza prowadzi i prowadzi pracę nad pozyskiwaniem do partii ludzi produkcyjnych, wyróżniających się w pracy i w życiu społecznym, cieszących się powszechnym szacunkiem.

Wzrasta wyraźnie wychowawcze oddziaływanie zebrań partyjnych, na których omawia się najbardziej istotne zagadnienia społeczno-gospodarcze. Kraju, miasta, przedsiębiorstwa, zakładów i wydziału. W toku dyskusji na zebraniach partyjnych kształtowały się poglądy i postawy członków partii, jest tam bowiem miejsce na nieskrepowaną dyskusję oraz pryncypialną krytykę wszelkich nieprawidłowości i braków.

Zarówno Komitet Zakładowy w MPK jak i kierownictwo gospodarcze przedsiębiorstwa, zamierzają szereg działań służących poprawie jakości świadczonej przez przewoźników w

nych krokach, zmierzających do przyspieszenia realizacji niezwykle potrzebnych dla miasta inwestycji, które w chwili obecnej stanowią barierę nie do przezwyciężenia w dalszym rozwoju komunikacji miejskiej. Zwracam się do naszej załogi, do kierownictwa wszystkich szczebli, do Oddziałowych i Podstawowych Organizacji partyjnych, do działaczy Związków Zawodowych i Samorządu Robotniczego, do naszej młodzieży o pełne zaangażowanie w jak najlepsze wykonanie zadań bieżącego roku. Wyrzynam przekonanie, że dzisiejsza Konferencja



Uroczysty moment dekoracji Krzyżami Kawalerskimi Orderu Odrodzenia Polski dwu długoletnich pracowników MPK — Aleksandra Apanasewicza i Bonifacego Wysockiego.

wytyczy nam dalsze kierunki do jeszcze lepszej pracy”.

Następnie sprawozdanie z działalności gospodarczej za okres ostatnich 3 lat, przedstawił dyrektor naczelny tow. Eugeniusz Kuczek.

W latach 1975—77 dostawę nowego taboru dla MPK wyniosły 336 jednostek, ale po odliczeniu ubytków kasacyjnych spowodowanych zużyciem technicznym — potencjał przewoźny powiększył się ogółem o 163 jednostki.

Zaspokojono zapotrzebowanie na tabor w trakcji tramwajowej natomiast są niedobory w trakcji autobusowej i mikrobusej. I choć wskaźniki wykorzystania taboru w komunikacji autobusowej są w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami w Polsce wysokie, ze względu na uruchomienie coraz to nowych linii łączących nowe osiedla jak też z powodu wzrostu ilości mieszkańców miasta — potrzeb usługowych w tym zakresie MPK nie zaspakaja. Tylko w latach 1975—77 uruchomiono 13 nowych linii, które powiększyły długość tras komunikacyjnych o 182 km.

Zadania gospodarcze były realizowane mimo braku taboru części zamiennych i przy niedoborze pracowników w grupie kierowców i motorniczek.

Wzrosła wydajność pracy, rozwinęło się współzawodnictwo i racjonalizacja. W roku bieżącym o tytuł najlepszej rywalizuje 291 Brygad Pracy Socjalistycznej (1.571 członków), gdy w 1974 roku brygad tych było 65 (369 osób).

„Całokształt dorobku i osiągnięć w rozwoju przedsiębiorstwa i polepszeniu warunków komunikacyjnych mieszkańców Krakowa niewątpliwie daje naszej załodze podstawę do satysfakcji i poczucia dobrze spełnionego obowiązku.

Osiągnięte wyniki to efekt uzmożonego wysiłku i rzetelnej pracy całej załogi, to efekt działania MPK-owskiej organizacji partyjnej, związkowej i młodzieżowej, Samorządu Robotniczego, aktywnie uczestniczących w kierowaniu przedsiębior-

stwem, inspirowaniu i angażowaniu pracowników MPK do podejmowania wytrwałej i trudnej pracy na rzecz mieszkańców naszego miasta.

„Dziękuję bardzo za osiągnięte efekty w pracy życząc równocześnie nowo wybranym władzom partyjnym dalszych sukcesów w pracy społeczno-politycznej i zawodowej”.

Z trybuny padają słowa pełne dumy z tego co już zrobiono ale i troski o jutro komunikacji miejskiej.

— Na naszej zakładowej liście mieszkaniowej znajduje się obecnie 265 pracowników. Od

jest bezradne, a jeździć trzeba. Efekty tej gospodarki to już 4 wagony ogołocone do szkieletu. Koszt każdego z nich wynosi 2 mln zł. Kooperujemy z wieloma zakładami pracy, ze szkołami zasadniczymi, z przedsiębiorstwami komunikacyjnymi w kraju, rozszerzamy profil produkcji części zamiennych, produkujemy ok. 900 pozycji, rozwijamy racjonalizację, ale to jak się okazuje w przypadku nowego czesnego taboru sprawy nie załatwia — powiedział m. in., tow. Józef Patko, st. mistrz Wydziału Produkcyjno-Remontowego.

Tow. Maria Surdel, słuszą zaplecza w WET Nowej Hucie mówiła o sukcesach, o wygranych konkursach czystości, o realizacji czynów produkcyjnych, partyjnych, o wnioskach racjonalizatorskich. Ale powie, działa również, iż „ta kolebka nowoczesności za jaką się uważa zajezdnia w Nowej Hucie nie posiada z prawdziwego zdarzenia parku maszynowego z wyjątkiem 1 tokarki bez tokarza-jachowca. Postuluje więc, by wydział zaopatrzyć w niezbędne maszyny takie jak: frezarkę, piłę mechaniczną, nożyce mechaniczne, urządzenia do zdejmowania i zakładania kół tramwajowych. Zaopatrzyć narzędziownię w narzędzia.

Postuluje rozbudowę akumulatorowni. Ta prowizorka nie posiada kanalizacji odpływowej... lugi z elektrolitu i inne brudy z miejscowej studzienki, pracownicy wynoszą wiaderkami.

Brakuje 99 motorniczek. Postuluje podnieść rangę zawodu motorniczego. Mam na myśli utworzenie przy szkole przyzakładowej zawodu motorniczy-elektromechanik i motorniczy-mechanik. Wprowadzić odznaczenia dla wzorowych motorniczek tak jak jest to wprowadzone dla kierowców.

Postuluje doprowadzić c.o. i gaz z HiL w miejsce ohydnie dymiącej kotłowni.

Z tej też trybuny padły propozycje konkretnych rozwiązań. Tow. Adam Klys z Zakładu prosi o pomoc przedstawicieli Samochodowej



Tow. Wit Drapich wręcza legitymacje partyjne i kandydackie 17 członkom i kandydatom PZPR.

władz miasta w zaspokojeniu spraw bytowych i społecznych naszej załogi — powiedział m. in. tow. Ryszard Laskowski.

— Sprawa braku części zamiennych dla tramwajów zaczęła się właściwie z chwilą rozpoczęcia produkcji nowoczesnych wagonów w Polsce. Jeżeli przy eksploatacji starych byliśmy samowystarczalni, to w nowoczesnych jest to niemożliwe ze względu na trudności technologiczne w postaci braku profili giętych oraz detali kształtowanych na prasach. Wobec takiej sytuacji przedsiębiorstwo

mówił o braku części zamiennych, o tym, co zakład robi, by załagodzić problem. Mówił także o „spalonych” „akcji 1500” podjętej decyzją Prezydium Rządu, efektem której jest tylko grubo teczka z zawartością szeregu notatek służbowych, pism, potwierdzeń i telexów”. Wniosek, by nowo wybrane władze zajęły się problemem części zamiennych m. in. sugerował, by zobowiązać wielkie zakłady przemysłowe Krakowa do dalszego świadczenia usług w zakresie deficytowych części zamiennych i wystąpić do Mini-



Przewodniczący Konferencji — tow. Eugeniusz Kuczek



odbiera od reprezentantów poszczególnych wydziałów MPK meldunki o podjętych zobowiązaniach z okazji Konferencji i dla uczczenia 60 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej.



JEMY DZIŚ

sterstwa Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska o skoordynowanie działalności przedsiębiorstw komunikacyjnych w zakresie produkcji i regeneracji części do taboru autobusowego.

— Obserwujemy w swojej pracy wszystkie etapy rozwoju komunikacji i działania odpowiedzialnych za komunikację w mieście urzędników i ludzi. Szczególnie powiem, że w gronie kierowników nie mamy o nich najlepszego zdania, bo jak je można mieć skoro co nowe, kilkutyśne osiedle, to prowizorka komunikacyjna. Zaczęło się od os. Azory; ciasne uliczki, prowizoryczne place postojowe z prowizorycznym zapleczem dla największego skupiska linii autobusowych, autobusów i obsługujących ich kierowców. Pozostałe osiedla później budowane, to te same problemy, a najnowszym osiedle Prokocim nie odbiega od pierwotnego. Sprawy komunikacji naszego przedsiębiorstwa są według naszego odczucia załatwiane stale jako marginesowe.

Chciałbym jeszcze powiedzieć o projektantach i producentach narzędzi i urządzeń dla pracowników zaplecza. A właściwie o ich braku; pracownicy muszą wykonywać podstawowe narzędzia takie jak np. klucze nasadowe. Poza tym oddaje się do eksploatacji coraz nowocześniejszy tabor, posiadający nowe rozwiązania konstrukcyjne i pozostawia się ludziom, którzy mają go obsługiwać sprawę wykończenia oprzyrządowania do obsługi i napraw. Popatrzmy na nasze zaplecze: co urzędnicy — to pomysł i wykonanie własne, dający to ściągaczy, kluczy specjalnych, podnośników kanałowych i myjni nadwozi. Szeroki wachlarz specjalności jak na

pozycja, by wzorem innych miast, takich jak Łódź, Bydgoszcz, Toruń, Grudziądz podnieść opłaty podwyższone w komunikacji normalnej z 50 zł, do 100 zł, a ze 100 do 300 zł, w komunikacji specjalnej, strefowej i pośpiesznej.

