

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Bumelanci — ludzie pozbawieni poczucia obowiązku, beztrosce, lekkoduchy czy też — jak sami się przedstawiają — ogromni pechowcy, przeciwko którym wszystko się sprysnęło. „Bumelka” to nie ich wina, to wina losu, pechowy zbieg okoliczności.

Zastępca kierownika WEA Bieńczyce — tow. Adam Owsiak pozwolił mi przysłuchać się tłumaczeniom tych, którzy opuszczają dni pracy bez usprawiedliwienia. Przyjrzyjmy się im.

Kierowca A. B. nieobecny w dniu 31 października br. Nie jest to jego pierwsza nieusprawiedliwiona nieobecność:

„Byłem na grobie rodziny w Gdowie, nie mogłem więc przyjść do pracy. Nie, nawet nie chcę, by mi to pan kierownik usprawiedliwił. Wiem, że to nikogo nie obchodzi, że nie miałem wolnego w tych trzech świątecznych dniach. Chciałem koniecznie odwie-

DOKĄD ZMIERZACIE?

BUMELANCY

dzić ten grób, a więc „bumelka” — trudno. Nie, nie próbowałem zamienić wolnego, bo na pewno by się to nie udało. A tak szczerze mówiąc, to byłem też na imieninach, no i zapiełem. A ja po wodce nie siadam za kierownicą. Myślałem, że wypiję te dwa kielichy i na tym koniec, ale namawiali mnie na jeszcze jednego, a później już nawet namawiali mnie nie było trzeba, bo „chwyciłem smak”. Dlaczego bumeluję i sam się narażam na straty i nieprzyjemności? No cóż, człowiek jest słaby i zdarza mi się wkurzyć, a na drugi dzień boję się iść do roboty, wole już zabumełować niż stracić prawo jazdy”.

No cóż, filozoficzne podejście do życia.

Kierowca A. A. należy do grona rekordzistów. Od 25 marca br. do 10 listopada br. dziesięć razy był nieobecny w pracy bez usprawiedliwienia! Oto co o tym mówi:

„Mam żonę chorą na nerki i jak ja chwyta bóle, to ja nie mogę iść do pracy, zał mi zostawiać ją samą z dwuletnim dzieckiem. Nie, nie mam zwolnień od lekarza na te dni, ale przynajmniej zaświadczenie od lekarza, że żona jest chora. Leczy się, ale to niczule

pomaga, ciągle ma bóle. Ja bardzo kocham swoją żonę i żał mi ją zostawiać w bólach. Pracuję na zmiany, ale „bumelki” zdarzają mi się tylko na zmianie przedpołudniowej. Nie, to nie przez wódkę, ja nie piję i nie palę. A z początku jak bumelowałem to też dlatego, że bałem się ciężkich linii, nie znałem tras, nawet nie wiedziałem, gdzie są niektóre końcówki. No i wła-

śnie, jak dostałem taką linię to nie przychodziłem do pracy. Było to głupie, ale już się nie powtóży. Nie wiem, co ja bym zrobił, gdyby mnie zwolniono, tym bardziej, że nie mam innego zawodu, tylko ta „DM-ka”, którą zdobyłem w MPK.

Czyżby tylko i wyłącznie troskliwy mąż i ojciec?

Kierowca B. K. trzy miesiące pracy — 5 dni nieobecny bez usprawiedliwienia:

„Zeniłem się i chociaż wzięłem dwa dni urlopu okolicznościowego, to jeszcze zrobiłem dwie „bumelki”, bo były „poprawiny”. A te wcześniejsze „bumelki”, to też przez wódkę. Teraz jak się ożeniłem, to na pewno nie ostatkuje, na pewno już żona mnie przypilnuje. Wiem, że tak nie można, ale ja mam słaby charakter i to dlatego, teraz na pewno się to zmieni, na pewno nie będę bumelował”.

Pozostaje mieć nadzieję, że pan B. K. „szczęściwie lata” ma już za sobą.

Kierowca A. Z. tak tłumaczy swoje dziewięć „bumelek” w przeciągu czterech miesięcy pracy:

„Nie miałem mieszkania, cztery doroste osoby i dziecko (CIĄG DALSZY NA STR. 2)

JAK WYKONUJEMY PLAN

Dziesięć miesięcy naszej pracy w br. dało 10 mln 706 tys. zł zysku. Z obliczeń wynika, że najlepiej pracowaliśmy w październiku. Na poprawę efektywności działania w stosunku do trzech pierwszych kwartałów wpłynęły dwa czynniki. Pierwszy — to dalsza realizacja planu wartości usług i produkcji. Drugi — to wpływy, realizowane zarówno w podstawowych jak i pomocniczych działach, które łącznie po 10 miesiącach wyniosły 373 mln 918 tys. zł. W stosunku do rocznego planu stanowią to 83 proc. W porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku, wpływy są wyższe o 9 mln zł.

Koszty wyniosły natomiast w omawianym okresie czasu 726 mln 529 tys. zł — 83,4 proc. założeń rocznych. Koszty jednostkowe (1wzokilometra) kształtowały się w wydziałach: tramwajowych — 9,71 zł (przy planie rocznym 9,50 zł), autobusowych — 11,11 zł (przy planie rocznym 10,97), w mikrobusech 6,09 zł (przy planie rocznym 6,14 zł), w taksówkach — 4,31 zł (przy planie rocznym 3,95 zł) i бага-

żówkach — 4,71 zł (przy planie rocznym 4,63 zł).

A jak kształtowały się koszty w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami komunikacyjnymi w kraju? Otóż najniższymi kosztami w komunikacji tramwajowej pochwalić się może Wrocław — 8,39 zł. Na drugim miejscu jest nasze przedsiębiorstwo — 9,83 zł. Wyprzedza ono Szczecin — 9,99 zł, Poznań — 10,70 zł, Łódź — 11,09 zł, Bydgoszcz — 12,47 zł i Katowice — 14,63 zł. W komunikacji autobusowej, natomiast najniższymi kosztami wykazywał się kolejno: Wrocław — 10,77 zł, Bydgoszcz — 10,92 zł, Kraków — 10,99 zł, Szczecin — 11,83 zł, Łódź — 12,40 zł, Poznań — 12,71 zł, Lublin — 12,75 zł i Katowice — 13,04 zł.

Trakcja tramwajowa nadal pomyślnie realizuje swoje zadania rzeczowe, uzyskując wskaźnik wykorzystania taboru — 86,5 proc. Do eksploatacji oddano w bieżącym roku 453 nowe jednostki, tj. więcej o 35 wozów niż w analogicznym okresie ubiegłego roku.

Gorzej wykonanie zadań rzeczowych przedstawia się w

wydziałach eksploatacyjno-autobusowych. Dotkliwe kłopoty, jakie wydziały te odczuwają zarówno z brakiem taboru, jak również z zatrudnieniem kierowców sprawiły, że uzyskany wskaźnik wykorzystania taboru, wynosił tylko 76,5 proc. Średnio w okresie sprawozdawczym brakowało dziennie w ruchu około 40 wozów. Braki te spowodowały niewykonanie planowanych wozokilometrów o 1 mln 110 tys., z czego aż 500 tys. przypada na miesiąc październik. Gdyby nie zwiększenie przebiegów na jednostkę oraz wydłużenie średniego dziennego czasu kursowania o 0,4 godziny, to niewykonanie wozokilometrów, byłoby znacznie wyższe.

Zakład Taksówek realizuje swoje zadania planowe, przede wszystkim dzięki bagażownikom, których wskaźnik wykorzystania wynosi 86 proc., i które przekroczyły o 9,3 planowane wozokilometry, jak również i taksówkom osobowym, wykazującym się 91,5 proc. wskaźnikiem wykorzystania i wyższym o 12 proc. od

(DOKOŃCZENIE NA STR. 2)



Przed wyjazdem na trasę.

