

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Była to ze wszech miar udana konferencja

10 listopada br. obradowała w Osieczanach XXI konferencja sprawozdawczo-wyborcza organizacji partyjnej naszego przedsiębiorstwa. Dokonano podsumowania dokonań za okres ostatniej kadencji. Mówiono nie tylko o sprawach wewnątrzorganizacyjnych ale przede wszystkim o problemach przedsiębiorstwa. O sprawach, którymi żyjemy na co dzień wszyscy, cała załoga. Wybrano także nowe władze partyjne i zakreślono plany na przyszłość.

Była to ze wszech miar udana konferencja. Niech świadczy o tym nasza relacja. Zapraszamy do lektury.



RYSZARD BOROWSKI — I sekretarz KZ PZPR

„Dzięki dużemu zaangażowaniu władz politycznych i administracyjnych Krakowa, w komunikacji miejskiej nastąpił dalszy przyrost środków przewozowych. Równocześnie jednak wykorzystanie tych środków nie jest w pełni zadowalające. Sądzę, że oprócz słusznych, wymienianych często przyczyn obiektywnych założyły na realizacji zadań planowych również sprawy subiektywne. Zaliczyć tu należy przede wszystkim nie wykorzystanie w pełni występujących rezerw w przedsiębiorstwie, nie zadowalający udział postępu technicznego i wynalazczości oraz małe zwracanie uwagi na poprawę efektywności gospodarowania i poprawę jakości świadczonych usług. W tej trudnej sytuacji w jakiej znajdowało się przedsiębiorstwo w roku bieżącym nie zawiodła wypróbowana kadra robotnicza naszego przedsiębiorstwa, która ze szczególnym zaangażowaniem, ambicją i wolą realizowała zadania planowe. Za tę rzetelną postawę obywatelską i trud włożony przez członków partii i szeroką rzeszę bezpartyjnych czuję się w obowiązku z tej trybuny w imieniu Komitetu Zakładowego bardzo serdecznie podziękować.

„Komitet Zakładowy uważa, że powinniśmy w większym niż dotychczas stopniu doceniać poprzez nagradzanie i inne dostępne formy pracę starszych wypracowanych pracowników naszego przedsiębiorstwa, steranych niejednokrotnie uciążliwą pracą jaka ma miejsce w komunikacji miejskiej. A równocześnie wypowiedzieć zdecydowaną walkę ludziom którzy przez przypadek znaleźli się w naszym przedsiębiorstwie i nie identyfikują się z zadaniami jakie przed nimi stoja.

„Ważnym zadaniem każdej organizacji partyjnej jest działalność na rzecz rozwoju i u-

macniania szeregów partyjnych. W okresie minionej kadencji ilość członków i kandydatów partii w MPK wzrosła z 885 do 1008. Jest to niewątpliwie pozytywny wykładnik działania politycznego i ideowo-wychowawczego.

Dyr. IGNACY WILK

„Najważniejszą oceną naszej pracy nie są osiągnięte wskaźniki — techniczno-ekonomiczne, ale odczucie zadowolenia mieszkańców Krakowa

z ich nakładów rzeczowych i finansowych na ich rozbudowę. W roku przyszłym sytuację złagodzi zaplanowane oddanie do użytku zajezdni autobusowej przy ul. Gwardii Ludowej i budynku socjalno-administracyjnego. Istnieje jednak pilna potrzeba wprowadzenia do planu inwestycyjnego w 1980 roku jeszcze jednej zajezdni autobusowej i tramwajowej, zaplecza dla zakładu sieci i podstacji, transportu

„Do osiągnięć należy zaliczyć uzyskanie 47 działek pracowniczych na Zakole Wiśły i przyrzeczenie władz miasta, przydzielenia dalszych działek w Bronowicach.

„Niekorzystnie na sytuację pracowników wpływa ograniczona możliwość zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych. Obecnie oczekujących na mieszkanie jest około 250 pracowników. Koniecznym jest więc podjęcie w roku przyszłym budowy domu mieszkalnego dla załogi MPK oraz uzyskanie dodatkowych przydziałów mieszkań w Krakowie.

ANNA ZAJĄC

„Zbyt wiele spraw załatwianych jest tylko bodźcami finansowymi. Stąd napływ do MPK ludzi zainteresowanych tylko zarobkami. Brak u nich identyfikacji z przedsiębiorstwem.

JAN PIOTROWSKI

„Gdyby pasażerowie wiedzieli, jakim taborem czasami jeżdżą, nie wiem czy nie woliliby iść na nogach.