Pozdrowienia dla uczestników Konferencji od młodzieży przekazał przew. ZZ ZSMP — tow. Tadeusz Walczak. Mówił on m. in. o współpracy PZPR z ZSMP i o jej efektach „w otwartych



O tym, co miało dla MPK już zrobiło i jeszcze zamierza zrobić — mówi wiceprezydent miasta, tow. Jan Skiba.

zebraniach POP i OOP winni uczestniczyć wszyscy członkowie. Towarzysze winni dotrzeć do przewodniczących Kół i zebrania przygotowywać wspólnie. Traktujcie ich jako młodzieżowych pomocników. Pomocnicie im swoim doświadczeniem i autorytetem, wszak dla nich jest to często pierwsza funkcja kierownicza. Potrzebny jest partnerski stosunek.

Przekazaliśmy w szeregu partii w ciągu ostatnich trzech lat

z 327 mln zł, w 1977 r., do 353 mln zł, w 1978 r.

— wychodząc naprzeciw problemom placowym MPK prezydent miasta przyznał dodatkowy fundusz plac — w sumie 3 mln zł, na rok bieżący, co pozwoli Wam załatwić szereg problemów, z którymi się borykacie. Wyniki Wsze są lepsze niż średnia krajowa, jeżeli chodzi o wskaźniki. Świadczy to o waszej gospodarności, liczeniu się z każdą złotówką. Zaloga podjęła szereg

konanie, że uchwały dzisiejszej Konferencji, pozwolą zwiększyć efektywność usług, poprawiając warunki pracy załogi. Życzę jak najlepszej ich realizacji dla dobra MPK i miasta.

14 dyskusantów poruszało problemy którymi żyje MPK. Była mowa o inwestycjach, o borze, częściach zamiennych, zapleczu socjalnym, którego praktycznie nie posiadamy, o braku mieszkań, prymitywnym wyposażeniu warsztatów na zapleczach zajezdni, złych rozwiązaniach komunikacyjnych w mieście itd.

Zaloga zobowiązała władze miasta do energiczniejszych starań w Ministerstwie o przydział dla Krakowa taboru, do planowych realizacji MPK-owskich inwestycji. Wystąpiła również z postulatami do Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta o przeanalizowanie istniejącego układu komunikacji autobusowej.

W toku dyskusji formułuje się konkretne programy działania, precyzuje zadania na dziś i na bliższe lata. Dyskusja jest platformą wymiany poglądów; dla kierownictwa to okazja do informowania pracowników o podejmowanych decyzjach, dla załogi — możliwość zasugerowania nowych rozwiązań. Tak też było i 15 października w Osieczanach. Dyskutowano nad problemami, z którymi na co dzień nie łatwo się uporać, wszak rozwiązanie wielu z nich nie od nas zależy. Ale mówiono również o sprawach tych, które jesteśmy w stanie sami rozwiązać, które na co dzień utrudniają pracę i irytują. Prawie wszystkie postulaty znalazły się w opracowanych przez Komisję Wniosków — wnioskach, które po przedyskutowaniu na najbliższym Plenum i zatwierdzeniu, będą realizowane.

działań m. in.: dotyczących modernizacji zaplecza, remontu torowisk — systemem gospodarczym. To dużo. Niemniej są problemy, których sami załatwić nie możemy. Informuję, że uchwała Rady Narodowej miasta Krakowa w bieżącej 5-letce (1976—1980), realizowanych będzie 16 zadań inwestycyjnych MPK, na które przeznaczono ponad 400 mln zł. Planuje się: zakończenie rozbudowy warsztatów, przy ul. Rzemieślniczej w



Kto za, kto przeciw, kto się wstrzymał. Nie widzę.

1973 r., ukończenie budowy stółki również w 1973 r. W 1979 r. zaplanowano oddać do użytku zaplecze socjalne (w tym: Przychodnię Zdrowia) realizowane kosztem 31 mln zł. W tym też roku, planuje się ukończenie budowy zajezdni, przy ul. Gwar-dii Ludowej. Terminy będą dotrzymywane. W roku bieżącym 90 proc. nakładów inwestycyjnych MPK będzie zrealizowanych. Niemniej należy rozbudowywać system gospodarczy, własne wykonawstwo remontowo-inwestycyjne.

Na pierwszym Plenum KZ przedstawicie szczegółowe wnioski; szereg bowiem zgłaszanych przez Was postulatów jest w trakcie załatwiania przy omawianiu planu na rok 1977/78.

Niech mi wolno będzie — kończy swoje przemówienie wiceprezydent miasta wyrazić prze-

W międzyczasie mandatariusze wybrali nowe władze partijne. Komisja Skrutacyjna ogłosiła wyniki wyborów.

Życzymy nowym władzom — pomyślnej realizacji zadań, które sami sobie nakreślili w zatwierdzonym na Konferencji programie działania i realizacji postulatów załogi, ujętych we wnioskach. Postulaty nie proste i nie łatwe do zrealizowania. Trudne zadania postawiła zaloga przed naszą organizacją partijną. Życzymy więc nowo wybranym władzom uporania się z wszystkimi trudnościami stojącymi na drodze do ich realizacji — w myśl hasła: „Partia służy narodowi, jego dobro to nasz najwyższy cel”. (E. Gierek).

JANINA DZIURO

DZIĘKUJEMY

ZA TRUD WALKI I PRACY

Podczas Zakładowej Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej PZPR w Osieczanach, dwóch pracowników MPK, kombatanów II wojny światowej: **ALEKSANDER APANASEWICZ** i **BONIFACY WYSOCKI** otrzymali wysokie odznaczenia państwowe — Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski. Aktu dekoracji dokonał I sekretarz Komitetu Krakowskiego PZPR — tow. Wit. Drapich.

Poniżej przedstawiamy sylwetki obydwu odznaczonych:

ALEKSANDER APANASEWICZ ma 64 lata. Swoją służbę wojenną rozpoczął w 1944 r., gdzie przez 3 miesiące walczył pod Aletem na Wileńszczyźnie w Armii Radzieckiej. Następnie został przerzucony na front uzupełnień, by z kolei będąc artylerzystą w IV dywizji p.panc. I Armii Ludowej Wojska Polskiego walczyć się do walki o zdobycie Wąlu Pomorskiego. Na przełomie marca i kwietnia 1945 r. był przy zdobywaniu Kolobrzegu, później forsował Odrę i ruszył wraz ze swoją dywizją w kierunku Berlina i Poczdamu. Do dnia dzisiejszego p. Apanasewicz pamięta ostatnie dni wojny, gdzie poległo setki żołnierzy, zwłaszcza przy forsowaniu Odry.

Do Krakowa wraca w czerwcu 1945 r. W kilka miesięcy później bierze czynny udział w likwidowaniu na Podhalu reakcyjnych band „Ognia”, UPA, itp. W roku 1947 wstępuje do Milicji Ludowej, a na-

czynnej działalności w PZPR i Zakładowym Kole ZBoWiD przy MPK.

O drugim z odznaczonych — **BONIFACYM WYSOCKIM**, pisal obszernie w nr 4 „Sygnałów MPK” z kwietnia 1975 r. red. Stanisław Szymański. Dziś przypomnimy pokrótce sylwetkę p. Wysockiego. Już od młodych lat marzył o zawodzie kierowcy. Uzyskał go w 1941 roku, pracując jako ślusarz w fabryce czołgów w Woroneżu. W 1943 roku dostał się do 145 pułku piechoty w Armii Radzieckiej i pod Smoleńskiem rozpoczął swój szlak bojowy. Następnie z Warszawy dostał się do Białegostoku, gdzie walczył w I Armii Wojska Polskiego. Przeszedł szlak bojowy z Lublina, przez Radom, Poznań, Czarnków na Wał Pomorski. Po wyzwoleniu walczył z bandami UPA, „Harnasia”, „Uragacza”. Z kolei trafił na Ziemię Odzyskaną do Urzędu Repatriacyjnego w Jeleniej Górze. Na początku lat pięćdziesiątych znalazł się w Krakowie; i z tym miastem związany jest do dziś. Początkowo pracował jako kierowca w Zakładach Mięsnych, następnie w przedsiębiorstwie „Geofizyka”, a od stycznia 1961 r. w MPK.

— Poprzednio pracowałem dużo w terenie, co powodowało, że zbyt rzadko bywałem w domu. Podejmując pracę w charakterze kierowcy autobusowego, mogłem mieć więcej czasu dla żony i dla dzieci. Polubiłem tę pracę, pomimo że była ona bardzo ciężka, nerwowa i czasami nie-



stepnie przez okres siedmiu lat pracuje w charakterze inspektora w handlu.

— Ta praca jednak nie dawała mi pełnego zadowolenia — mówi p. APANASEWICZ, wolałem pracować w ruchu, poza tym bardzo lubiłem jeździć. Ponieważ w domu były małe dzieci, żona nie wyraziła zgody na moją pracę w PKP, w związku z czym po odpowiednim przeszkoleniu rozpocząłem w 1957 r. pracę w MPK jako konduktor tramwajowy. Następnie przez 7 lat pracowałem jako motornicz w WET Nowa Huta, a przez ostatnie 3 lata byłem ślusarzem w nowohuckiej zajezdni. Przez 20 lat pracy w MPK nie miałem ani jednej bumelki; na pamiątkę pozostały mi liczne nagrody i dyplomy. Posiadam liczne odznaczenia bojowe, m. in. medal „Na polu chwały”, „Za Berlin”, radzieckie odznaczenie „Za pobiędu” i inne. W chwili obecnej o ile pozwoli mi na to zdrowie, zamierzam włączyć się do

wdzieczna. Przez okres 16 lat nie miałem żadnych raportów karnych ani konfliktów z pasażerami — wspomina p. WYSOCKI. Niestety, nienajlepszy stan zdrowia po przebytej operacji spowodował, że mimo 55 lat musiałem przejść na rentę.