1 grudnia br. odbyła się Dzielnicowa Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza PZPR Kraków-Śródmieście. W skład partyjnych władz naszej dzielnicy weszli następujący towarzysze z naszego przedsiębiorstwa w skład Plenum KD PZPR i jednocześnie w skład egzekutywy sekretarz KZ PZPR tow. JÓZEF STREK, oraz w skład Plenum — I sekretarz KZ PZPR tow. ADAM JĘDRUSIK. Wiceprzewodniczącym Komisji Rewizyjnej KD został wybrany tow. MIECZYSLAW KAZNOWSKI, członkiem Komisji Kontroli Partyjnej — tow. MARIAN GÓRECKI. Delegatami na Konferencję Wojewódzka zostali wybrani: tow. tow. ADAM JĘDRUSIK, BARBARA MADEJ, STANISŁAW MAJKA i ADAM MOSZCZAK.

Gorące podziękowania za aktywny i pełny zaangażowania udział w przygotowaniu i przebiegu obchodów „IV Dni Podgórze”, otrzymało MPK od przewodniczącego Dzieln. Rady Narodowej Kraków-Podgórze i I sekretarza KD PZPR — tow. ADAMA KAWALCA oraz od Naczelnika Dzielnicy Kraków-Podgórze — tow. MARIANA KULIGA.

15 dni w MPK

Krakowski Komitet Frontu Jedności Narodu, przyznał tow. CZESŁAWOWI DYŁOWICZOWI dyplom uznania, za oliarną pracę społeczną aktywny udział w działalności Komitetów Frontu Jedności Narodu w mieście Krakowie.

Zakład Usług Bytowych prowadzi przygotowania do zimowisk dla dzieci i młodzieży.

Pracownicy z WEA Bieńczyce i Czyżyny z okazji rocznicy Zjednoczenia w Ruchu Robotniczym zobowiązali się w czynnie społecznym dołożyć do ogrodu Ośrodka Szkoleniowo-Wypoczynkowego MPK w Osieczanach.

Pierwsze miejsce i nagrodę miasta Jaworzna, zdobył Chór Męski „Lutnia Robotnicza” — w ramach VI Ogólnopolskiego Festiwalu Piosenki Zaangażowanych „Czerwona Lutnia”, który odbył się ostatnio w tym mieście.

W Proszowicach odbyły się zorganizowane przez Federację ZSMP wojewódzkie eliminacje piosenki młodzieżowej, podczas których zespół instrumentalno-wokalny „Pantograf”, zakwalifikowany został do okręgowego przeglądu zespołów Polski południowej.

W dniach 10 — 11 grudnia br. odbył się w Chorzowie, ogólnopolski przegląd amatorskich zespołów muzycznych Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej. W przeglądzie tym uczestniczyło 20 najlepszych zespołów, wybranych uprzednio drogą eliminacji przez Zarządy Oddziałowe Związków. Wśród nich II miejsce zajął zespół instrumentalno-wokalny „Pantograf”.

„Tylko” po parę miesięcy, czeka się na materiały o niektórych kierowcach, potrzebne do opracowywanej kroniki przedsiębiorstwa.

W celu poprawy znajomości przepisów BHP, zorganizowano w WEA Czyżyny konkurs na powyższy temat.

Zaawansowanie prac przy ambulanse lekarskim, równa się 80 proc.

PODSUMUJMY...

Lepsza praca — lepsza płaca

tów jest przede wszystkim wzrost wydajności pracy, usprawnienia w zakresie metod wytwarzania oraz wdrażania postępu technicznego.

Funkcja bodźcowa płac, zachęca z kolei załogę do coraz lepszej pracy. Pracownicy dążąc do otrzymania wyższego wynagrodzenia, skłonni są do podwyższania poziomu kwalifikacji, podejmowania prac ciężkich, trudnych, bardziej odpowiedzialnych, do podnoszenia wydajności pracy, a nawet do zmiany zawodu, miej-

szczyliwość, czy też zawiść i wzajemną nieufność. Chodzi więc o niedopuszczenie do powstawania na tle plac konfliktów oraz o zapewnienie wśród załogi atmosfery zadowolenia i przekonania o słuszności decyzji związanych z wynagrodzeniem.

Ogólnie można stwierdzić, że w polityce płac dąży się do stworzenia takiej sytuacji, w której pracownicy — postępując w sposób zgodny z własnymi interesami — będą razem postępowali w sposób

zgodny z punktu widzenia potrzeb gospodarki jako całości. Podstawowe decyzje dotyczące polityki płac w kraju należą do kompetencji Rady Ministrów. Rada Ministrów w porozumieniu z CRZZ ustala wielkość funduszu płac, jego podziału między poszczególne resorty, ramowe tabele płac, ramowe zasady premiowania,

regulaminy pracy, wewnętrzne regulaminy premiowania i nagradzania, itp., dostosowując je do specyfiki i potrzeb zakładu. Dysponując z kolei określoną kwotą funduszu płac, można różnicować wynagrodzenie pracowników — preferując określone grupy zawodowe, czy też określony rodzaj działalności gospodarczej.

W naszym przedsiębiorstwie obserwuje się w ostatnich latach dynamiczny wzrost zadań rzeczowych przy jednoczesnym minimalnym wzroście zatrudnienia. Realizacja tych zadań wymaga oddziaływania na załogę poprzez odpowiednie bodźce materialnego zainteresowania, mobilizujące pracowników do wzrostu efektywności i wydajności pracy. Podstawowym bodźcem płacowym w tym zakresie są premie. W odniesieniu do pracowników fizycznych (oprócz premii podstawowej), stosuje się system kwartalnych premii specjalnych. Podstawowym warunkiem otrzymania tej premii jest przepracowanie w określonym kwartale (dla kierowców i motorniczych w okresie 3 kolejnych miesięcy), wszystkich

(DOKOŃCZENIE NA STR. 2)

JAK WYKONUJEMY PLAN

(DOKONCZENIE ZE STR. 1)

założonego planu przebiegiem wozokilometrów.

Jeżeli chodzi o mikrobusy, to brak planowanej ich odnowy, stał się przyczyną, że nie osiągnęły one przewidzianego w planie wskaźnika wykorzystania. Nie wykonano 291 tys. wozokilometrów. Według planu przy końcu października br. w eksploatacji powinno znajdować się 34 mikrobusy, a było ich tylko 27.

Nie jest tajemnicą, że zarówno ilościowo, jak jakościowo stan taboru jakim dysponuje przedsiębiorstwo, nie jest dostateczny, jakkolwiek w skali kraju procent jego wykorzystania stawia nasze przedsiębiorstwo na drugim miejscu.

W ciągu 10 miesięcy br. ze środków miejskiej komunikacji skorzystało w naszym mieście 423,8 mln osób. Jest to więcej w porównaniu z analo-

gicznym okresem z ub. roku o 6,3 mln pasażerów.

Usługi komunikacyjne na rzecz krakowian świadczyła załoga przedsiębiorstwa, składająca się z 5194 pracowników — o 169 osób mniej, niż zakładał plan. Odczuwało się brak kierowców i motorniczek. Aktualnie do wykonania planowych zadań brakuje około 180 kierowców i 100 motorniczek.

Do końca roku pozostało niewiele już czasu. Jak w każdej innej dziedzinie naszego codziennego życia tak i w zakresie usług komunikacyjnych nastąpi podsumowanie wyników naszej pracy. Jak wypadniemy w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami w kraju? Przed nami ostatnie w tym roku kalendarzowym tygodnie pracy. Winny być one okresem szczególnej mobilizacji.

MARIA BUBACZEWSKA

BUMELANCY

(DOKONCZENIE ZE STR. 1)

W jednym małym pokoiku i jakoś te „bumelki” same wyskakowały. No, a dwa dni, to nie miałem prawa jazdy. Zatrzymał mi, bo miałem wypadek. Tak, chyba powinienem przysiąc do pracy, ale co ja bym robił?... Przy oponach? Nie zastanawiałem się nad tym, że mogą mnie zwolnić i każą płacić za szkolenie. Alkoholu nie używam, choć przyznaję, że „bumelki” trafiają mi się na zmianie przedpołudniowej. To przez dziecko, bo jak w nocy płacze, to ja nie mogę się wyspać i tracę chęć do pracy.