JACEK SZUMNIAK

„Nie mogę nie wspomnieć o nieudanej konstrukcji wagonów 105 N. Dotyczy to zarówno zespołów podwozia jak też i instalacji i aparatury elektrycznej. Producent tj. chorzowski „Konstal” zamiast ów bubel doskonałe, wypuszcza coraz to nowe wersje jeszcze bardziej skomplikowane od poprzednich, wykazujące większą awaryjność. „Uwzględniając ilość uszkodzeń taboru na złych torowiskach i wzrost utrudnień w ruchu kołowym, należy dokonać korekt czasów przejazdów i uaktualnić rozkład jazdy, aby praca motorniczego była bezpieczna.

ZDZISŁAW KRAJEWSKI

„W naszej szkole przyzakładowej panują fatalne warunki pracy. Brak sal lekcyjnych, podstawowych urządzeń socjalnych, gabinetów, szatni i pomocy naukowych. Obniża to znacznie wskaźniki dydaktyczne.

(Dokończenie na str. 2)

Z dyskusji

ze świadczonych przez nas usług.

„Zadania przewozowe nałożone na prawie 6 tysięczną załogę MPK realizowane były w trudnych warunkach. Dynamiczny rozwój miasta w okresie ostatnich kilku lat wywołał wzmożony popyt na przewozy pasażerskie, który wyprzedził możliwości podaży ze strony komunikacji miejskiej.

Komitet Zakładowy PZPR MPK serdecznie dziękuje tym pracownikom naszego przedsiębiorstwa, którzy pospieszyli z pomocą przy organizacji XXI konferencji sprawozdawczo-wyborczej.

„Warunki pracy w przedsiębiorstwie są bardzo trudne i uciążliwe. Ulegają one wprawdzie poprawie, ale nie na miarę dzisiejszych potrzeb. Prowadzone prace modernizacyjne systemem gospodarczym w szczupłym i starym zapleczu technicznym poprawiają warunki pracy, lecz nie rozwiązuje problemu. Wieloletnie zaniedbania wymagają szyb-

kiego sprzętu specjalnego wraz z zakładem produkcyjnym torów. Wzrost zadań przewozowych bez odpowiedniej rozbudowy zaplecza oraz przyjmowania do eksploatacji coraz większej ilości taboru powoduje powstanie zagrożenia wypadkowych przy pracy. Część z nich niewątpliwie obciąża zbyt tolerancyjny nadzór i rozluźnienie dyscypliny.

„Załoga MPK w roku bieżącym uzyskała istotną poprawę przez oddanie do użytku Zakładowej Przychodni Zdrowia, stołówki zakładowej, rozszerzenie żywienia zbiorowego w bufetach. W bieżącym roku zostanie również oddana do użytku załogi budowana systemem gospodarczym smażalnia ryb wraz ze sklepem rybnym, co w istotny sposób wpłynie na dalszą poprawę i urozmaicenie żywienia załogi.

Znaczne środki przeznaczone na pomoc finansową i materialną dla matek samotnych i rodzin wielodzietnych oraz emerytów. Własny ośrodek wypoczynkowy w Osieczanach na 220 miejsc nie rozwiązuje potrzeb w zakresie wypoczynku pracowników. Koniecznym jest pilne wprowadzenie do planu inwestycyjnego budowy ośrodka wczasowego w Porębie Wielkiej.

Choćbym nawet ministrem został...

...to robotnika ustanuję, bo ryka się załoga na co dzień jestem nim. To co mówię trzeba rozwiązywać na bieżąco. Choćby takie jak pranie ubrań robotniczych, zaopatrzenie w bułki czy takie jak gotowanie herbaty i rozdanie cukru; bo jak była z cukrem to ciągnęli do prac administracyjnych, partijnych czy związkowych potem zapomnieli o składach cukru — to herbaty jest wyszła, kto ich wybrał komu pod dostatkiem. Niby blaba sprawa a jednak wiele było z trudno było załatwić nawet tego powodu zadrażnień. I równie ważne o czym często zapomnieli pracownicy par-

tyjni i administracyjni, — że do każdego człowieka trzeba mieć inne podejście, bo psychika ludzka jest różna; jeden jest agresywny i trzeba go zrozumieć i rozmawiać inaczej, tak żeby i on rozumiał, drugi spokojny i też trzeba z nim rozmawiać inaczej. My mamy mądrą załogę tylko trzeba z nami, z nami, konkretnie, nie na zasadzie zgmatywanych sprawozdań i wielkich słów nie mających często odnośnika do naszej zakładowej rzeczywistości. Albo inaczej, mających — tylko są one tak ukryte w obcojęzycznych słowach że niewiele z tego do nas dociera.