Dodajmy, że Bonifacy Wysocki odznaczony jest licznymi odznaczeniami bojowymi, m. in.: „Medalem za Warszawę”, „Odnaką „Grunwaldu”, „Medalem za Odrę, Nysę i Bałtyk”, „Za uczestnictwo w Wielkiej Wojnie Ojczyźnianej”, „Za Wyzwolenie Warszawy”, „Medalem Zwycięstwa i Wolności”, „Medalem — Zasłużonym na Polu Chwały”, „Medalem za udział w walkach o Berlin”.

Od red. Naszym kombatanom gratulujemy. Dziękujemy za trud walki i pracy. Życzymy wiele zdrowia i liczymy na pomoc w walce o lepsze jutro Polski.

WOJCIECH GORCZYCA



Solidnie pracują członkowie Komisji Uchwał Wniosków — wszak ani jeden postulat załogi nie może ująć ich uwadze.

nasze warunki. Liczymy na pomoc w rozwiązaniu tych problemów.

Zapewniamy także w imieniu pracowników zajezdni wydostawców eksploatacyjnych autobusowych, że jeżeli zajdzie taka potrzeba, pomożemy w realizacji postawionych przez nas wniosków — powiedział m. in. kierownik z WEA Bielszycy tow. Karol Jemczura.

Tow. Czesław Pagacz z Wydziału Taryfowo-Biletowego stwierdził, że „niepokojącym jest fakt, iż w dynamicznie rosnącym się Krakowie ilość sprzedanych znaczków do biletów miesięcznych w tym roku w stosunku do roku ubiegłego zmalała o 84 tys. szt. — zmniejszyły się więc wpływy o 2 mln 625 tys. zł. Świadczy to o dużym rozluźnieniu dyscypliny pasażerów. Wychodzimy więc z pro-

112 członków naszej organizacji. To dużo i mało. Ale nie liczba się tu liczy lecz jakość — wielu z nich pracuje w aparacie partyjnym. Uznano naszą pracę, w dowód czego otrzymaliśmy sztafardę ufundowaną z inicjatywy działaczy partyjnych. Chcę podziękować za dobrą współpracę zastępującym władzom partyjnym, a nowo wybranym życzyć sukcesów. Nam zaś, młodzieżowcom, takiej partnerskiej współpracy jak w mijającej kadencji.

Głos w dyskusji zabiera następnie wiceprezydent miasta — dr Jan Skiba. W swoim wystąpieniu mówi m. in. o podjętych ostatnio staraniach przez prezydenta J. Pekala o dodatkową dostawę 100 autobusów i odpowiednią ilość taksówek i mikrobusów. Informuje również o zwiększeniu funduszu plac dla MPK

SKŁAD PLENUM KZ PZPR W MPK

I sekretarz — tow. Adam Jędrusik
sekretarz organizacyjny — tow. Józef Stręk
sekretarz propagandy — tow. Jerzy Kłos
sekretarz ekonomiczny — tow. Marian Kalinowski
członkowie egzekutywy — tow. tow. Marian Górecki, Józef Kudlek, Barbara Madej, Edward Mastalski, Tadeusz Walczak
członkowie Plenum — tow. tow. Henryk Błocki, Edward Cebularz, Tadeusz Dąbrowa, Elżbieta Grochola, Józef Grabacki, Stanisław Jaskiewicz, Józef Kasprzyk, Edward Kowal, Stanisław Majka, Stanisław Mirek, Franciszek Orszański, Zofia Paternoga, Józef Porębski, Teodor Piekara, Ryszard Sasuła, Wojciech Stanisławski, Maria Surdel, Tadeusz Trzmiel, Zdzisław Wąs, Anna Zajac

SKŁAD KOMISJI REWIZYJNEJ

przewodnicząca — tow. Zbigniewa Proskurnicka, wiceprzewodniczący — tow. Edward Gawel, członkowie — tow. tow. Zdzisław Byczek, Ryszard Dyrda, Adam Kłys, Stanisław Nowak, Krystyna Ulińska, Eugeniusz Zwiech, Tadeusz Zwoliński

DELEGACI NA KONFERENCJĘ DZIELNICOWĄ

tow. tow. Marian Górecki, Adam Jędrusik, Stanisław Kot, Barbara Madej, Stanisław Majka, Adam Moszczak, Jan Piotrowski, Feliks Sroka, Józef Stręk, Tadeusz Walczak.

Szanowne Towarzyszki i Towarzysze!

Dzisiejsza Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza w MPK jest ważnym wydarzeniem w życiu nie tylko Waszym ale w życiu krakowskiej organizacji partyjnej dlatego, że taka jest rola organizacji partyjnej w MPK i taka jest rola przedsiębiorstwa w życiu naszej krakowskiej aglomeracji miejskiej.

Podsumowaliśmy dorobek ubiegłej kadencji, z którego wynika, że zostało zrobione dużo, że organizacja partyjna spełniała swoje zadania, że przedsiębiorstwo dzięki waszej pracy uzyskiwało efekty i uzyskiwało postępy, który bezpośrednio odbija się na potrzebach naszego społeczeństwa i bezpośrednio na wpływ na nastroje. I to jest rzeczywiście bardzo ważna funkcja, jaką także wypełnia wasze przedsiębiorstwo.

Nakreślono w dyskusji wiele postulatów i kierunków działania, które powinna podjąć organizacja partyjna w najbliższym okresie czasu.

IX Plenum podkreśliło bardzo mocno, że za nami jest ogromne dzieło, które zostało wykonane rękami polskiej klasy robotniczej. Ze nasza partia, jako siła robotnicza, jako siła kierująca spełniła swoje obowiązki i dobrze wywiązuje się z tych zadań, sterując całą pracą społeczeństwa w ostatnich latach. To jest bezsporne dla każdego uczciwego człowieka, który ma otwarte oczy i patrzy na świat. To jest uznawane nawet przez naszych wrogów i tych w kraju, i tych za granicą.

Natomiast Plenum skoncentrowało uwagę przede wszystkim na tym, co ujawnia się jako bariera, jako przeszkoda, którą trzeba przełamać.

Celem polityki naszej partii jest wzrost siły kraju i lepsze życie narodu. Ten cel jest niezmienny i do tego celu, zmierzamy z wszystkich sił. Przyjdzie nam jednak pracować w warunkach trudniejszych i przyjdzie nam podjąć z niejedną walkę. Trudności, które występują i z którymi partia podejmuje walkę, nie osłabiają nas, ale umacniają partię, jako czołowy, bojowy oddział klasy robotniczej. Te same trudności, które występują w kraju z mniejszym lub większym nasileniem, występują również w MPK. Są to sprawy kooperacji, dostaw, części zamiennych, inwestycji, pewne sprawy placowe, socjalne i także pewne zjawiska niekorzystne, które występują i tworzą napięcie i trudności w całym kraju. Na tle właśnie tych trudności, z którymi mamy do czynienia, ocena Komitetu Zakładowego dokonana przez Komitet Dzielnicowy Kraków-Sródmieście i całkowicie zgodna z oceną Komitetu Krakowskiego. Jest zadowolająca.

Towarzysze, w tej sytuacji potrafili samodzielnie działać, mobilizując załogę do przełamania tych trudności. Spełniano dobrze kierowniczą rolę partii w stosunku do załogi i w stosunku do kierownictwa. Jest rozbudowana i rozbudowana inspiracja ze strony Komitetu Zakładowego i partyjna kontrola. Życie wewnątrzpartyjne tętni tutaj w sposób ożywiony, odbywają się systematyczne zebrania, na których stawiane są problemy ważne dla załogi i ważne dla naszej partii.

Tętno życia partyjnego jest zjawiskiem żywym. Ono nie kształtuje się jak krzywa, która pnie się prosto w górę, a okresy większego i mniejszego ożywienia. Ważne jest to, aby Komitet Zakładowy utrzymał żywe tętno pracy wewnątrzpartyjnej. Ta praca i ten kierunek należy nadal kontynuować. Dzięki swej inicjatywie, dzięki swej pracy, systematyczności — Komitet Zakładowy, organizacja partyjna w MPK posiada wysoki autorytet załogi. Z bardziej godnych do odnotowania jest to, że troska o autorytet jest tu zjawiskiem codziennym i partia o autorytet własny dba. Bez tego autorytetu, oddziaływanie organizacji partyjnej byłoby mniej skuteczne. Autorytet partii bowiem toruje drogę do zrozumienia polityki naszej partii i zjednuje nam ludzi do tych za-

dań i haseł, które partia wysuwa. Bardzo ważne było prowadzenie systematycznej pracy z młodzieżą. Młodzież stanowi bardzo ważny element w życiu załogi. Szczególnie ważnym zadaniem jest wdrożyć ich do pracy w socjalistycznym przedsiębiorstwie, nauczyć kolektywnego współżycia oraz przekazać im tradycyjny dorobek tego oddziału klasy robotniczej Krakowa, którą stanowili tramwajarze. Przekazać nie tylko dorobek polityczny, tradycje walk ale przekazać piękną tradycję dobrej roboty, którą zawsze krakowscy tramwajarze się odznaczali. Ta praca jest również prowadzona. Była ona dobrze rozwinięta w okresie jubileuszu ale jest prowadzona na co dzień. Podkreślamy to z wielkim szacunkiem, że starsi pracownicy MPK zachowują wysoką godność w przynależności do tego kolektywu, do tej załogi i oddziaływują, torując drogę, dając przykład młodszej generacji, a przecież mamy młodzież dobrą, młodzież, która podejmuje wzory dobre, wzory szlachetne.