Oczywiście, pan A. Z. jest niewinny — winne jest dziecko, brak rzeszkania. Wszyscy wokół — ale nie on.

Kierowca S. T., mówi:

„Zrobiłem sobie sam wolne, bo pojechałem odwiedzić groby. No trudno, jedni mieli trzy dni wolnego, a ja, no, byłem chory, a później pojechałem odwiedzić groby rodziny. Wiem, że dużo tracę, ale premi i tak bym nie wziął, bo byłem chory. Często nie bumeluję, bo dopiero trzy razy za rok pracy. A ta ostatnia „bumelka”, to nie moja wina, to wina MPK. To było w niedzielę, miałem iść na po południu, ale do Jezioran nie jeździł autobus, bo się zepsuł, a tam jeździ tylko jeden. Czekając, czekałem, zdenerwowałem się, zmartem i wróciłem do domu”.

Okazuje się, że wszystkim winne może być i MPK. Jak widać, powodów do nieobecności może być wiele. Ci ludzie wcale nie bumelują dlatego, że nie chce się im pracować — to zły los tak się na nich zawziął.

W październiku w naszym

Wydziale było 49 „bumelantów”, którzy opuścili łącznie 59 dni roboczych. Z czterema kierowcami rozwiązano umowy o pracę bez wypowiedzenia (dyscyplinarnie), dwóch zwolniono za porzucenie pracy. Te cyfry straszą. Świadczą o absolutnym braku odpowiedzialności ludzi — bądź co bądź — dorosłych „bumelantów” przeszkadzają nam w wykonywaniu zadań planowych. Przez nich są braki wozów na liniach. Przez nich, uczeni i solidni kierowcy muszą znosić słuszne narzekania i pretensje pasażerów, zdenerwowanych długim oczekiwaniem na autobus. Solidna część załogi cierpi przez garstkę — na szczęście — „bumelantów”. Ale traci też i oni, i chyba tracą najwięcej. Pozwolę sobie przypomnieć „bumelantom” ile ich to kosztuje: strata dniówki za każdy dzień nieobecności nieusprawiedliwionej — kara pieniężna w wysokości jednodniowego zarobku, na przeciąg jednego roku zostaje obniżony zasiłek chorobowy o 25 procent, utrata nagrody specjalnej (4.000 zł), utrata zasiłku rodzinnego w jednym miesiącu, utrata części lub całości tzw. „13” pensji, z notorycznym „bumelantem” zakład pracy rozwiązuje umowę bez wypowiedzenia, co dla kierowców kategorii „DM” jest szczególnie kosztowne, bo pociąga za sobą obowiązek zwrotu kosztów szkolenia.

Koleczy! Zastanówcie się, czy warto, czy opłaca się bumelować? Policzcie sobie, jak drogo kosztuje was — jeden taki dzień.

LESZEK SIODŁAK

P.S. Na prośbę zainteresowanych, nie podano nazwisk, zmieniono również inicjały.

(DOKONCZENIE ZE STR. 1)

dni i godzin pracy wg harmonogramu lub poleceń przełożonych, bez spóźnień i nieobecności, w tym także nieobecności spowodowanych chorobą. Wysokość tych premii zależy więc od indywidualnego wkładu pracy. Premie specjalne nie są stałym składnikiem płac, stanowią tylko dodatkowe wynagrodzenie dla wyróżniających się pracowników. Ponadto, kierowcy premiowani są za oszczędność paliwa i ogumienia, zgodnie z obowiązującym w tym zakresie regulaminem.

Z kolei pracownicy umysłowi objęci są systemem kwartalnych premii podstawowych i dodatkowych. Premia podstawowa uzależniona jest od wykonania ustalonych na dany kwartał zadań premiowych. Natomiast premie dodatkową otrzymują pracownicy zatrudnieni na kierowniczych i samodzielnych stanowiskach pracy. Warunkiem otrzymania tej premii jest przede wszystkim realizacja zadań w zakresie przedłożenia i intensyfikacji użytkowania eksploatowanego taboru oraz poprawy świadczonych usług — a więc jakości pracy.

Ważnym instrumentem polityki płac jest także system nagród. Pracownicy za szczególne osiągnięcia w pracy oraz za aktywną postawę zawo-

dową i społeczną otrzymują nagrody z odrębnego funduszu 0,5. Inną formą są nagrody okolicznościowe i uznaniowe z rezerwy funduszu zakładowego.

W polityce płacowej dąży się również do systematycznego wzrostu stałych części płac załogi. Zadanie to jest realizowane głównie poprzez wprowadzenie wyższych tabel płac i grup zaszeregowania oraz drogą podwyższenia awansów i przeszerogowań.

W bieżącym roku wprowadzono wyższą (IV) tabelę płac dla pracowników zaplecza i podwyższono grupy zaszeregowania kierowcom i motorniczom, przeszerogowano i awansowano łącznie 325 pracowników umysłowych. Jednocześnie bieżąco przeszerogowuje się pracowników fizycznych, w celu doskonalenia przez nich umiejętności i podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

W latach 1974—76 średnie płace załogi wzrosły — w wyniku przeprowadzonej regulacji płac i dokonania odpowiednich przedsięwzięć płacowych — o 33,4 proc., kształtując się w roku 1976 na poziomie —

W przedsiębiorstwie pracuje nieważ i godziny wyjazdów te od sierpnia 1955 roku. Początkowo jako portier. Następnym jego miejscem pracy jest kotłownia. Przerwę w zatrudnieniu w MPK, stanowią dwuletni okres służby czynnej. Po wojnie, nie wraca już do kotłowni. Zostaje zatrudniony jako motorniczy. Uwagę jego przyciągają jednak samochody, toteż po pewnym czasie pracuje już w kanale warsztatów samochodowych, mieszczących się wtedy na IV zajeździe. Już jako monter samochodowy,

PREZENTUJEMY

Każdy kierowca był początkującym



prywatnie zdobywa prawo jazdy.

Dla pana Jerzego Papary, zawód kierowcy okazał się najbardziej odpowiedni. Od czterech lat spotkać go można na trasach komunikacyjnych, autobusowych Krakowa.

W naszym pokoju redakcyjnym zjawiał się prosto z linii. W idealnie czystym i wydawałoby się „prosto spod żelazki” mundurze. Wcale nie gorzej wyglądał jego autobus.

— No cóż, proszę pani, przecież to jest moje stanowisko pracy. A autobus to specyficzne stanowisko, bo nadające się pod obserwację tysięcy ludzi, a przecież jak cię widzą, tak cię piszą. O autobus trzeba dbać jak o dziecko. Za brak zainteresowania, przychodzi droga płacić — powiedział pan Papara.

Pan Jerzy prowadzi ciągle ten sam pojazd. Ma także stałą linię. Jest nią „130”. A po-

same, na trasie znajomi pasażerowie. Nigdy nie ma z nimi scysji. Ma zasadę. Z podróżnymi — nie dyskutuje. Jeżeli on jest w porządku, zawsze znajdzie się ktoś, co zabierze głos w jego obronie. Dobrą lekcję zachowania na trasie odebrał od swojego ojca, kiedy to obaj byli zmieniającymi.

Przez te czterdzieści lat „za kółkiem” autobusu Jerzy Papara był świadkiem wielu zmian w przedsiębiorstwie.

Kiedyś kierowcy bardzo trudno było cokolwiek załatwić w przedsiębiorstwie, szczególnie podczas zmiany rannej. Dziś na szczęście, ten problem odpadł. Codziennie przy wyjazdach jest jeden z kierowców. Nie ma więc problemu. W granicach możliwości załatwia wszystko. Często wystarczą pozostawiona u dyspozytora kartka z prośbą. Kierowcy wiedzą, że nie zostanie pominięta.