Był bohaterem dnia, — „jak kilkanaście minut może zmienić życie człowieka — mówili współtowarzysze. Brawa, gratulacje, błysk fleszy. Wokół niego nie było jeszcze tylu uśmiechniętych, zadowolonych twarzy. — „Tam przy drzwiach wyjściowych to może towarzysza widziałam wyładowałym na rękach nieznanym mi kolegów. Oni się cieszyli. A

(Dokończenie na str. 2)



Delegat Józef Kasprzyk (z prawej) w rozmowie z red. Januszem Jakubowskim z „Dziennika Polskiego”.

DELEGACI NA KONFERENCJĘ

Spośród 97 delegatów na zakładową konferencję sprawozdawczo-wyborczą PZPR przedstawiamy dwóch: najmłodszego i jednego z najbardziej zasłużonych.

RYSZARD SALAWA ma dopiero 24 lata a już POP w zakładzie eksploatacji tramwajów w Podgórzu powierzyła mu obowiązki delegata. W MPK pracuje od 1973 r. początkowo jako frezer w warsztatach, a od 3 lat jako motorniczy. Jest członkiem ZSMP, ale działa przede wszystkim w swej organizacji partyjnej, pełniąc m. in. funkcję skarbnika. Zajmuje się również pracą kulturalno-oświatową, rozprawdza bilety na imprezy, prowadzi wycieczki. Uważa, że na konferencji mówić się powinno m. in. o problemach pracy motorniczych. Niepokój budzi np. stan niektórych torowisk. Stwierdza jednak, że w ostatnich miesiącach daje się zauważyć w przedsiębiorstwie odczuwalną poprawę. Nie oznacza to jednak, że lepiej być nie może.

STANISŁAW PAWLAK pochodzi z rodziny o starych tramwajarskich tradycjach. Pracuje u nas jego ojciec, a także brat, bratowa i szwagier. Sam podjął pracę w 1962 r. Od 1974 r. jest członkiem partii. Od dziesięciu już lat jest brygadzią w Zakładzie eksploatacji autobusów w Czyżynach. Ma na swym koncie wiele wniosków racjonalizatorskich m. in. opracował projekt ściągacza do wymontowywania wtryskiwaczy do „Berlietów”. Należy do najbardziej ofiarnych członków załogi. Sam mówi, że jak trzeba to się i zostaje po godzinach pracy. W chwili obecnej za sprawę najważniejszą uważa w miarę szybkie przeniesienie choćby części zakładu do nowej zajezdni na Gwardii Ludowej. Bez tego przeniesienia trudno marzyć o spokojnej zimie.

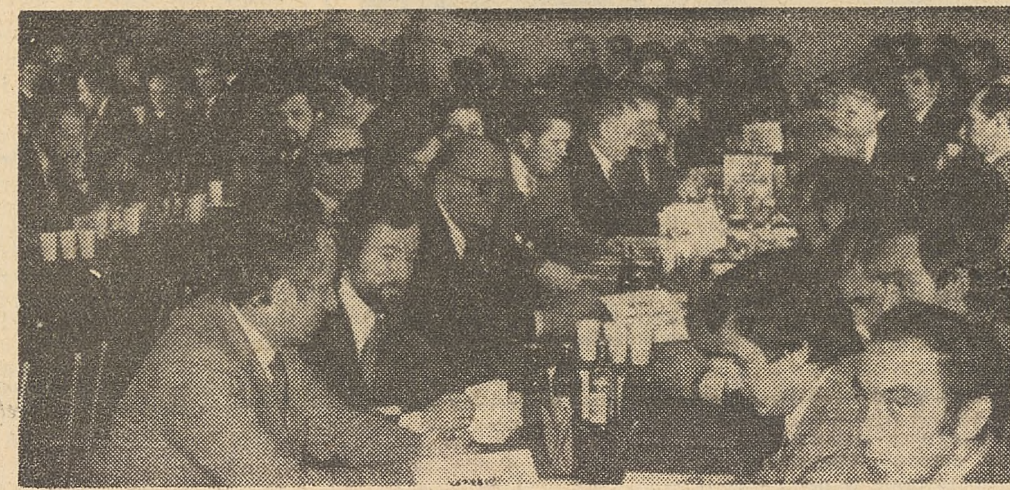
Z czym przychodzimy

Organizacja partyjna naszego przedsiębiorstwa liczy 1006 członków i kandydatów i skupia 19,8 procent załogi. W ostatnich latach zaznaczył się stały i systematyczny wzrost szeregów partyjnych. Tak np. w 1978 przyjęto 88 kandydatów a w I półroczu 1979 r. 23. Znaczący procent wśród nowoprzyjętych stanowią młodzi pracownicy między 20 a 30 rokiem życia. Jest ich w szeregach partyjnych dokładnie 259. Zdecydowaną przewagę w organizacji mają przedstawiciele płci „brzydkiej”. Na 845 mężczyzn jest tylko 161 kobiet.