Komitet Zakładowy dba o partyjną atmosferę, o szczerą wypowiedź i o krytykę. Trzeba jednak stwierdzić, że w

Komitet Zakładowy MPK dba o godność swojego przedsiębiorstwa, dba o jego prestiż, honor, i to powoduje, że wszyscy tę godność muszą uznawać, szanować.

Niech mi więc będzie wolno złożyć podziękowanie tym Towarzyszom, którzy pracowali, działali z ofiarą swego czasu, swego wysiłku i swego serdecznego zaangażowania w Komitecie Zakładowym, niech mi wolno będzie podziękować w imieniu Komitetu Dzielnicowego i Krakowskiego — Towarzyszowi Adamowi Jędrusikowi — I Sekretarzowi KZ PZPR w MPK, który w naszej ocenie dobrze wywiązał się ze swoich obowiązków. To wszystko, co robiła organizacja partyjna wśród ludzi, wśród załogi i wśród własnych członków przede wszystkim oddziaływała na całość pracy przedsiębiorstwa ponieważ w takim przedsiębiorstwie, jakim jest MPK, ludzie są czynnikiem decydującym.

Mimo wszystkich trudności, które są nam znane, o których dzisiaj mówiliście Towarzysze nader skromnie pracowaliście dobrze. Mimo tych braków, które macie i tylu improwizacji, które czynicie, przedsiębiorstwo Wasze codziennie

to, że będzie przegrupowanie w przemyśle, które pozwoli nie tylko w stosunku do autobusów czy tramwajów, ale do całego parku maszynowego Polski, zwiększyć produkcję części zamiennych, ponieważ ten problem występuje wszędzie. W tych warunkach praca nasza partyjna i gospodarcza, zarządzanie wymaga skupienia i spokoju. Nie możemy trwać jakiegokolwiek siły, naszej twórczej siły partii, na rzeczy niepotrzebne i zbędne.

Musimy skupić się wszyscy z powagą nad tym, aby te zadania, które wynikają z planów — wykonać w pełni, wykonać jeszcze lepiej, zwłaszcza w tym przedsiębiorstwie, które decyduje w poważnym stopniu o nastrojach i o funkcjonowaniu miasta. Trzeba będzie także zwrócić uwagę na dyscyplinę i sprawność organizacji przedsiębiorstwa. Trzeba w związku z tym umacniać nadal więź z załogą: prowadzić pracę z jednej strony wykazującą jeszcze większą troskę o ludzi, a to, załoga wasza oceni bardzo wysoko. U was to się robi i Komitet Zakładowy i Rada Zakładowa. Trzeba jednak tę akcję nasilić, trzeba bardziej agitować za tym, co będziemy robić, przeciwko temu, co nam przeszkadza. I tym sposobem włączyć się w tę walkę, którą podejmie partia na wszystkich odcinkach, walkę o przełamanie trudności, walkę przeciw wszelkiemu złu. Możecie zrobić bardzo dużo i zwracam się do Was z prośbą, abyście w tym przodowali, ponieważ MPK jest liczącym się przedsiębiorstwem, jest szanowaną załogą.

W tej pracy, w tej walce, w tych trudnościach, w których przyjdzie nam pracować, powinniśmy bardziej niż kiedykolwiek, pracując w skupieniu, zgodnie szanować się wzajemnie, szanować wzajemnie naszą pracę, nasz trud.

W partii jesteśmy zrzeszeni dobrowolnie, jako ludzie, którzy pragną robić coś dla klasy robotniczej, dla socjalizmu i dla naszego kraju. Dlatego praca każdego z nas, każdego członka partii musi być szanowana, przede wszystkim przez nas i w naszym gronie.

W partii jesteśmy zrzeszeni dobrowolnie, jako ludzie, którzy pragną robić coś dla klasy robotniczej, dla socjalizmu i dla naszego kraju. Dlatego praca każdego z nas, każdego członka partii musi być szanowana, przede wszystkim przez nas i w naszym gronie.

I wreszcie Towarzysze, chcę zwrócić się do Wasz z prośbą. Jak wiecie, MPK dla miasta jest krwioobiegiem. MPK decyduje o tym, jak miasto będzie funkcjonować i w poważnym stopniu decyduje o tym, jaki będzie stopień zdemowocowania załóg, które przyjdą do pracy. Wiem o tym, jakie macie trudności ale apel i prośba jest taka, abyście świadomi tego, co wykonujecie, jeszcze wysiłki swoje powiększyli tak, aby można było sprostać tym trudnym zadaniom, które stoją przed wami, aby można było poprawić jeszcze styl działania i kulturę pracy. Chcę powiedzieć, że każdy pracownik MPK jest agitator, bo jego zła praca działa negatywnie politycznie, a jego dobra praca działa skutecznie i wychowawczo. Kto może nauczyć kulturę korzystania ze środków takich, jak: środki masowej komunikacji — w znacznym stopniu załoga MPK. Jest nam to bardzo potrzebne na naszym froncie w walce o przełamanie trudności i w walce przeciw złu. Jest nam to potrzebne jako dobry przykład ze strony załogi, która ma swój honor, która jest szanowana w krakowskiej klasie robotniczej i która zajmuje jedno z czołowych miejsc w kraju.

Wybraliśmy już nowe władze partyjne. Chciałbym złożyć gratulacje wybranym władzom, Plenum Komitetu Zakładowego, Komisji Rewizyjnej i delegatom na Konferencję Dzielnicową.

Chciałbym przede wszystkim złożyć życzenia Wam, Delegaci, których wybrali członkowie partii na dzisiejszej Konferencji, abyście byli tak jak jesteście współautorami uchwaly i jak jesteście wyborcami nowych władz byli współdziałaczami w realizacji programu tego, który dzisiaj przyjmujecie.

Ten rok nie będzie rokiem dobrych dostaw taboru. Jeszcze w tym roku musimy się liczyć z dalszym brakiem części zamiennych. Ale podejmijcie wysiłki racjonalizatorskie, które by były na miarę tych trudności.

Jest tutaj dobra historia, dobra tradycja dlatego, że w MPK jest dużo pomysłowości. Macie czołowe miejsce w racjonalizacji ale tutaj na tej drodze można i trzeba będzie szukać zobowiązań dodatkowych, żeby trudny okres przetrzymać. Ponieważ liczymy na

W KULUARACH



Troska o to, jak będzie, ale i wiara, że będzie lepiej towarzyszyła kuluarowym rozmowom. Na zdjęciu I sekretarz KK PZPR — tow. Wit Drapich w rozmowie z delegatami.

Podczas przerw w obradach toczyły się dyskusje w kuluarach; była okazja do spotkań kilku pokoleń pracowników MPK. Jeden z najstarszych uczestników konferencji — ANTONI TRZMIEL, który przepracował już 50 lat w MPK i nadal jeszcze pracuje, powiedział nam podczas przerwy w obradach: „Bardzo podoba mi się oprawa dzisiejszej konferencji. Jest bardzo podniosły, uroczysty nastrój. Dyskusja przebiega po gospodarsku, nie ma tu miejsca na polemiki, czy wyliczki osobiste. Cieszę się, że dużo się mówi o zapleczu socjalnym dla załogi. Budowa przychodni zdrowia czy stołówki zakładowej wydaje się być potrzebą chwili. Za konieczną uważam też budowę nowych linii tramwajowych w naszym mieście, w związku z rozrastającymi się nowymi osiedlami mieszkaniowymi”.



Jak widać MPK-owskie problemy niełatwe. Nie dają spokoju nawet w trakcie przerwy w dyskusji.

Wzruszony otrzymaniem Krzyża Kawalerskiego Orderu Odrodzenia Polski, ALEKSANDER APANASEWICZ, mówił: „Przebieg dzisiejszej konferencji świadczy o dużej aktywności naszej organizacji partyjnej. Dyskusja ma charakter bardzo rzeczowy, jest w niej wiele troski o podniesienie na wyższy poziom usług komunikacyjnych w naszym mieście”. — „Cieszy mnie fakt, że w dyskusji jest tyle rzeczowych wniosków dotyczących poprawy warunków pracy naszej załogi. Chciałbym, żebyśmy znaleźli zrozumienie u władz naszego miasta, zwłaszcza w zakresie inwestycji. Uważam, że trzeba budować nowe zajezdnie z pewnym wyprzedzeniem. To, co mamy dziś, może nie wystarczyć w najbliższej przyszłości” — dodaje jeden z najbardziej zasłużonych działaczy partyjnych w MPK, tow. KARÓL LACH, były I sekretarz I OOP w WET Nowa Huta.



Posilmy się, czeka nas jeszcze kilka godzin wytężonej pracy umysłowej.

— „Jestem po raz pierwszy na Zakładowej Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej. Uważam, że tak duże zainteresowanie naszą Konferencją ze strony władz polityczno-administracyjnych m. Krakowa świadczy o dużej randze naszego przedsiębiorstwa oraz o usługach, które świadczymy. Fakt, do nowo wybranych władz partyjnych wszedł duży procent młodzieży, świadczy o dużym zaufaniu, jakim cieszymy się wśród załogi przedsiębiorstwa” — powiedział jeden z najmłodszych uczestników Konferencji — STANISŁAW MAJKA, motornicz w WET Podgórze.

W. GORCZYCA

Przemówienie I sekretarza KK PZPR tow. WITA DRAPICHA

tym zakresie — i ta sprawa jest jedną z najdelikatniejszych i najważniejszych. Szczerze wypowiedzi, krytyka w gronie partyjnym, w tonie partii, wewnątrz partii, na zebraniu partyjnym jest rzeczą potrzebną, jak powietrze dla naszego życia. Ale w partii, na zebraniu partyjnym — nie poza partią. Tu każdy członek partii może zwrócić się ze swoimi wątpliwościami i skrytykować to, co uważa za złe. Tutaj w kolektywie partyjnym może ukształtować się jedynie wspólny pogląd na sprawę, obojętny dla wszystkich. I ten pogląd daje wspólnotę działania. Bardzo ważne jest, że o to organizacja partyjna dba, chcielibyśmy jednak zachęcić, aby w tym nie ustawać, ponieważ jest tutaj w całej naszej partii, we wszystkich organizacjach jeszcze dużo do zrobienia.