Pan Papara twierdzi, że nie ma u nas złych kierowców, bo tacy się długo nie utrzymają. A młodym o wiele lepiej, by się było przystosować, gdyby bez zniecierpliwienia chcieli posłuchać rad starszych i bardziej doświadczonych kolegów. Przecież to, że mu się coś nie uda, wcale nie świadczy, że jest on złym kierowcą. Każdy był początkującym i miał jakieś tam swoje niepowodzenia.

F. SERWIN

UWAGA PRENUMERATORZY

Wszystkich zainteresowanych prenumeratą „Sygnałów-MPK” na rok 1978 zawiadamiamy, że wpłaty przyjmuje Kasa Główna naszego przedsiębiorstwa. Odpłatność za roczną prenumeratę wynosi 12 zł (24 numery pisma). Należy sporządzić imienną listę prenumeratorów, po czym kopie dowodu wpłaty i listy przekazać do Działu Prasowo-Radiowego, ul. Wawrzyńca 15, I p., pokój 18.

4.744 zł. W roku bieżącym płace średnie nadal rosły i wynoszą obecnie średnio w skali miesiąca — 5.277 zł (średnia za okres 3 kwartałów), przy czym dla pracowników fizycznych — 5.320 zł, a dla pracowników umysłowych — 5.023 zł. Najwyższy poziom osiągają płace kierowców autobusowych i motorniczek — odpowiednio 7.278 i 6.377 zł. Stanowią oni podstawową grupę zawodową

zatrudnieniu w wymienionych grupach zawodowych i obecnie do pełnej obsady wozów tramwajowych i autobusowych brakuje 55 motorniczek i 127 kierowców. Deficyt ten, rekompensowany jest z jednej strony pracą w godzinach nadliczbowych, z drugiej zaś lepszym wykorzystaniem czasu pracy oraz poprawą dyscypliny pracy. Ma to istotne znaczenie dla zapewnienia spr-

Lepsza praca — lepsza płaca

gą indywidualnych awansów i przeszerogowań.

W bieżącym roku wprowadzono wyższą (IV) tabelę płac dla pracowników zaplecza i podwyższono grupy zaszeregowania kierowcom i motorniczom, przeszerogowano i awansowano łącznie 325 pracowników umysłowych. Jednocześnie bieżąco przeszerogowuje się pracowników fizycznych, w celu doskonalenia przez nich umiejętności i podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

W latach 1974—76 średnie płace załogi wzrosły — w wyniku przeprowadzonej regulacji płac i dokonania odpowiednich przedsięwzięć płacowych — o 33,4 proc., kształtując się w roku 1976 na poziomie —

przedsiębiorstw komunikacyjnych. Należy tutaj nadmienić, że część średniej płacy tych pracowników stanowi wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych. Wynagrodzenie to w grupie kierowców wynosi ok. 10 proc., średniego zarobku, a w przypadku motorniczek ok. 7 proc. W miarę rozwoju komunikacji miejskiej, ranga tych zawodów ustawicznie rośnie. Zdając sobie sprawę ze stopnia uciążliwości i odpowiedzialności ich pracy oraz z warunków prowadzenia pojazdów w trudnym układzie komunikacyjnym Krakowa, kierownictwo zakładu stosuje wobec tych pracowników dodatkowe preferencje płacowe. Niemniej nadal występuje niedobór w

wności i regularności komunikacji miejskiej.

Reasumując, można stwierdzić, że prowadzona w naszym przedsiębiorstwie polityka płacowa stwarza bodźce do rozwoju inicjatywy pracowników, do dokształcania i podnoszenia kwalifikacji zawodowych, do pełnego wykorzystania zdobytych umiejętności i wiedzy, lepszego wykorzystania czasu pracy, wzrostu wydajności pracy i — w konsekwencji — do pełnej realizacji założonych zadań gospodarczych.

Płace pracownicze zależą od osiąganych przez przedsiębiorstwo efektów ekonomicznych

TERESA GAŁCZYŃSKA

BLOK MŁODYCH

Nie pytać — co dają

III Koło ZSMP w WEA

Czyżyny było do niedawna jednym z najmniej aktywnych w naszym przedsiębiorstwie. I właściwie trudno nawet powiedzieć, dlaczego tak się działo. Nie brakowało aktywności, byli niby chętni do pracy, a nie wychodziło. Z początkiem tego roku zmieniło się młodzieżowe kierownictwo. Pesymiści nie rokowali szybkiego efektu i „przebudzenia” czyżńskiej młodzieży. Nowy zarząd nie bardzo wiedział od czego zacząć, bo do zrobienia było wszystko. W tych warunkach zaczęto szukać porozumienia z pozostałymi organizacjami i jeszcze raz udowodniono, że tylko kolektywne działanie daje efekty. A to, co uzyskała tamtejsza młodzież w tak krótkim okresie czasu, nie „śniło się” chyba nikomu. Na wrześniowym podsumowaniu współzawodnictwa między kołami ZSMP III Koło WEA Czyżyny zajęło... I miejsce i puchar przechodni. Nie dodać nie ująć.

— „Młodzież zaczęła dostrzegać w Wydziale. Działalności i realizacji ustaleń nie trzeba było szukać w sprawozdaniach. Wystarczyły dla wszystkich widoczne efekty” — powiedzieli mi I sekretarz VI OOP tow. Janusz Mościński i z-ca kier. Wydziału do spraw administracyjno-socjalnych mgr Witold Pachonński. Cóż więc za

rewelacyjny plan posiadają te Czyżyny?

— Plan to mieliśmy bardzo skromny. Cóż nie byliśmy zorientowani, czy szybko do kilku zapaleńców przyłączą się inni. Sporządziliśmy go więc na zamiary. Uważam, że piękny w sformułowaniu plan, bogaty w treść a nie w działanie, jest niczym — powiedział przewodniczący III Koła, Adam Gajda.

Jak bardzo słuszne jest to rozumowanie, przekonano się niebawem. Dziś nikogo agitować do pracy w kole nie trzeba. Nikt też nie pyta — jak to było na początku. „Co mu to daje?”. Dziś już nie trzeba nikogo prosić, by „ręczył” porozmawiać z zarządem Koła. Młodzież, gdzie go znaleźć. Tylko od kwietnia do września br. Koło powiększyło się o 13 nowych członków. Nowy Zarząd Koła postarał się o właściwą propagandę. Dwa razy w miesiącu uaktualniana jest fotokronika. Z okazji 60. Rocznicy Wielkiego Października zorganizowano wystawę plakatów i fotosów aktualnych filmów radzieckich. Wykonano wspólnie z pozostałą załogą Wydziału nowe stanowisko do mycia autobusów. Dodatkowo zobowiązania czyżńskiej młodzieży obrazują poniższy apel i meldunek.

FILOMENA SERWIN

Do wszystkich Kół ZSMP!

Zarząd III Koła ZSMP przy WEA Czyżyny wzywa Koleżanki i Kolegów z wszystkich Kół do podejmowania zobowiązań produkcyjnych dla uczczenia II Krajowej Konferencji Partynckiej.

Członkowie n. Koła podjęli zobowiązanie o następującej treści:

- przepracować dodatkowo 500 roboczogodzin w m-cu grudniu 1977 r. i styczniu 1978 r. (w grupie kierowców),
- przepracować dodatkowo 200 roboczogodzin przy przygotowaniu 5 autobusów do rejestracji przed terminem (w grupie pracowników zaplecza technicznego),
- wykonać 50 szt. krutek do autobusów (pod nogi kierowców).

★



Z inicjatywy XV koła ZSMP w dniu 5 grudnia br. zorganizowana została zabawa mikołajowa dla dzieci.

Byłam tam, uczestniczyłam i powiedzieć muszę, że akcja wielce udana. Po pierwsze dlatego, że dzieci brały aktywny udział w szeregu konkursach i zabawach a po drugie, że oczekiwać na przybycie Mikołaja mogły przy gorącej herbacie i ciachach.