W ostatnich miesiącach w związku z przeprowadzeniem zmian organizacyjnych w naszym przedsiębiorstwie zmieniono także schemat organizacyjny Komitetu Zakładowego i podstawowych oraz oddziałowych organizacji. W miejsce dotychczasowych OOP w poszczególnych wydziałach remontowych i zajezdniach powołano POP. Zwiększono także ilość grup partyjnych, powołując je w każdej grupie zawodowej i w poszczególnych brygadach zmianowych. W nowym układzie będzie 14 POP oraz 72 grupy partyjne.

O sile i znaczeniu Partii decyduje m. in. aktywność jej członków. Aktyw partyjny MPK działa nie tylko we własnej organizacji partyjnej, ale również w innych organizacjach społeczno-politycznych czynnych w przedsiębiorstwie takich jak ZBoWiD, LOK, OSP, PCK, Klub Oficerów Rezerwy i inne. Wiele naszych towarzyszy pracuje w komisjach Komitetu Dzielnicowego oraz w Radach Narodowych, oraz w samorządzie mieszkańców, komitetach osiedlowych i obwodowych.

Jednym z najważniejszych działań organizacji empekowskiej partyjnej jest praca ideowo-wychowawcza. Prowadzona jest ona w oparciu o zakładowy ośrodek pracy ideowo-wychowawczej oraz za pośrednictwem zespołów: lektorów, współpracy z gminami i zespołu propagandy wizualnej. W ramach zespołu do spraw współpracy z gminami np. prowadzona jest współpraca



(Dokończenie ze str. 1)

JÓZEF KUDLEK

„Od 5 lat MPK nie dostało ani jednego samochodu dostawczego, same tylko ubytki. Rozwijamy akcję socjalną a nie ma czym wozić posiłków. Nie pomoże zaangażowanie załogi jeśli samochód stanie. Co robić w takiej sytuacji, wysłać niesprawny samochód ryzykując życie i zdrowie ludzi czy nie wysłać i nie wykonywać zadań?”

WIESŁAW PTAK

„Z ładną sylwetką autobusu „Berliet” nie idzie w parze jego jakość. Wysoka awaryjność jest powodem wielu problemów i trudności. Ponad 90

Z dyskusji

procent usterek to usterki silnika. Konieczna jest modernizacja produkowanego obecnie modelu.

ZDZISŁAW KALWA

„Każdy członek partii powinien być przykładem dla bezpartyjnych a szczególnie dla młodych, którzy stanowią 50 procent załogi MPK”.

ADAM KAWALEC — I sekretarz KD Śródmieście

„Wszyscy mamy tę świadomość, że działalność waszego przedsiębiorstwa należy do trudnych. Ze głównym wyznacznikiem oceny jest opinia

społeczna. Od waszej postawy zależy dobre funkcjonowanie całej gospodarki miejskiej, innych przedsiębiorstw i instytucji. Trzeba obiektywnie stwierdzić, że wiele już zmieniło się w pracy waszego przedsiębiorstwa. Choć bywa tak, że wielki wysiłek załogi, zapobiegliwość ludzi są często deprecjonowane czy kwestionowane w opinii społecznej. Opinia społeczna jest przesadna, ale liczyć się z nią trzeba. Trzeba zwracać uwagę na ten niewielki margines, ale przecież występujący złych postaw niektórych pracowników. Bo w społecznym odczuciu pojedyncze przypadki odbierane są jako styl pracy całego przedsiębiorstwa.” (LK)

W sobotę 27 października w świetlicy przy ul. Bocheńskiej odbyło się uroczyste zakończenie roku szkolenia w 17-18 żeńskim Hufcu OHP przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Krakowie.

we Maria Surdel i Barbara Zachacka. Najlepszym junaczkom wręczono odznakę Wzorowego Junaka. Otrzymali je: Stanisława Brożek, Beata Capała, Halina Kuś i Teresa Pielaś.

ODZNACZENIA DLA NAJLEPSZYCH JUNACZEK

Działający od września ubiegłego roku hufiec, po raz pierwszy przeżył podobną uroczystość. Stąd jej szczególnie odświeżony charakter. Po przedstawieniu sprawozdania z działalności szkoleniowej przez zastępczynię komendanta Marię Surdel i odczytaniu rozkazu komendanta ppłk rez. Józefa Tobolskiego, wręczono odznakę OHP najbardziej zasłużonym dla hufca. Otrzymały je: złotą mgr Winston Maik — inicjator założenia junackiego hufca MPK, srebrną mgr Alojzy Kusina, a brązo-

Miłym akcentem spotkania było podziękowanie złożone w imieniu junaczek przez Józefę Cygan przedstawicielom dyrekcji MPK oraz władz wojewódzkich OHP, za troskę jaką otaczają one ten młody hufiec, który po wielu trudnościach wreszcie czerpie i udziela coraz realniejszej pomocy naszemu przedsiębiorstwu.