Podkreślamy dbałość o wzrost szeregów partyjnych, ta organizacja partyjna, która dba o przyrwy nowych członków partii spośród załogi, spośród robotników, pracowników technicznych, ma zapewnioną przyszłość.

Dziś z tej trybuny padło także słowo, że jesteśmy partią przyszłości, a więc jesteśmy partią młodzieży. Ta organizacja partyjna, Wasza organizacja realizuje ten postulat, a powiedział to Lenin — taka właśnie jest nasza partia.

Przyjmujemy wobec tego do partii ludzi młodych i tych starszych spośród załogi, którzy do partii dojrżeli. Ale ważne jest, że jest to proces ciągły, że organizacja młodzieżowa ZSMP współdziała tutaj w procesie przygotowania najlepszych młodych robotników w szeregi naszej partii. Oni będą ponosić razem z nami, a w przyszłości głównie ciężar kierowania życiem partyjnym, gospodarką i życiem społecznym w naszym kraju.

Jednym z bardzo ważnych i istotnych zadań naszej organizacji partyjnej jest dbałość o pogłębienie samorządności robotniczej, jako ważnego i istotnego elementu demokracji socjalistycznej. Samorząd Robotniczy w MPK ma autorytet i tutaj troska o to, aby samorządność robotnicza się pogłębiała, była przedmiotem codziennych zabiegów Komitetu Zakładowego. Odnotowujemy to, jako pozytywne, z zachętą, aby pracować wciąż nad pogłębianiem i wzbogacaniem form socjalistycznej demokracji.

przewozi miliony Krakowian do pracy. I gdyby nie to, nasza milonowa aglomeracja miejska nie mogłaby sprawnie funkcjonować. Może być źle w jakimkolwiek przedsiębiorstwie, może ono nawet stanąć, może nie mieć surowców, energii ale jak stanie MPK, to stoi miasto, wszyscy będą stali.

Za tę pracę w tych trudnych warunkach, chcemy serdecznie podziękować Wam, organizatorom pracy załogi, organizacji partyjnej. Komitetowi Zakładowemu. Chcę podziękować także dyrekcji, która wywiązała się ze swego zadania, organizując pracę przedsiębiorstwa — na ręce Towarzysza Dyrektora Więcka.

Towarzysze przygotowali w dyskusji podjęli wiele wniosków, które należy jeszcze dopracować i realizować. Ale podjęty jest program działania, nakreślający ogólne kierunki pracy organizacji partyjnej. Uważam, że jest on słuszny i trafny i nie wnoszę do niego żadnych dodatkowych uwag, a już w ogóle żadnych zastrzeżeń. Ważne jest, Towarzysze teraz to, aby tworzyć nadal warunki, wziawszy pod uwagę, że będziemy działać w trudniejszych okolicznościach, aby przygotować warunki, w których MPK mogłoby funkcjonować trochę lepiej.

W roku bieżącym i w roku przyszłym na pewno przybędzie jeszcze parę milionów pasażerów. Jak sprostać tym zadaniom, przy tych trudnościach taborowych, jakie macie? To zależeć będzie w dużym stopniu od Waszych zdolności organizacyjnych, od utrzymania wysokiej gotowości technicznej, od sprawności i punktualności załogi, od utrzymania wszystkich warunków technicznych, które to warunkują.

Ten rok nie będzie rokiem dobrych dostaw taboru. Jeszcze w tym roku musimy się liczyć z dalszym brakiem części zamiennych. Ale podejmijcie wysiłki racjonalizatorskie, które by były na miarę tych trudności.

Jest tutaj dobra historia, dobra tradycja dlatego, że w MPK jest dużo pomysłowości. Macie czołowe miejsce w racjonalizacji ale tutaj na tej drodze można i trzeba będzie szukać zobowiązań dodatkowych, żeby trudny okres przetrzymać. Ponieważ liczymy na



Niedziela czynu

Niedziela, 23 października 1977 roku, była w Bielicach — „niedziela czynu partyjnego”, podjętego dla uczczenia 60 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej i Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej Komitetu Zakładowego PZPR.

Pogoda dopisała, nieco gorzej było z frekwencją, ale przyszedli wszyscy członkowie partii, którzy ten dzień mieli wolny od pracy. Nie stosowano w zamian wolnego, by nie dezorganizować pracy, wychodząc ze słusznego założenia, że najważniejszym — naszym zadaniem — jest rytmiczne wykonywanie planu.

Celem naszym było uporządkowanie terenu zajezdni. Tak więc o godzinie 8.00 za łopaty, kilofy, taczki i miotły chwyciło 27 członków partii, 3 bezpartyjnych i 5 członków ZSMP. Uporządkowano teren wokół budynku administracyjnego, a trzeba było podnosić i wyrównywać krawężniki koło skwerów, układać płyty chodnikowe i pozamiatać liście, których o tej porze roku nie brakuje. Usunięto gruz z placu obok



Ośrodka Szkolenia Zawodowego, a było go sporo, gdyż teren ten jest przygotowany do ogrodzenia i osiatkowania. Uporządkowano teren wokół punktu uzupełniania wody. Praca przebiegała szybko i sprawnie, bez zbędnego szumu i rozgłosu.

Wszyscy pracowali bardzo solidnie, z sercem. Nawet przerwy na papierosa były bardzo rzadkie. Jednak zdecydowanie wyróżnił się swą pracowitością z-ca kierownika wydziału — tow. A. Owsiak; choć pot spływał mu po twarzy, ani na moment nie spoczął. Niewiele ustępował mu: I sekretarz VII OOP — tow. St. Jaskiewicz, kierownik wydziału — tow. W. Marczewski i kierowca — tow. M. Laptas.

Wszystkie zaplanowane prace zostały wykonane. Na zakończenie chciałbym dodać, że wielu kierowców naszego wydziału, podjęło zobowiązania dla uczczenia 60 rocznicy Wielkiego Października, przepracować na linii jeden dzień w czynnie społecznym.

Również IV Koło ZSMP podjęło zobowiązania, by pracą uczcić piękną rocznicę Wielkiego Października, ale o tym już w następnej korespondencji.

Leszek Siódla
WEA-BIEŃCZYCE

JAK REALIZUJEMY PLAN?

(Dokończenie ze str. 1)

brakiem części zamiennych do wszystkich typów pojazdów w eksploatacji. Pomimo częściowego zrealizowania przez ZPGKIM postulatów MPK, dotyczącego zwiększenia dotacji na rok bieżący — koszty za trzy kwartały zostały przekroczone o 18.307,9 tys. zł. w wyniku wykonywania poza planem remontu kapitalnego torowiska w ulicy Igołomskiej. Na ten remont ZPGKIM ma przyznać dotację w IV kwartale br.

W minionym okresie przeciętna liczba zatrudnionych wyniosła 5.199 osób, co stanowiło brak w stosunku do założonego planu 155 osób. Szczególnie dotkliwy był brak kierowców autobusowych. Z uwagi na niepełne zatrudnienie, osobowy fundusz płac został wykonany w 99,7 procent, przy czym w stosunku do trzech kwartałów ub. r. był wyższy o 17.823 tys. zł.

MGR STANISŁAWA ŁOBODA

Wykonanie zadań planowych ze skł. 9 miesięcy

Wyszczególnienie	plan	wykonanie	proc.	wykonanie w proc. roczn. planu
ZAKŁAD KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ				
- wskaźnik wykorzystania taboru	86,1	86,7	100,7	x
- wozokilometry /w tys. wozkm/	30.300,7	30.342,5	100,8	75,2
- wartość pr. i usług /w tys. zł./	145.000,0	144.983,5	99,9	74,4
ZAKŁAD KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ				
- wskaźnik wykorzystania taboru	79,0	78,3	99,3	x
- wozokilometry /w tys. wozkm/	29.319,8	28.709,7	97,9	73,1
- wartość pr. i usług /w tys. zł./	145.100,0	143.374,0	98,9	73,6
ZAKŁAD Taksówek				
- wskaźnik wykorzystania taboru	80,0	84,7	105,9	x
- wozokilometry /w tys. wozkm/	6.292,4	6.832,0	108,6	72,7
- wartość pr. i usług /w tys. zł./	34.202,5	38.442,7	112,4	75,9

„MOJE HOBBY”

Kolejna wystawa malarstwa

Pracując w różnych krakowskich zakładach pracy. Wykonują różne zawody. Są ludźmi w przeróżnym wieku. Łączy ich wspólne hobby — malowanie.

Niektórzy z nich uczestniczą w wystawach zbiorowych, inni mają już za sobą wystawy indywidualne. Grupa malarzy nieprofesjonalnych, stale się powiększa. Ludzie obdarzeni zmysłem obserwacji i przede wszystkim — talentem malarskim, wyrażają na płótnach to, co wydaje się im godne uwiecznienia. A więc polski krajobraz, zabytki, czasem portret kogoś bliskiego.

W październiku br., w Klubie MPK przy pl. Serkowski, czynna była wystawa prac malarzy nieprofesjonalnych z terenu miasta Krakowa. Autorami wystawianych prac byli wprawdzie malarze nie wykazujący się odpowiednim kierunkowym wykształceniem, ale niejednokrotnie dobrze już znani w środowiskach twórczych, mogących pochwalić się niejedną już zdobytą nagrodą.

Miedzy innymi prace swoje wystawiali: Kaja Bilańska,

która ze znanostwem po wystawie oprowadzała gości. Józef Bros, Aurelia Czachowska, Antoni Wójcik, Zofia Bator, Tadeusz Sebesto, Maria Wilga.