Radościom nie było końca, a patrząc na roześmiane buzie naszych pociech jedno trzeba stwierdzić, że nowatorska inicjatywa pod patronatem ZSMP jest godna naśladowania.

(G. CH.)

Podstacje ■ Zaplecze socjalne ■ Zajezdnia autobusowa

Koniec listopada i grudnia, to odpowiedni czas na podsumowanie stanu zaawansowania robót, na poszczególnych budowlach naszych inwestycji.

Tak się jakoś zawsze składało, że każdy rajd po budowlach, zaczynaliśmy od Podstacji na Grzegórkach. I tym razem „tradycja” stała się zaradą. Z ul. Bocznej przy Rondzie, wjeżdżamy w piękna, wyasfaltowaną drogę, prowadzącą wprost przed ogrodzony budynek Podstacji. Tak droga jak i ogrodzenie, to praca wykonawcy Podstacji — Zakładu Remontowo-Inwestycyjnego MPK. Nie ma tu już śladu po prowadzonej jeszcze niedawno budowie. Pełne zasilanie z tej Podstacji, będzie jednak dopiero możliwe po oddaniu stacji trafo przy powstającym w sąsiedztwie kornbinacie drukarskim RSW Prasy.

Parę kilometrów dalej, w kierunku Nowej Huty, zatrzymujemy się na budowie Podstacji Dąbie. Miała ona zostać oddana do użytku 31 grudnia br. Zaawansowanie robót, przeczy ustalonym harmonogramom. W pomieszczeniach zaplecza socjalnego zastajemy pracowników „Elmontu” z Nowej Huty. Korzystają z przerwy śniadaniowej, za chwilę kontynuować będą przerwaną pracę przy zakładaniu rur przepustowych. Mówiąc o zapleczu socjalnym, trudno nie nadmienić, że dotąd nie została zatwierdzona sprawa dopro-

wadzenia do niego wody. Do starca się ją jak przedtem na początku budowy... bezkwestyjnie. Wina za ten stan rzeczy ponosi Zakład Remontowo-Inwestycyjny Zjednoczenia. W obecnej chwili roboty na budowie, koncentrują się głównie wewnątrz budynku Podstacji. Przy pracy zastajemy brygadę Ludwika Gabora ze ZRI, tę samą, która pracowała na budowie Podstacji Grzegórkach. Kierownik budowy Jan Sobuła i mistrz Bronisław Krzyżanowski, skarżą się na trudności z transportem i dostawą materiałów. Z powodu słabego potencjału przerobowego, „Elektromontarz” z Nowej Huty nie zdąży z robotami kablowymi dla sieci wysokiego napięcia, a inwestycja ta przejdzie poślizgiem na pierwszy kwartał przyszłego roku.

Zajezdnia WET w Podgórzu. W dalszym ciągu to wielki plac budowy. Nowo budowane przez PRI „Budostal” tory postojowe, łączą się ze starymi i opasują cały budynek Zajezdni. Inwestycja, o wartości 36 mln zł, jest już na ukończeniu. Pozostało jeszcze wyplutowanie miedzianych i roboty sieciowe. Nowe tory pomogą w zmodernizowaniu Zajezdni i rozwiążą problem manewrowania powiększającym się stale taboru.

Tak bardzo oczekiwana przez załogę MPK i pracowników zakładowej służby zdrowia przychodnia medyczna, miała być ukończona w czerwcu br. Stało się jednak inaczej. Nieodpowiedni potencjał

roboty głównego wykonawcy „Chemobudowy” to zasada, nie przyczyna, że inwestycja ta przechodzi poślizgiem na czerwiec 1978 r. Budynek Przychodni posiada już tynki, wykonano także roboty elektryczne i kanalizacyjne. Prace instalacyjne, wentylacyjne, woda, gaz i c.o. — czekają na brygadę „Montinu” z Nowej Huty.

W miejscu, gdzie znajdować się ma Zakładowa Stołówka wystrzeliły (dopiero) z fundamentów — słupy nośne. Jest to niewiele, biorąc pod uwagę fakt, że obiekt ten ma być oddany do użytku w październiku przyszłego roku.

Budynek administracyjno-socjalny ma wszelkie szanse, aby ukończony został na koniec 1978 r., w tej chwili kierownictwo budowy głównego wykonawcy „Chemobudowy” czyni wszystko, aby przykryć go przed zimą dachem. W okresie ewentualnych mrozów będzie można wówczas wykonywać prace w środku obiektu.

Zdążyć czy nie? Pytanie to zadawał sobie niejednemu pracownikowi WET w Podgórzu. Chodziło o przebudowę kotłowni c.o. i doprowadzenie ciepła z magistrali ciepłowniczej. Z całą pewnością nie zdążono w terminie. Stopniowo jednak doprowadzono go do wszystkich pomieszczeń. W Wymiennikowni Ciepła już niewiele pozostało do zrobienia.

Najważniejszą i najmniej

zaawansowaną ze wszystkich MPK-owskich inwestycji — jest zajezdnia autobusowa, przy ul. Gwardii Ludowej, pozostająca dotąd na etapie fundamentów i stacji obsługi. Wykonawca — Krakowskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego Nr 1 miało wejść na budowę jeszcze w 1976 roku. Weszło dopiero w 1977 roku. Zupełny brak zainteresowania wykonawcy prowadzoną budową, nie rokuje optymistycznego jej finału.

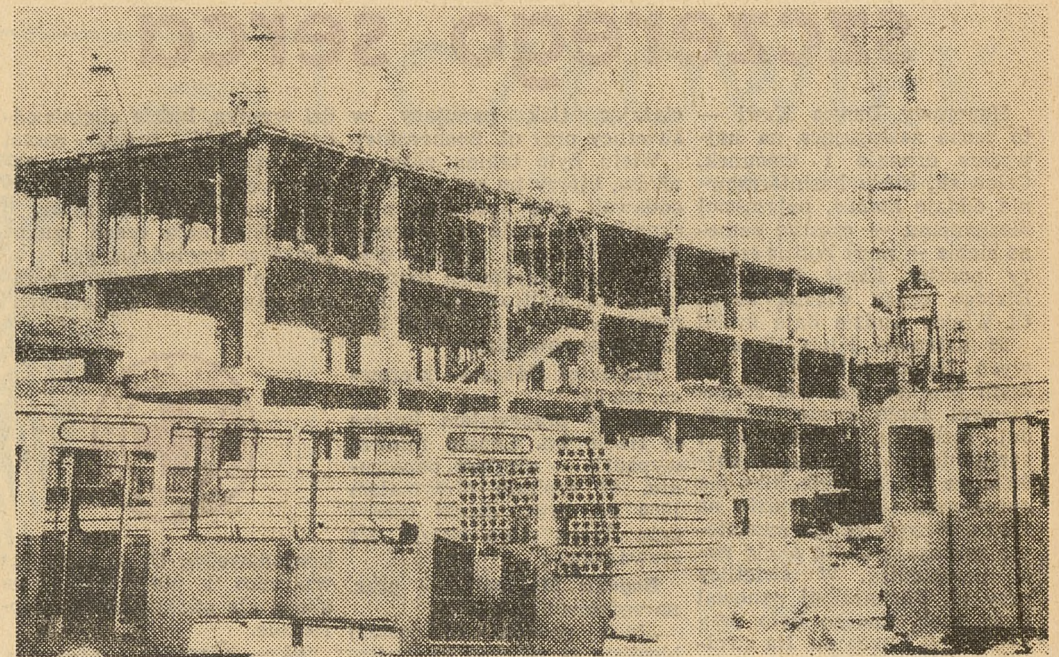
Inwestycje MPK podzielić można na realizowane we własnym wykonawstwie i po-

wierzone przedsiębiorstwu specjalistycznemu. Zakład Remontowo-Inwestycyjny mimo, że nie posiada długoletniej praktyki — powołany był bowiem do przeprowadzania remontów — dobrze wykonywaną pracą i zaangażowaniem w budowlach Podstacji — zdaje egzamin z powierzonego mu wykonawstwa.