Spotkanie zakończyło się wieczorkiem tanecznym, do którego przygrywał zespół „Klakson” z ZEA Bieńczyce. (KG)

Oby tak zawsze jeździli

Święto Zmarłych. Jest to jedyny dzień w roku, w którym mimo że święto, ruch w mieście od wczesnych godzin rannych do późnowieczornych jak w zwykły dzień powszedni. Całe rodziny zmierzają w kierunkach krakowskich cmentarzy. Tłum ubarwiony najpiękniejszymi kwiatami jesieni — chryzantemami, niesionymi dla tych, o których mimo nieraz długich lat ich nieobecności pamięć nie przeminęła.

Nie dla wszystkich dzień ten jest dniem wolnym od pracy — świętem. Dla wielu ludzi jest on dniem pracy. Z reguły trudniejszym niż inne dni w roku. Aby sprostać zwiększonym przewozom pasażerskim, ofiarne pracować muszą załogi PKP, PKS i nasza. Jak od tych pierwszych zależą połączenia nieraz odległych od siebie miejscowości w kraju, tak od naszej wymagają należy sprawnego komunikacji w mieście.

Aby wywiązać się jak najlepiej z obowiązku, jaki w dniu Święta Zmarłych stanął przed naszą załogą, uruchomione zostały dodatkowe linie autobusowe: specjalna „S” — 12 wozów z Dworca Głównego do cmentarza Rakowickiego, a następnie do Batowic i linia „R” — 8 wozów z ulicy Barskiej do cmentarza Rakowickiego oraz wzmocniono dwoma autobusami linię 150, kursującą jak zwykle z Dwor-

ca Wschodniego do Batowic. Uruchomiona została również dodatkowa linia tramwajowa nr „29” z Bieżanowa do Rakowic. Linię „25” kursującą normalnie z osiedla Piastów do Dworca Wschodniego, skierowano również do Rakowic. Trzeba jeszcze dodać, że wszystkie linie tramwajowe, kursujące w kierunkach cmentarzy, wzmocnione zostały wozami z innych linii.

Z zajezdni autobusowych wyjechało w tym dniu dodatkowo po jednym wozie ponad plan. Z dworca autobusowego w Borku Flakemkim, wyruszyły na miasto dwa wozy. Nie pozostały w tyle zajezdnie tramwajowe. Ilość wozów jakie z nich wyjechały, przekroczyła w tym dniu planowany stan. W ruchu były również jak w dzień powszedni 4 linie mikrobusek.

Nawet najwięksi malkontenci przyznać musieli, że MPK zdało w dniu Święta Zmarłych egzamin z organizacji i sprawności przewozów pasażerskich. Nie było większych zakłóceń w ciągłości ruchu na mieście. Z zainstalowanych głośników, słychać było rzetelną informację na temat poszczególnych linii, zarówno autobusowych jak i tramwajowych. Nikt długo na przystankach nie czekał, nie narzekał na tłok. Tym razem pod adresem MPK mówiło się: — Oby tak zawsze tak jeździli!!! M.B.

(Dokończenie ze str. 1)

ja? Ja, ja... najpierw był niepokój potem zaskoczenie i potem oszołomienie i satysfakcja. Ale dziś już przyzwyczajenie, zrozumiałem, że czeka mnie trudna praca, ogrom pracy dla tych, których rece ułożył mi ponad ich głowę. Zona, tak, zona się ucieczyła, ale „gościem będziesz w domu powiedziała”. Jestem tego świadom. Ale już nikt nie odbierze mi wiary w to że konkretna praca dla ludzi się opłaca. Oni to widzą, właśnie tę szarą codzienność która często ogranicza się do załatwiania drobnych spraw załogi”.

10 listopada br. Józef Kasprzyk brygadzią specjalistycznej brygady remontującej wagony typu 105 N w Montowni Zakładu Napraw Tramwajów MPK startował jako kandydat załogi z sali na delegata na VIII Zjazd Partii na Konferencję Sprawozdawczo-Wyborczą MPK. Jego właśnie wybrano i to dużą ilością punktów na reprezentanta na VIII Zjazd Partii krakowskiej załogi komunikacji miejskiej. Brawa... Brawa. Kim jest czło-

wiek cieszący się takim zaufaniem?