Ekspozowane prace, bardzo się podobały. Wiele z nich chciałoby się mieć w domu. Prawdziwą ozdobą każdego mieszkania mogą być namalowane w pastelowej tonacji „Kwiaty I” Zofii Bator, urokliwy „Kościółek w Powroźniku” Józefa Brosa czy „Brzeg Wisły pod Krakowem” Kaji Bilańskiej.

Na uroczystym otwarciu wystawy w Klubie MPK pt. „Moje hobby”, między innymi udział wzięli: dyr. ds. załogi mgr W. Maik, sekr. KZ PZPR M. Kalinowski, przew. Rady Zakładowej J. Grabacki i dyr. przyzakładowej szkoły MPK inż. J. Sulkowski.

W listopadzie zobaczymy w Klubie MPK nową wystawę, również malarzy nieprofesjonalnych, a zrzeszonych w różnych grupach twórczych. Tematem jej będzie „Co kto lubi”.

MARIA BUBACZEWSKA

KOMUNIKAT

Dział Usług Bytowych informuje, że do końca br., wstrzymuje się udzielanie pożyczek na budownictwo indywidualne, z powodu wykorzystania środków przeznaczonych na ten cel. Dotacje do wkładów mieszkaniowych i na kaucję będą

udzielane na dotychczasowych zasadach. Podania o pożyczki na remonty mieszkań będą rozpatrywane w drugiej połowie grudnia i finansowane z pozostałości niewykorzystanego funduszu mieszkaniowego.

DLA UCZCZENIA REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ

Dla uczczenia trzech ważnych świąt 1 Maja, 22 Lipca, i przypadającej w tym roku 60 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, motorniczowie WET w Nowej Hucie, podjęli zobowiązania przepracowania dodatkowych 20 tys. roboczogodzin. Do września, zrealizowano z podjętego zobowiązania 16.800 roboczogodzin.

Czwartek, 20 października, godzina 15.00. Ludzie wracają z pracy do jednego z odległych od centrum Nowej Huty osiedli. Dowiedzie ich „20-tka”. Wraz z innymi, „upycham się” w pierwszym wozie i... dojeżdżam do końcówki w Mistrzejowicach. Dla pasażerów, to powrót do domu, dla motorniczego Ignacego Grzywińskiego nr sl. 176 — jeszcze jedna, wykonana w ramach podjętego zobowiązania trasa.

— Nie jestem członkiem partii, ale zawsze jestem z tymi, którzy podejmują zobowiązania. Zdaję sobie sprawę z tego, że jeżdżąc „za wolne”, przyczyniam się do poprawy komunikacji w naszej dzielnicy.

Ignacy Grzywiński jest długoletnim pracownikiem naszego przedsiębiorstwa. W przyszłym roku, obchodzić będzie 25-lecie swojej pracy. Lata jego pracy, zbiegają się z jubileuszem 25-lecia komunikacji szynowej w Nowej Hucie.

Dodatkowy wkład pracy motorniczych WET z Nowej Huty, daje realne efekty — poprawę komunikacji w tej dzielnicy.

Według informacji dyspozytora WEA Bienczyce, autobus linii „125” numer boczny 1709, prowadzony przez kierowcę

M. BUBACZEWSKA

Z ŻYCIA SZKOŁY PRZYZAKŁADOWEJ

W pierwszej połowie października miały miejsce dwie podniosłe uroczystości w życiu Przyzakładowej Zasadniczej Szkoły Zawodowej dla Pracujących MPK. Pierwszą z nich było uroczyste ślubowanie uczniów klas pierwszych, które odbyło się w dniu 8 września w kinie „Warszawa”. W obecności pocztów sztandarowych, przedstawicieli ponad 300-osobowej grupy uczniów klas pierwszych złożyli ślubowanie na ręce dyrektora szkoły — inż. Kazimierza Sulkowskiego, przyrzekając wywiązać się z nałożonych na nich obowiązków, dawać dobry przykład swoim zachowaniem, oraz zaangażowaniem w pracy społecznej. Na zakończenie uroczystości odbyła się projekcja filmu pt. „Trzej muskietierowie”.

W dniu 14 października we wszystkich szkołach w Polsce obchodzono uroczystości „Dzień Nauczyciela”. Również i w naszej szkole przyzakładowej odbyło się spotkanie dyrekcji szkoły i nauczycieli z kierownictwem polityczno-administracyjnym przedsiębiorstwa,

na które przybyli m. in. z-ca dyr. ds. załogi — tow. mgr Winston Maik, sekretarz KZ PZPR — tow. Józef Stręk, wiceprzewodniczący RZ — tow. Stanisław Gadek, sekretarz RZ — tow. mgr Honorata Bachorska i przewodniczący ZZ ZSMP — tow. Tadeusz Walczak. Po krótkim wystąpieniu dyrektora szkoły inż. Kazimierza Sulkowskiego wręczono nominacje nowo przyjętym nauczycielom: Ewie Łanoszce i Tadeuszowi Pukowi. Następnie uroczyste ślubowanie złożyli młodzi nauczyciele: Krystyna Chmielewska, Jolanta Farkas, Ewa Łanoszka i Tadeusz Puk. Kilkunastu nauczycieli szkoły wręczono dyplomy uznania i nagrody pieniężne. Warto ponadto nadmienić, że jedna z nauczycielek szkoły — mgr Ewa Rajtar uczestniczyła w spotkaniu nauczycieli szkół naszego resortu w Ministerstwie Administracji, Gospodarki Tere- nowej i Ochrony Środowiska. W części artystycznej wystąpił znany kabaret ZNP — „Belferek”.

(W-GOR.)

(Dokończenie ze str. 1)

mieć tylko w MPK, stała, wysoka pensja, więcej wolnego, odpadają kłopoty z naprawą wozu.

Miałem trudności z ponownym przyjęciem. Pomógł mi p. Paleczny. I wzięliśmy mu pierwszy dzień pracy rozpocząłem na linii „105”.

Czuję tę pracę i doceniam. Mam za sobą 25 lat pracy za kierownicą. Utracone zaufanie, odrobiłem już chyba. Zuję życie tego przedsiębiorstwa. Jestem członkiem Plenum Rady Zakładowej, przewodniczącym TTT w Bienczykach. Wychowałem wielu młodych kierowców. Jestem patronem. Mówię im, że praca w MPK nie jest usłana różami. Niemniej, to właśnie tutaj można, gdy się tylko

chce, zdobyć uznanie i pieniądze. Tu ustabilizować swoje życie. Mówię, korzystając z własnego doświadczenia, bo tam tylko jest lepiej, gdzie nas nie ma. Ja pracy na inną nie zamienilibym już teraz. Kupię samochód, gdy wygram w „Totka” — kończy rozmowę kierowca — p. WŁODZIMIERZ SIEMBAB.

— Przyszedłem do MPK zarabiać, wiedziałem, że tu można zrobić. Po 9 miesiącach pracy, ulegając namowom znajomych — kupiłem samochód i „postawiłem na tak-sówkę”. Długów miałem 80 tys. zł. Sądzilem, że bardzo szybko je spłace. Rzeczywistość okazała się inną. Żeby wyjść na swoje, pracowałem od 6.00 do 22.00, często bez

zjazdu na obiad. Wytrzymałem, choć praca ciężka — wynatakie tempo niedługo. Zaczęłem mniej pracować — że, że się opłaca pracować. Praca jest dość nerwowa na linii. Niemniej spokojna. Wiem, co mówię. Nie martwię się tu o części zamienne, o

Wykończyłem się nerwowo, musiałem być zaopatrzeniowcem, mechanikiem, księgowym. Zdecydowałem się sprzedać wóz, żeby zupełnie nie skonczyć się finansowo i wrócić na „stare smieci”. To fakt, mogłem podjąć pracę gdzie indziej, ale doszedłem do wniosku, że jednak w MPK —

MARNOTRAWNI SYNOWIE?

to, czy będę miał czym wyjechać. Niezyczliwość pasażerów — nie przeraża. Wystarczy takt i kultura. Pracuję w MPK 5 lat, nie miałem żadnej skargi. Młodym, oprócz tego, co powiedziałem, powiem jeszcze, że najtrudniejsze w MPK jest to pierwsze 5 lat — mówi LESZEK SIÓDLAK, kierowca z WEA Bienczyce.

dych, szczególnie tych, którzy często swą pierwszą w życiu pracę, uważają za jeszcze jedną przygodę, której nie należy poważnie traktować. Trudno powiedzieć inaczej, jak tylko młodzieńcza fantazja, brakiem poczucia odpowiedzialności, tłumaczyć fakty samodzielnego opuszczania pracy, np. w celu udania się

na rajd, a takie przypadki zdarzają się często.

Wielu z nas, chce zarabiać, a nie pracować, solidna praca zdarza się, że uchodzi za swego rodzaju przyznanie się do braku zdolności, rzutkości i inteligencji. Tu pół etatu, tam etatic, tu jeszcze gdzieś prelekcja, albo fucha i jakoś tam leci. Czyżby zmieniały się nasze wzorce? Czyżby wzorec solidnego, przywiązanego do przedsiębiorstwa pracownika zanikał? Wnoszę, że nie, że ci, których umiejętności zarabiania tak podziwiamy, są na szczęście, nieliczni i tylko nieliczni dają się nabierać na ich „operatywność”, hochsztaplerskie pomysły, namowy.

Na szczęście nieliczni!

JANINA DZIURO

Dwa puchary biegu sztafetowego wzbogaciły kolekcję tramwajarzy

W niedzielę, 9 października br., na krakowskich Błoniach rozegrany został I Sztafetowy Bieg Przełajowy zakładów pracy Krakowa, zorganizowany dla uczczenia 60 rocznicy Rewolucji Październikowej i 30-lecia Organizacji Kultury Fizycznej i Turystyki „Ogniwo”.