Zarówno generalny wykonawca „Chemobudowa”, jak i inne przedsiębiorstwa podwykonawcze nie są w stanie dotrzymać ustalonych terminów końcowych, rzucając na

Szczytem zupełnego braku odpowiedzialności, jest praca Krakowskiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego Nr 1 — wykonawcy zajezdni autobusowej. Może by tak zatem, zaprosić kierownictwo tego przedsiębiorstwa do czyżyńskiej zajezdni i pokazać w jakich warunkach pracuje tam nasza załoga — szczególnie teraz, gdy zabrano część terenu pod budowę drogi? Kto wie może taka „wycieczka” zmobilizowała by to przedsiębiorstwo do lepszej pracy.

MARIA BUBACZEWSKA



Delegacja bułgarska zwiedziła Oświęcim, Ojców, Pieszkową Skalę i Zakopane (na zdjęciu).

DELEGACJA BUŁGARSKA W MPK

Dwa lata temu między Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Krakowie i Okręgowym Przedsiębiorstwem „Komunikacji Samochodowej” w Wielkim Tyrnowie podpisano ramowy układ o przyjaźni i współpracy do 1980 roku. W ciągu minionych dwóch lat przedstawiciele zaprzyjaźnionych przedsiębiorstw spotkali się trzykrotnie w celu zawarcia rocznych umów. W roku 1977 nastąpiła wymiana 15-osobowej grupy pilotażowej wczasowiczów i 3-osobowej grupy robotników-monterów samochodowych i autobusowych. Wymiany zbliżyły do siebie załogi obydwu zaprzyjaźnionych przedsiębiorstw.

Ostatnio w dniach od 1 do 13 listopada br. gościliśmy 5-osobową delegację z Wielkiego Tyrnowa w składzie: **Dymiter Bardarow** — dyrektor MZK, przewodniczący delegacji, **Peter Christow** — sekretarz partii MZK, **Stojan Koloński** — przewodniczący RZ MZK, **Atanas Stankow** — kierownik socjalny i sekretarz partii Kombinatu oraz **Borys Bonnykow** — nacelnik Oddz. Samoch. MZK.

Rezultatem tej wizyty było zawarcie rocznej umowy o współpracy na rok 1978, w której szczegółowo wypunktowano formy dalszej współpracy. Postanowiono wymienić po jednej 5-osobowej grupie fachowych pracowników w specjalnościach: 2 mechaników samochodowych-autobusowych, 1 elektryka samochodowego-autobusowego oraz 1 pracownika kontroli technicznej-autobusowej. Czasokres pobytu każdej grupy w bratnim przedsiębiorstwie wyniesie dwa tygodnie. Jako pierwsza wyjedzie do Wielkiego Tyrnowa grupa polska na czas od 22 maja do 3 czerwca, grupa bułgarska przebywać będzie w Krakowie od 5 do 17 czerwca 1978 r.

W miesiącu lipcu i sierpniu nastąpi również wymiana dwu 20-osobowych grup wczasowiczów. Wczasowicze bułgarscy będą przebywać w Ośrodku Szkoleniowo-Wypoczynkowym MPK w Osieczanach, natomiast wczasowicze polscy w ośrodku wypoczynkowym DAP w Białej koło Warny. Ponadto dla uczczenia świąt państwowych i zawodowych udział w uroczystych koncertach wezmą 30-osobowe grupy artystyczne (grupa bułgarska gościć będzie w Krakowie od 29 kwietnia do 1 maja, a grupa polska w Wielkim Tyrnowie od 23 do 25 czerwca).

Goście z Bułgarii w czasie swego pobytu w MPK zwiedzili Zakład Taksówek i WEA Bieńczyce, Ośrodek Szkolenia Kierowców. Kierownik grupy bułgarskiej — dyrektor **Dymiter Bardarow** przebywający w MPK po raz drugi, stwierdził, iż zmiany na korzyść są zauważalne, a zajezdnia w Bieńczycach podoba mu się bardziej niż w 1976 r.; większy porządek, ład, lepsze zagospodarowanie obiektu.

Następne tego typu spotkanie, mające na celu dokonanie oceny realizacji niniejszej umowy, oraz zawarcie umowy na rok 1979 — odbędzie się w Wielkim Tyrnowie w sierpniu 1978 r.

Program współpracy ciekawy — należałoby życzyć tylko reprezentantom obydwu przedsiębiorstw — dyr. inż. D. Bardarowi i dyr. mgr W. Maikowi pomysłiny jego realizacji.

MIT «PRZEŁAMANY»

O procesie adaptacji społeczno-zawodowej mówią w przedsiębiorstwie wszyscy. Niby wiemy o co chodzi. Wiemy co to jest adaptacja. Rośnie ilość sprawozdań na ten temat. Coś jednak jest nie tak. Przyjrzyjmy się chociażby tylko fluktuacji. Ci, którzy przychodzą do nas to ludzie młodzi. Czy wielu z nich zostaje?

Jakoś tak już się utarło w przedsiębiorstwie, że większe możliwości w uzyskaniu przydziału nowego wozu mają pracownicy o dłuższym stażu pracy. Trudno odmówić słuszności takiemu postępowaniu. Nawet gdyby taboru było pod dostatkiem i tak nie kosztuje on kilkadziesiąt złotych, by móc beztrudno nim dysponować. Praca wioleńskich pracowników jest już znana i istnieją mniejsze ryzyko dewastacji. Niby racja. Czy jednak młodzi nie zasługują na zatrudnienie?

Wylom w praktyce przydzielania nowego taboru wyłącza starszym pracownikom

ucznił Zakład Komunikacji Samochodowej. — Ostatnio przedsiębiorstwo otrzymało 10 nowych autobusów; pięć przydzielono Czyżynom i pięć Bieńczycom. I właśnie w Czyżynach postanowiono wszystkie pięć oddać „w użytkownika” kierowcom młodym. Autobus z numerem bocznym 2714 otrzymali panowie: **Franciszek Michno** nr służbowy 3031 pracujący u nas od 1976 r., z kategorią prawa jazdy DM i **Juliusz Kot** nr sl. 3325 pracujący od 1975 r. z II kategorii prawa jazdy.

Autobus 2715 panowie: **Czesław Pisek** nr sl. 3299, pracujący od 1976 r. z kategorią DM i **Andrzej Konopka** nr sl. 3304 również z kategorią prawa jazdy DM. Autobus nr 2716 **Józef Stypuła** nr sl. 3206, — przyjęty do pracy w styczniu br. z kategorią prawa jazdy DM: **Stanisław Korzeniowski** nr sl. 3353 przyjęty w 1975 r. również „deemkownic”. Autobus nr 2717 prowadzą panowie **Włodzimierz Pieczara** nr sl. 3213 po kursie

DM przyjęty do pracy w br i **Maciej Adamczyk** nr sl. 311 z II kat. prawa jazdy, oraz autobus 2718 panowie: **Antoni Ryżek** nr sl. 3156 i **Krzysztof Korzyk** nr sl. 3253 obydwo po tegorocznym kursie DM.

Uroczyste kluczyki i książeczki samochodów zostały im przekazane 26 listopada. Jest to niewątpliwie wielka sprawa w procesie adaptacji młodych pracowników i już dziś wyraża się to pociąganiem słusznym. Jest to bowiem działalność obliczona nie na jeszcze jedno efektywne sprawozdanie a konkretne działanie. Wagi temu bądź co bądź wydarzeniu dodawała obecność przedstawicieli dyrekcji, szefa zakładu i komplet kierownictwa zajezdni. Byli także obecni niektórzy starsi stażem pracy koledzy kierowców, którzy — bądmy szczerzy — z zazdrością patrzyli na nowe autobusy.