— Ma lat 39. Od 1960 r. pracuje w MPK. Była to jego pierwsza i jak dotąd pierwsza praca. Zaczynał od pracownika fizycznego transportu. Potem pracuje w warsztatach remontowych. Tu awansuje na brygadzię. W roku przyszłym obchodzić będzie 20-lecie pracy zawodowej w MPK. Członek partii od 1964 r. W ostatniej kadencji 1977—79 członek c-

niejszych np. przyszedł do mnie pracownik z prośbą o przeszerzowanie. Przechodzi na emeryturę. Za 40 lat do brej pracy należało mu się. Udało mi się w ciągu dwóch tygodni załatwić ten awans. Trzeba jednak przyznać że nie zawsze i nie we wszystkich sprawach udawało mi się pomóc. W sprawozdaniu tym tego nie ujął, bo przecież taka jest moja funkcja. Po to mnie wybrano i muszę się z pracy

sunki międzyludzkie były dobre, bo praca wtedy lepsza wydajniejsza... jak kto ma problemy to przeklina i nie chce mu się robić.

A praca? Polubiłem ją i nie zamienilibym na inną. Żyje sprawami przedsiębiorstwa. Zamierzam skończyć Technikum Robotnicze ale i tak wrócić do swojej brygady.

Zaskoczony byłem i usatysfakcjonowany zarazem, że

gzekutywy III OOP. Wcześniej II Sekretarz. Od 4 lat jest mężem zaufania. Ludzie przychodzą do mnie — z różnymi sprawami takimi jak zapomóg, zaopatrzenia bufetów. Odwiedzam chorujących. Moje odczucia; widzę, że koledzy i towarzysze docenili moją pracę i zwracają się do mnie o pomoc np. w wymianie ubrań roboczych (bo przy pracy brudnej należy częściej je wymieniać). Idę z nimi i załatwiam. Proszę również o załatwienie spraw o wiele istot-

społecznej jak najlepiej wywiązywać. Mąż zaufania nie może siedzieć w kącie. Do ludzi trzeba z niego wyjść i to jest cała humanizacja.

W tym roku wybrano mnie I sekretarzem III OOP. Organizacja liczy 61 członków. Włącznie z inżynierem wszyscy cieszyli się z moich wyborów. Sądzę, że szczerze. A to jest największa zapłata za dotychczasową pracę ale i zobowiązanie, że jeszcze lepiej muszę dbać o sprawy moich współpracowników. Chciałbym żeby sto-

delegaci widzieli we mnie człowieka godnego reprezentowania ich na zjeździe partii. Tak to przeżywałem, że nie byłem im w stanie podziękować. Teraz będą już delegatem jestem świadomy odpowiedzialności. Chciałbym móc pomóc w rozwiązywaniu problemów których jest tak dużo w MPK np. z częściami zamiennymi, wadliwą konstrukcją tak tramwaj typu 105 N jak i autobusów typu „Berliet”, w rozbudowie zaplecza, budowie zajezdni. Łatanie przybudów-

Ale by było lepiej i u nas w zakładzie można by co nieco zmienić. Uciekają nam godziny efektywnej pracy. Obserwuję to często że ludzie podczas godzin pracy wychodzą z zakładu, schodzą wcześniej na śniadanie. A równo z wybięciem godziny końca pracy wychodzą, punktualnie wychodzą. A więc poprawa dyscypliny!

Należałoby również zmienić wiele na odcinku zaopatrzenia. Brygadziści nie powinni chodzić za częściami czy asy-

gnatami po magazynach Transportu wewnętrznego, który u nas istnieje powinien przywieźć na stanowiska pracy potrzebne materiały.

I kolejna sprawa. Winni być też odpowiedni ludzie na stanowiskach. A w moim odczuciu tak nie jest. Wielu brygadzystów bierze dodatek i nie egzekwuje dyscypliny bo się nie chce ludziom narząca. Brygadziści ma dobre ustawie robotę i wymagać jej solidnego wykonania a także nie lać z każdą sprawą do mistrza czy kierownika.

A w partii? W jej szeregach powinni się znaleźć najlepsi pracownicy, którym powinno się wyjaśniać wszystkie intrygujące ich problemy. Na zebraniach my sobie musimy mówić szczerze, nie gmatwać spraw, ale je załatwiać, jest to jeden z warunków wzrostu szacunku dla organizacji. Bo jeśli ludzie słyszą nie tylko sprawozdania ale widzą realizację zgłaszanych przez siebie wniosków to rośnie ranga organizacji.

Janina Dziuro

W poprzednim numerze zamieściliśmy relację ze zwiadu, jaki wraz z Janem Budą przeprowadziliśmy sprawdzając technikę jazdy kierowców. Muszę przyznać, że pozytywne dla kierowców rezultaty zaskoczyły mnie. Sądziłem, że jest to w głównej mierze zasługa munduru pana Jana. Stąd obiecałem ponowny zwiad, tym razem już bez udziału umundurowanych pracowników przedsiębiorstwa. Wybrałem się na ten rajd krakowskimi autobusami we wtorek 30 października. Tym razem w godzinach popołudniowych.