Na 15 zespołów, startujących w biegu, trzy stanowiły reprezentację Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Pomimo, iż ostatecznie zwyciężył zespół z Huty im. Lenina, przed zespołem z Zakładów Remontów Hutniczych — wielkie słowa uznania należą się zespołom MPK, które zajęły następujące miejsca: I — drużyna MPK — trzecie miejsce I Puchar Wydziału Kultury Fizycznej i Turystyki UM oraz Puchar Przechodni przewodniczącego Wojewódzkiej Rady KFT „Ogniwo”, II drużyna MPK — dziewiąte miejsce, III drużyna MPK — czteraste miejsce.

Najlepszy zespół z zakładów pracy zrzeszonych w Związku Zawodowym Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej, którym była I drużyna MPK — wystąpił w składzie: Alojzy Kusina — dyr. d/s ekonom., Marian Kalinowski — sekr. ekon. KZ PZPR, Winston Maik — dyr. d/s Załogi, Elżbieta Głazowska, Teresa Wólcik, Walentyna Zakula, Edward Gawel, Tadeusz Trzmiel — szef ZKSzyn., Janusz Duda, Andrzej Wardyla, Zbigniew Miernik, Zbigniew Majda, Marian Juras, Jerzy Raczek i Wacław Kłis.

Duże brawa dla 2 pozostałych zespołów z MPK, które pomimo, iż w osłabionych składach (nie wszyscy wytworowani — zgłosili się), ambicję nie walczyły o uzyskanie jak najlepszego wyniku.

Podziękowanie należy się dla kierowników komórek organi-

zacyjnych MPK, m. in. dla: Józefa Stasiaczka, Wiesława Ptaka, Ryszarda Sasuły, Leopolda Rolniaka, Tadeusza Dabrowy, Zygmunta Korajdy, którzy własnym przykładem, stojąc w jednym szeregu ze swymi podwładnymi — zagrzewali drużynę do walki.

Wszyscy przeżywali zbliżający się występ, który dla wielu był debiutem. Do ostatniej chwili trwało ustalanie kolejności zmian w zespołach. Udzielano wskazówek, gorąco rozglądano się za późniejszymi. Uzupełniano drużyny rezerwowymi, bądź też kolegami, którzy przyszli tylko pokibicować.

Po strzale startera, pierwsi ruszyli na trasę najstarsi uczestnicy biegu, pokonując dystans 100 m wspinalym finiszem od czwartej zmiany włączyli się do akcji panie, siódma zmiana znów mężczyźni pokonują dystans 250 m i wreszcie od dziesiątej do piętnastej zmiany — najmłodszy uczestnicy imprezy, dysponujący największą težyzną fizyczną, zaciekle walczyli o każdy metr przewagi na dystansie 3750 m.

W sumie — 3750 m wspinali, sportowej walki przy pięknej, słonecznej pogodzie. Po rozdaniu pucharów, dyplomów, propozycji i pamiątkowych znaczków dla wszystkich uczestników imprezy, odbył się pokaz karate, a następnie wystąpił zespół „Pantograf”.

Dziękujemy wszystkim tym, którzy przyszli na Błonia pokibicować nam, a w szczególności dyrektorowi naczelnemu MPK — inż. Eugeniuszowi Więckowi oraz przewodniczącemu Rady Zakładowej — Józefowi Grabackiemu.

W sumie była to udana impreza, dzięki zaangażowaniu wszystkich.

ZYGFRED FENRYCH

WEA Czyżyny ma najlepszych piłkarzy

Dużym powodzeniem cieszyły się rozgrywki piłki nożnej w ramach zakładowej spartakiady TKKF na rok 1977. Udział w nich wzięło 12 drużyn, które zostały podzielone na 3 grupy eliminacyjne. Zwycięzcy zakwalifikowali się do finałów, w których uzyskano wyniki: WEA Czyżyny — Wydz. Rem. Prod. ZK Szyn. 3:1, Wydz. Rem. Prod. ZK Szyn. — Szkoła Przyzakładowa 2:0, WEA Czyżyny — Szkoła Przyzakładowa 5:1. Oto końcowa tabela:

1. WEA Czyżyny 2 4 8 — 2
2. Wydz. Rem.-Prod. 2 2 3 — 3
3. Szkoła Przyzakł. 2 0 1 — 7

Tak więc najlepsza drużyna okazała się Wydział Eksploatacyjny Autobusowy Czyżyny, którą dopingowali m. in. kie-

rownicy wydziału — pp. Rumian i Brylski. Łącznie rozegrano 21 spotkań, w których uczestniczyło 124 zawodników. Jako ciekawostkę warto podać, że najstarszą wiekiem drużyną był Komitet Zakładowy PZPR, który radził sobie na boisku zupełnie dobrze, wygrywając mecz z WET Podgórze 2:0.

Słowa uznania należałoby skierować pod adresem p. Józefa Bujaka — st. mistrza z Wydz. Produkcji-Remontowego Zakł. Kom. Samoch., który pełnił funkcję organizatora, kierownika, sędziego itp. Najlepsze trzy zespoły otrzymały pamiątkowe dyplomy, a zwycięski zespół WEA Czyżyny puchar z rąk prezesa ognisk TKKF „Tramwajarz” — mgr. inż. Janusza Kucharskiego. (W-GOR.)

Czy pamiętacie Czytelnicy, nym do pracy, stosujemy wy-móg badania przez specjalis-tów (zgodnie z wymogami re-sortowymi).

MPK” pt. „Tyłem do pa-cjenta”. Przypominamy, że tematem jego była nieodpowiednia organizacja pracy Przychodni Przyzakładowej MPK. Na stawiane w artyku-le zarzuty, odpowiedział dy-rektor Przemysłowego Zespo-lu Opieki Zdrowotnej Nr 1 Kraków „Śródmięsiecie” — dr Jacek Dyras. Treść jej zamie-szczamy poniżej w całości:

W związku z krytycznym artykułem pt. „Tyłem do pa-cjenta” Dyrekcja PZOZ Nr 1 pragnie poinformować Re-dakcję, że krytykę tę uważa za słuszną.

Jakkolwiek wiele momen-tów, które zadecydowały o nieudanym wyjeździe lekarzy, można by tłumaczyć czynni-kami obiektywnymi, nie cho-dzi nam o formalne podejsście do sprawy, a o faktyczne prze-analizowanie trudności i prze-szkód w pracy Przychodni.

Zagadnienia te, zostały traf-nie przez autorkę artykułu u-jęte, więc nie ma potrzeby po-wtarzania analizy, chcielibys-

W odpowiedzi na zamiesz-czone artykuły w „sygnałach MPK” nr 7 i 14, Wydział Ta-ryfowo-Biletowy informuje, iż sprawę umieszczania ka-sowników w autobusach skon-sultowano z kierownictwem WEA Czyżyny i Bieńczyce oraz dokładnie przeanalizowa-no przy współudziale przed-stawicieli BHP i czynnika społecznego przedsiębiorstwa.

Wszyscy doszli do wniosku, że miejsca, w których są mo-cowane kasowniki nie zagrażają pasażerom ze strony BHP i są umieszczone tak, aby nie utrudniały poruszania się pa-sażerom wzdłuż osi autobusu.

Umieszczanie kasowników tuż na granicy wzniesienia pierwszego pomostu trudno nazwać mianem miejsca bar-dzo niewygodnego, skoro wła-nie tu, w bezpośrednim sąsiedztwie kasownika, mamy miejsca przeznaczone dla osób z małymi dziećmi, emerytów i ludzi legitymujących się róż-nym stopniem inwalidztwa. Właśnie ta grupa pasażerów

Śladem naszych interwencji

my jedynie stwierdzić, że na pewno potrzebne jest większe poczucie odpowiedzialności, niektórych naszych pracow-ników.

Dyrekcja PZOZ Nr 1 wspólnie z Dyrekcją MPK i Radą Zakładową przy udziale Wydziału Zdrowia, podjęły temat zabezpieczenia możliwie opty-malnej opieki zdrowotnej dla pracowników MPK w obec-nych niełatwych warunkach, jak i z myślą o nowej przy-chodni. Sądzymy, że w naj-bliższym czasie, problemy te, winny być tak rozwiązane, aby w przyszłości nie dopu-szczać do sytuacji, w której przy pełnej obsadzie etatowej brakowało w danym dniu leka-rza.

Uważamy, że artykuł był jeszcze jednym bodźcem, któ-ry w istotny sposób pomógł nam już w rozmowach z le-karzami i innymi fachowymi pracownikami służby zdrowia.

Dodatkowo wyjaśniamy: za-mierzamy się rozwinąć badania profilaktyczne poza przychod-nią, gdyż daje to ogromne oszczędnosci dla zakładu i stan-owi istotne ułatwienie dla pracowników. Kolejność ba-dań będzie: ambulatoryjny, badania analityczne, badanie lekarskie z zastosowaniem skróconego badania specjali-stycznego: okulistycznego, laryngologicznego, neurologicz-nego, które może być prze-prowadzone przez lekarza o-gólnego z udziałem pielęgniarki. Tylko przy badaniu wstęp-

nie ma potrzeby ponownego wstawiania i przeciskania się w zatłoczonym autobusie do celu „zlegalizowania” swego przejazdu poprzez skasowanie biletu w kasowniku, którego proponuje się przesunąć o kilka kroków w głąb autobusu.

Mając na uwadze rozluź-nienie dyscypliny płatniczej w społeczeństwie krakowskim, a tym samym zmniejszanie się wpływów, Wydział Taryfowo-Biletowy wystąpił do wydzia-łów eksploatacyjnych o dodat-kowe umieszczenie po jednym kasowniku w środkowej czę-ści autobusu.