Oczywiście przy tej okazji nie obyło się bez zgrzytów; pracownicy wcześniej niż ze-

brał się kolektyw, nowe autobusy „podzielił między sobą”, oczywiście między tych z dużym stażem. Rozczarowanie było więc niemałe. Nie trzeba też dodawać, że obecnie oczy wszystkich zwrócone są wła-

śnie na tą dziesiątkę młodych kierowców. Od nich przecież zależy czy powierzony im drogi — i co tu dużo mówić — deficytowy sprzęt będzie długo służył nam wszystkim, a czyżyński eksperyment

na stałe „zadomowi się” w naszych wydziałach. My ze swej strony życzymy im „szerokiej drogi” w „nowych”, aż do przewidzianego po przebiegu remontu — autobusach.

FILOMENA SERWIN



fol. A. Gajda



Najpiękniejszy dar szczerego serca

Honorowy Dawca Krwi — to osoba zasługująca na najwyższe uznanie i szacunek. Człowiek, który bezinteresownie oddaje komuś, najczęściej nieznanemu — czastkę samego siebie — musi budzić szczerą podziw. Krew to życie! Dlatego dając własną krew, Ci Wielcy Ludzie dają życie!

26 listopada Klub Honorowych Dawców Krwi w naszym przedsiębiorstwie zorganizował akcję krwiodawstwa. Jej rozmiary, frekwencja i spontaniczność przeszły najśmielsze oczekiwania. Nikt nie spodziewał się, że będzie aż tylu chętnych, że tak żywiołowo zareagują na tę akcję nasi pracownicy. W świetlicy przy ul. Bocheńskiej panował duży ruch. Łeczno było przy rejestracji i badaniu. Na zwolnienie stanowiska do pobierania krwi oczekiwali spore grupy. Nikt nie robił problemu, że nie starczyło dla wszystkich posiłków. Słychać było głosy, by wartość tych posiłków można przeliczyć na Centrum Zdrowia Dziecka.

Panował uroczysty, podniosły nastrój. Często zdziwienie pielęgniarek pobierających krew powodowały żądania krwiodawców o pobieranie 400, zamiast tylko 200 ml krwi. Grupa ok. 20 osób poszła do szpitala im. Biernackiego, aby tam oddać swoją krew, oddając

ciężając tiok parujący w świetlicy przy ul. Bocheńskiej.

Wielu było takich pracowników, którzy po raz pierwszy oddawali swą krew, na nich skupiło się moje zainteresowanie. Ciekawy byłem, dlaczego się zdecydowali (pamiętając, że najtrudniejszy jest pierwszy krok). Przytoczę kilka ich wypowiedzi:

Krzysztof Odęga — kierowca, lat 23
„Kiedy pracowałem jeszcze w Hucie im. Lenina miałem wypadek — uległem poparzeniu. W szpitalu otrzymałem 1800 ml krwi, dzięki czemu żyję. Teraz mam okazję się zrewanżować”.

Bogdan Matyasik — prac. narzędziowni, lat 20

„Jeśli powiem że jestem idealistą — zabrzmi to sztucznie, ale to prawda. Tyle mogę zrobić dla innego człowieka, więc nie zawahałem się ani chwili. To bardzo potrzebna akcja”.

Adam Kowalik — mechanik, lat 27

„Jestem członkiem ZSMP, akcja jest u nas bardzo popularna, więc i ja zdecydowałem się pierwszy raz. Najważniejsze że jest tu wszystko bardzo proste, żadnych zbędnych formalności, autobus nas przywiozł i odwiezie. To jest to!”

Jak z tych kilku wypowiedzi wynika, ludzie chętnie oddają swoją krew, nawet pierwszy raz, lecz często zapracowani, zaferowani własnymi sprawami nie myślą o tym. Nie mają czasu szukać punktów krwiodawstwa. Nicco inaczej wygląda sprawa gdy chodzi o „starych”

Posiadam odznakę „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi”. Oddałem już 20 litrów krwi i nie myślę na tym poprzestać. Dziś kolejny sukces, namówiłem wreszcie swoją żonę, by została honorowym krwiodawcą. Uważam, że każdy zdrowy człowiek powinien od czasu do czasu oddać trochę swojej krwi”.

Człowiek, honorowo oddający swoją krew dla ratowania życia innych ludzi to — nie zawaham się użyć takiego określenia — wspaniały człowiek. Ale czy wszyscy zdają sobie z tego sprawę? Wydaje mi się że nie. Otóż, zadziwiająco jest stanowisko pań rejestratorek z naszej przychodni, które zupełnie nie respektują uprawnień Honorowych Dawców Krwi, i nie rejestrują ich do lekarzy poza kolejnością. Aby nie być posądzonym o gołosłowność przytoczę znaną wypowiedź jednego kierowcy: „Kiedyś zachorowałem i chciałem dostać się do lekarza bez kolejki, ale p. rejestratorka powiedziała mi, że u nas nie honoruje się uprawnień H.D.K., bo co drugi tramwajarz to krwiodawca”.

Rozmawiałem na ten temat z około 20 osobami, nie słyszałem, żeby ktokolwiek z nich skorzystał bez komplikacji i niepotrzebnych nerwów z przysługującego honorowym krwiodawcom prawa. Coś więc tu nie jest w porządku, zwłaszcza, że wszystkie inne placówki Służby Zdrowia honorują nasz przywilej. A czyżby nasze panie rejestratorki ustanawiały nowe prawa? A może to zwykłe wygodnictwo i „spychotechnika”.

Franciszek Jach — kierowca, lat 36

„Zaczęłem oddawać krew w 1960 roku. Odbierałem wtedy służbę wojskową. Potrzebna ona była dla ofiar katastrofy kolejowej”.

Leśio



Wyróżnienia dla Klubu Honorowych Dawców Krwi

Z okazji Jubileuszu, Klub HDK w MPK otrzymał szereg pucharów, pamiątek, proporców, dyplomów uznania i gratulacji. Również organizacje, które propagują i pomagają w akcji krwiodawstwa w naszym przedsiębiorstwie: KZ PZPR, dyrekcja, Rada Zakładowa, ZZ ZSMP, Zarząd Zakł. PCK, Szczep. Tramwajowy oraz Koła I, III, IV, VII ZSMP otrzymały dyplomy uznania. Podczas uroczystości odznaka „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi” wyróżnieni zostali: Jan Dudzik, Janusz Majtyka, Marek Jędrzychowski, Ryszard Miodek, Zbigniew Pulchny, Marian Tondczyk i Kazimierz Zmarlik; dwie osoby otrzymały złote, sześć srebrnych i sześć brązowych odznak „Honorowy Dawca Krwi”. Ponadto 29 współzałożycieli i najaktywniejszych członków Klubu otrzymało pamiątkowe dyplomy i proporce.

Klubowi Honorowych Dawców Krwi w naszym przedsiębiorstwie z jego przewodniczącym — **Tadeuszem Walczakiem** życzymy dalszego rozwoju szeregów i pomyślnej działalności w następnym 15-leciu.

(W. GOR.)

Seniorzy zapraszają

W pomieszczeniach Klubu Zakładowego MPK, przy Pl. Serkowskiemu 7, znalazł dla siebie miejsce, m. in. również Klub Seniora. Mimo, że niewielki ma staż swojej działalności, chętnych do pracy w nim nie brakuje.

W jednym z uroczystych spotkań członków Klubu — przy herbach i ciastkach, które odbyło się w dniu 29 listopada br., udział m. in. wzięli: I sekr. KZ PZPR Adam Jedrusik, dyr. naczelny inż. Eugeniusz Więcek i z-ca przew. RZ Stanisław Gadek.

Prezes Klubu Seniora — **Kazimierz Sowiński**, powitał zaproszonych gości i przybyłych do Klubu emerytów i rencistów.