Około godziny piętnastej wsiadłem na Placu Centralnym w Nowej Hucie w autobus „148” numer wozu 21495. Na liczniku 30 tysięcy kilometrów. Jedziemy. Zakręty, nawet bardzo ostre na tej trasie wóz bierze bez żadnych problemów. Technika jazdy kierowcy bez zastrzeżeń.

Rozmawiamy z kierowcą Janem Kaszkowskim. Pracuje on w MPK od dziesięciu lat. „Zdarł” już trzy Jelcze, niedawno dostał nowego Berlieta.

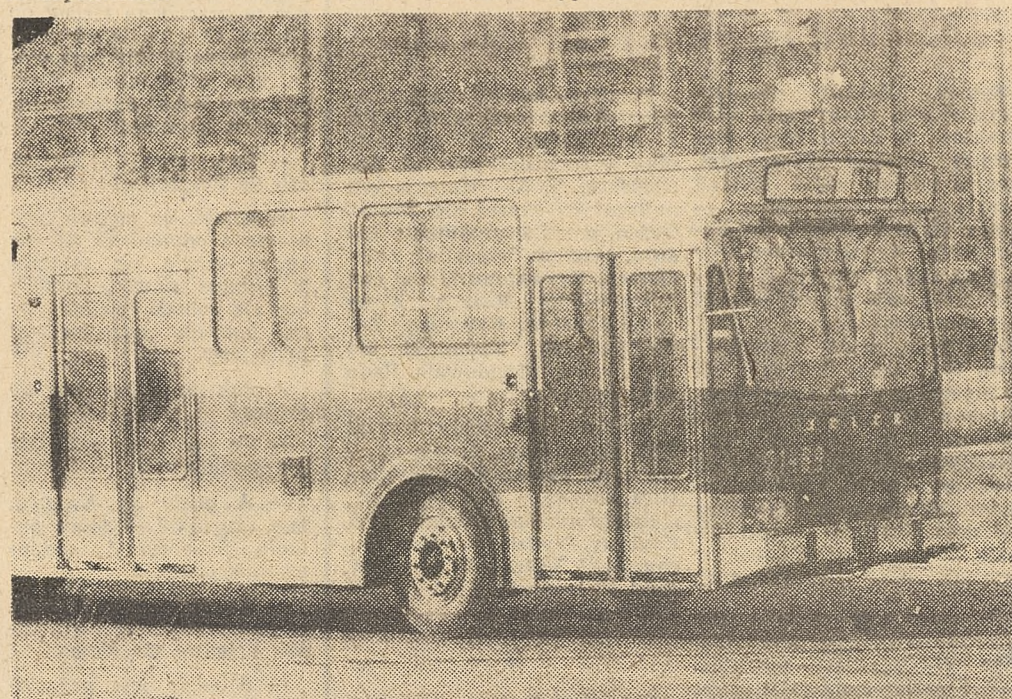
— Na razie spisuje się on bez zastrzeżeń — mówi — silnik znacznie lepszy niż w poprzednich egzemplarzach. Tylko, że przednie lewo-tyśko rozsypano się po 4 tysiącach kilometrów. Po 2 tys. zapaliła się instalacja elektryczna. I tak jednak widoczny znaczny postęp. Na pewno nieporównywalny z Jelczem jest komfort jazdy. Oczywiście na korzyść nowego autobusu.

Dziękuję za rozmowę, przesiadam się w wóz linii 127 numer 21492. Mam okazję podziwiać słynne już wśród naszych kierowców podgórskie drogi. Ta dzielnica faktycznie najmniej dba o całość MPK-owskiego sprzętu. Ulica Węglarska, czy sąsiednie nie nadają się do stałego ruchu naszych autobusów. Trudno się dziwić, że wozy dosłownie rozsypują się, gdy przyjdzie im jeździć po podobnych nawierzchniach. W czasie jazdy zauważyłem, że wózek przy ruszaniu szarpie. Kierowca Wiesław Tumidalski, mówi to, o czym już słyszałem od Jana Budy: Sprzęt i gaz w „Berlietach” wymagają ogromnego wyczucia od kierowcy. Skarży się także pan Wiesław na linię 127. Pomijając już nawet sprawę nawierzchni, to jeszcze tylko jedna kołcówka i na dodatek brak jakiegokolwiek zaplecza socjalnego.