Natomiast wymontowanie siedzeń i umieszczenie w tym miejscu kasownika jest ab-solutnie nieopłacalne, ponie-waż autobusy bez kompletu siedzeń nie mogą być przy-jęte do remontu i nie mogą być rejestrowane w Wydziale Ko-munikacji Urzędu Miasta Krakowa.

ELŻBIETA GROCHOLA
Kierownik Wydziału
Taryfowo-Biletowego

Od Redakcji: Autorka nie postulowała wymontowania siedzeń by umieścić kasowni-ki wskazała jedynie że auto-busy takie kursują, a kasow-niki mimo to są montowane w innych miejscach.

Otrzymaliśmy także pismo wyjaśniające ze Związków Za-wodowych, za które Radzie Zakładowej MPK dziękujemy.

Z UKOSA

Bez jednego kielicha

Wyjazdu „14-bis” z Zajezdni WET w Nowej Hucie, w nie-dziele 25 września br., (około godziny 20.15) nie zauważył dyspozytor Stanisław Piszczek. Wymknęła się niepostrzeżenie, przez które przejeżdżała? Ra-czej nie. Bo i po co? Ani mo-tornicy, ani jedyny pasażer nie byli zainteresowani w tym aby zabierać po drodze czeka-jących na przystankach pasa-żerów. Zresztą, na szczęście tych ostatnich.

Wóz silnikowy „14-bis”, zmierzal więc prościutko w kierunku Dąbia I tu nagle szczęście przestało dopisywać. Między wiaduktem kolejowym a przystankiem „na żądanie” nastąpiło wykoślenie wozu. Motornicy i pasażer z wypad-ku wyszli bez szwanku, a straty (zerwanie zawieszania pod sprężkami) wyniosły zaledwie 100 zł. Wezwane pogotowie wypadkowe, zastało na miej-scu tylko motorniczego posia-dającego prawo jazdy, elektro-montera — Józefa Rychtarskiego. Pasażer, brygadista Stanisław Karolczyk — u-ciekl. A podobno był bardzo chory. Może strach uleczył go z dotkliwych bólów żołądka, jakie tego wieczoru odczuwał, a które były powodem niepla-nowanego wyjazdu z nowo-huckiej zajezdni „14-bis”. Ce-lem jego miało być bowiem przewiezienie chorego na po-gotowie. Dziwnym trafem wóz jechał jednak w kierunku miejsca zamieszkania chorego.

Pobrana jak zawsze w ta-kich okolicznościach krew, wy-kazała u motorniczego-elektromontera Józefa Rychtarskiego 2,1 promila alkoholu. Fakt ten spowodował, że udano się również do zajezdni i pró-bierzem trzeźwości przebadano pracującego na zmianie popo-ludniowej elektromontera Zbi-gniewa Mazura i... starano się również zbadać ślusarza Sta-nisława Holdę. Ten ostatni jed-nak odmówił wykonania prób krwi na zawartość alkoholu i obrażony na cały świat opuścił miejsce pracy.

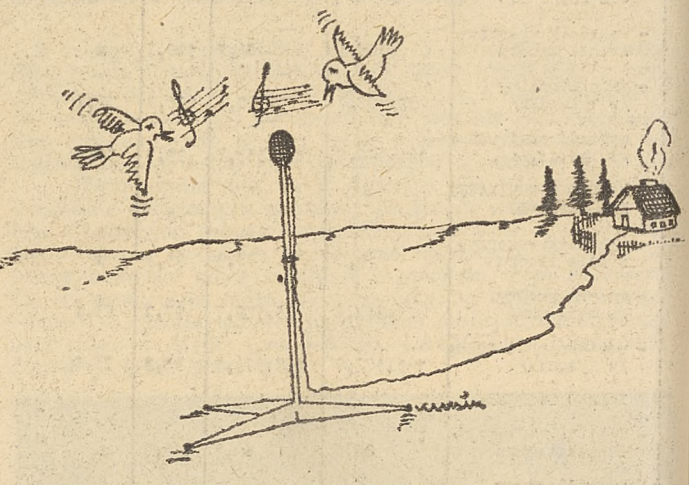
Finał picia alkoholu w pra-cy w WET Nowa Huta zakończył się zwolnieniami: dys-cyplinarnym — elektromonterów Józefa Rychtarskiego i Zbi-gniewa Mazura, za porzucenie

pracy — ślusarza Stanisława Holdę i 3-miesięcznym bryga-dystą Stanisław Karolczyka, któremu wprowadzić nie udo-wodniono picia alkoholu po-nieważ uciekł z miejsca wy-padku ale wypowiedzenie da-no za samowolne opuszczenie stanowiska pracy i zezwolenie na wyjazd wozu tramwajowe-go. Za niedopilnowanie i wy-jazd „14-bis” z Zajezdni, dy-zurny dyspozytor Stanisław Piszczek otrzymał nagane. Józefowi Rychtarskiemu odebra-no również prawo jazdy i od-dano go do dyspozycji Proku-ratury. Rozpiętość wieku u-karanych wynosi od 24 do 49 lat. Stażu pracy w przedsię-biorstwie od 1 roku do 19 lat.

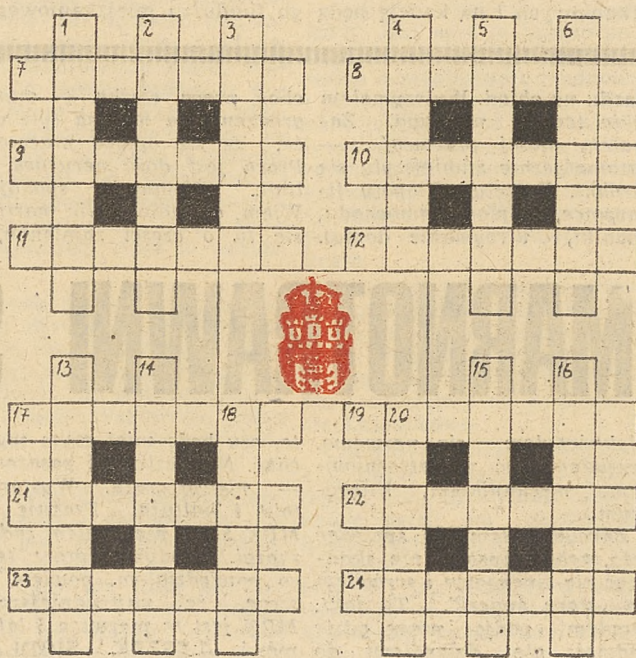
Kary otrzymali surowe ale słuszne. Niech będą ostrzeże-niem dla tych, którzy alkohol wnoszą poza bramy naszych zajezdni, wydziałów, działów. Raz, czy dwa może się udać. Po raz trzeci już nie. Ostrze-gamy!

Szczególne zadanie dla To-warzystwa Trzeźwości Trans-portowców, którego władze właśnie w WET Nowa Huta mają swoją siedzibę. Lotne kontrole sprawdzające trzeź-wość pracującej załogi, wyczu-lenie na te sprawy średniego dozoru, szczególnie w niedziele i podczas zmian kiedy nie ma w Zajezdni kierownictwa, to ważne zadania do natychmi-astowej realizacji. Ale... nie mniej ważna jest również re-akcja każdego z nas, na widok człowieka nietrzeźwego w pracy. Tylko źle pojęte kole-żeństwo, zabrania zwrócić ta-kiemu uwagę i zabronić konty-nuowania pracy czy nawet do-nieść o zaistniałym fakcie, o-sobom stojącym na straży BHP. Trzeba zdawać sobie sprawę, że wszelkie konsekwencje administracyjne za-istniałe z ujawnienia takiego faktu, będą niewielkie w po-równaniu z tymi jakie zagrażają osobom wykonującym pracę pod wpływem zamrocz-enia alkoholem. A więc nie tylko wzmoc profilaktykę w tym zakresie. Należy wytoczyć zdecydowaną walkę piciu al-koholu w zakładzie pracy. Imieniny czy inne okazje, też mogą obwędzić się nawet bez jed-nego tradycyjnego kielicha.

Maria Bubaczewska



KRZYŻÓWKA NR 45



POZIOMO: 7) Młodzik, nie-dowiadczonec. 8) Wykaz. 9) Miasto na północy. 10) Zawiadomienie, zarządzenie. 11) Synonim brzydoty. 12) Element fortifikacji. 13) Marka samo-chodów. 14) Odźwierny. 15) Rodzaj grybka występującego w kłosach żyta. 16) Imię męskie. 17) Znak kolejowy. 18) Samolub.

PIONOWO: 1) Współmieszkaniec. 2) Postać, postawa. 3) Słodkie pieczywo. 4) Jamochłon o kształcie parasola. 5) Zaprzeczenie, sprostowanie. 6) Obiekt sportowy. 13) Prowadzi grę w kasynie. 14) Kojarzy się z tańcem ludowym. 15) Na pokrycie dachu. 16) Klawiszowy instrument muzyczny. 18) Najstarszy członek rodziny. 20) Odgąszenie.

Rozwiązanie krzyżówki nr 43

POZIOMO: 7. domator, 8. firanka, 9. szablon, 10. sto-lica, 11. Florian, 12. por-tier, 17. kronika, 19. nary-bek, 21. rezerwa, 22. strateg, 23. demagog, 24. Śnieżka.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki Nr 43 nagrody książkowe wylosowali: Julia PIE-KOŚ — ZKSAm.; Michali-na SZYMAŃSKA-NAWALA-NIEC — ZKSAm.; Kazimierz ZAJĄC — WET-Podgórze.

„SYGNAŁY MPK” — Dwu-tygodnik Miejskiego Przedsię-biorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Wojciech Gorczyca, Filomena Serwin. Zdjęcia: A. Rupniewski.

Adres Redakcji: MPK, Kra-ków ul. Wawrzyńska 15, p. 18, telefon 645-30 wewn 99.

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 2500.