Wspomnienia z lat pracy — trudnych powojennych, kiedy pracowało się w warunkach gorzej niż złych, za niewielkim tylko wynagrodzeniem — wypełniały chwile tego spotkania. Mówiono też o dniu dzisiejszym — zawsze otwartych dla weteranów pracy w MPK

drzwiach gabinetu dyr. naczelnego inż. Eugeniusza Więcka. Seniorzy wiedzą, że w przedsiębiorstwie otaczają ich troską i to nie tylko finansową.

— Kochaliście swoją pracę w „tramwaju”, mimo że była wtedy dużo trudniejsza niż dzisiaj. My pracujemy w innych warunkach ale zdajemy sobie sprawę z tego, że to właśnie wy wypracowaliście nam ten dzisiejszy komfort — powiedział dyr. inż. Eugeniusz Więcek.

Zebrani Weterani pracy w MPK otrzymali od kolektywu politycznego, społecznego i administracyjnego przedsiębiorstwa, serdeczne życzenia jak najlepszego zdrowia, a z-ca przew. RZ Stanisław Gadek oświadczył...

— Z ochotą i radością serca idziemy zawsze na spotkanie z Wami...

Do których to słów, przyłączyła się również autorka tej informacji.

M. BUBACZEWSKA

Złot zakończony

Nie przestraszyła aura najbardziej zmotoryzowanych turystów z MPK. Po krótkiej naradzie zmieniono stosownie do zaistniałych zimowych warunków trasę przejazdu, skorygowano regulamin i wystartowano z ulicy Wawrzyńca 13. Kolumna samochodów liczyła tylko 9 pojazdów zamiast 22 zgłoszonych, lecz i tak wyglądało to imponująco. Każdy pojazd udekorowano plaketką, proporczykami.

Pierwsza próba to „jazda na równomierność” na odcinku 15 km — od Głogoczowa do Osieczan. Wydawałoby się, że to proste utrzymać na „zakopanie” przeciętną szybkość 50 km/godz. Rzeczywistość jednak była inna, o czym świadczą wyniki uzyskane na trasie: od 37 km/godz. do 53 km/godz.

Drugą naturalną próbą sprawności kierowców był podjazd od bramy Osrodka do budynku Ligi Obrony Kraju. Ognisku TKKF „Tramwajarz” oraz Działowi Kultury i Sportu — jak również fundatorem nagród i Pucharu Przechodniego — Dyrekcji Przedsiębiorstwa — składamy serdeczne podziękowanie.

Do zobaczenia, na następnym Zlocie Motorowym. — Zapraszamy wszystkich!

ZYGFRYD FENRYCH



KOMUNIKAT

Dyrekcja MPK zawiadamia wszystkich pracowników, emerytów i rencistów MPK, że prolongata pracowniczych i rodzinnych biletów wolnej jazdy na rok 1978 odbywać się będzie na Wydziałach w godzinach od 7,00 do 14,00, w soboty od 7,00 do 12,00.

Dla emerytów i rencistów od dnia 1. XII 1977 r. do 18. VII 1977 r. w Dziale Osobowym ul. Wawrzyńca 13. Dla pozostałych w: WEA Bieńczyce od dnia 4. I. 1978 r. do dnia 8. I. 1978 r., w WEA Czyżyny od dnia 9. I. 1978 r. do dnia 13. I. 1978 r., w WET Nowa Huta od dnia 16. I. 1978 r. do dnia 25. I. 1978 r.

Zakład Taksówek prolonguje bilety wolnej jazdy w WET Nowa Huta od dnia 16. I. 1978 r. do dnia 25. I. 1978 r. na listy zbiorowe.

W WET Podgórze od dnia 26. I. 1978 r. do dnia 13. II. 1978 r.

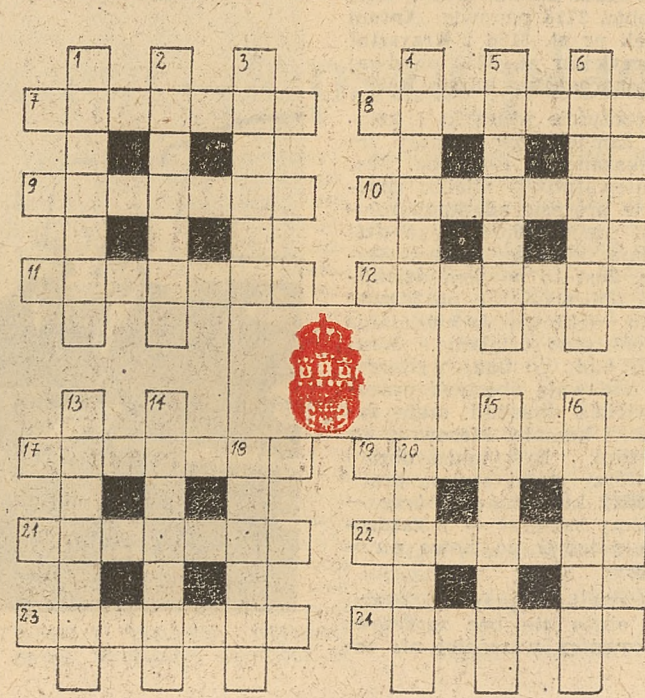
Zarząd Przedsiębiorstwa, Wydział Zabezpieczenia Ruchu, Wydział Taryfowo-Biletowy, Zakład Remontowo-Inwestycyjny, Wydział Produkcyjno-Remontowy — prolongują bilety wolnej jazdy w Dziale Osobowym ul. Wawrzyńca 13 w dniach — od 15. II. 1978 r. do 28. II. 1978 r.

Do prolongaty należy przedłożyć: dowody osobiste pracowników i członków rodzin, legitymacje szkolne dzieci powyżej lat 16, bilety pracownicze i rodzinne (razem). Pracownicy których dzieci ukończyły szkołę winni zwrócić bilety.

W przypadku nie zastosowania się do powyższego, prolongata nie będzie dokonana.

Prosimy wszystkich pracowników o dostosowanie się do terminów i wskazówek dotyczących prolongaty biletów wolnej jazdy, gdyż od dnia 1. III. 1978 r. nie sprolongowane bilety na rok 1978 jako nie ważne, będą zatrzymywane przez organa kontrolne.

KRZYŻÓWKA NR 48



KRZYŻÓWKA NR 48

POZIOMO: 7) Cenny metal. 8) Zarysy kształtu przedmiotu. 9) Może być atomowa. 10) Aromatyczna przyprawa. 11) Osoba mianowana na jakieś stanowisko. 12) Część okna. 17) Towar... wyrób. 19) „Kawał chłopca”. 21) Jedna z republik Związku Radzieckiego. 22) Ziemię umocnienie warowne. 23) Rycerski strój wojenny. 24) Kluczyki krzew.

PIONOWO: 1) Głos wydany przez żurawie. 2) U steru. 3) Choroba gardła. 4) Do kopania. 5) Jarmarczne stoisko. 6) Miejsce pracy pod ziemią. 13) Umowa między państwami. 14) Niewierny. 15) Ma w domu telefon. 16) Karczma, oberża. 18) Cios za cios. 20) Musi być wykonana.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 46

POZIOMO: 7. postura. 8. tempra. 9. blichtr. 10. literat. 11. osiedle. 12. banknot. 17. in-

teres. 19. poligon. 21. parodia. 22. kurator. 23. sekator. 24. chłosta.

PIONOWO: 1. poklask. 2. styczeń. 3. trotyl. 4. dewiza. 5. opieka. 6. armator. 13. antalek. 14. meloman. 15. pikador. 16. kohorta. 18. epizod. 20. otucha.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki Nr 46, nagrody książkowe wylosowali: **Danila GOLAB** — Wyd. Zabezp. Ruchu; **Kazimierz ZAJĄC** — WET — Podgórze; **Bogdan TURLEJ** — WET — Podgórze.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: **Maria Bubaczewska**, **Janina Dziuro**, **Wojciech Gorczyca**, **Filomena Serwin**. Zdjęcia: **A. Rupniewski**.

Adres Redakcji: MPK, Kraków ul. Wawrzyńca 15, p. 13, telefon 645-30 wewn. 99.

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