Spostrzeżenia dotyczące sta-

nu nawierzchni dróg na ulicach, którymi wiedzie trasa 127 w pełni odnosi się również do podgórskiego odcinka linii 173. Zwłaszcza odcinek od ulicy Biezanowskiej do Nowego Prokocimia jest niemal nieprzejezdny. Nic więc dziwnego, że w samochodzie 21986 zaczynają psuć się poduszki powietrzne. A nie przejechał on jeszcze 40 tys. km. Kierowca Janusz Litwicki jeździł nim od maja i jak mówi, właśnie dziś zauważył, że coś niedobrego się dzieje.

W kolejnym autobusie numer 21983 spotykam Włodzimierza Pajaka. Niewiele może powiedzieć o tym samochodzie. Zrobił nim dopiero trzy kursy i na razie „wszystko gra”. Jego wózek 21955 także spisuje się dobrze, tyle, że przed czterema dniami zepsuła się pompa paliwowa i do 30 października nie została naprawiona.



Kto winien, producent, czy kierowcy?

Druga runda

Dojeżdżam bez przygód autobusem 173 do przystanku koło Jubilat, tam przesiadam w 164 nr 21932. Jazda również odbywa się sprawnie, mimo wzmożonego przedświątecznego ruchu. Kierowca Edward Kluczewski mówi, że ma nieco kłopotów z hamulcem, ale muszę przyznać, że pasażerowie tego nie zauważają.

I wreszcie ostatni autobus. Krzysztof Janik, wozem 21931 jeździ już od 4 rano. Jest godziną osiemnastą. Miał on wprawdzie tzw. „dwurazówkę”, ale było mało wozów na linii i na prośbę dyspozytora nie zjechał do zajezdni w czasie przysługującej mu przerwy. Pytam o to jak sprawuje się samochód. Odpowiedź jest wymowna:

— Silnik, silnik i jeszcze raz silnik. Zrobiłem niespełna 50 tys. km, a miałem już kilka poważnych napraw. Płonęła także instalacja elektryczna i to właśnie dzisiaj. Na szczęście udało mi się ugasić.

Po drodze wyprzedzamy

KRZYSZTOF GACEK

„Chciała pani rozmawiać z 10 wozów, a bywa... jest 4 i nami o możliwościach, oszczędności. My chcemy powiedzieć o braku możliwości. Ze widziemy w czarnych kolorach? No co? Inaczej nie można. Rozumiemy, że potrzeba chwili wymaga oszczędności. A tak naprawdę mówiąc już nie jak na niektórych zebraniach... że kryzys, że... postawa obywatelska — tak między nami jesteśmy za tym żeby oszczędzać. Co tu dużo gadać. Przecież wpadłby „lewy” grosz do kieszeni. Tylko jak to zrobić? Brak wtrysków do paliwa, pomp. Ja mam nowy wózek. Tylko co z tego? Z tyłu jak jadę jest ciemno, tak strasznie kopci. Majster na warsztacie nie przyjmie do naprawy, bo autobus jeździ. Mam prawo jeżeli przez trzy dni jest

Przyznam, że sama podczas rozmowy przekonana byłam, iż przy indywidualnym rozliczaniu zużycia paliwa, kierowcy będą na minusie. Zainteresowani — a więc kierowcy z Bieńczy nie znali norm według których będą ich rozliczać. Wielu z nich brało premie za

JESTEŚMY ZA...

Ale jak pokonać poprzeczkę

przepełnił wózek odstawił. Prawo prawem, ale go nie zrobią bo nie mają części. Nowego nie dadzą bo brak wozów. I co w tej sytuacji niby ja mam płacić za przepełni? Inna sprawa. Linia 144 wyjeżdża ciągle z podporządkowanej. Czy ktoś to uwzględnił przy opracowywaniu norm? Przecież tam cały czas w użyciu jest sprzęt i gaz. A pomyślał ktoś o takich dniach jak tandeta We wtorki i piątki? Gdyby nawet wszystkie autobusy jeździły na trasie, przepełnił będzie. Likwidacja przystanków to dla nas woda na młyn. Tylko jakoś nie możemy zrozumieć dlaczego na linii 115 — po korekcie przystanków ogólnie w mieście — przybyło aż 5 nowych? Przecież tam na czterystumetrowym odcinku są aż... 4 przystanki. O czym tu więc mówić? Taka np. linia 126 zaraz za przystankiem na Widoku jest przystanek na ządanie. Pytam po co? Co prawda pasażerowie mi wyjaśnili, że „mieszka tam ważna osoba... MPK i to w dodatku w mundurze”.

A na 151 w Wyciążu pod kawiarnią przystanek jest dla... pijaków. Nikt inny tam nie wsiada. Taka linia 129. Przecież tam studenci robią zawody i w tyle wozu układają się jak śledzie. Zamiaszt 150 osób wiozę 300. Przecież nie mogę mieć na to wpływu, a nieśledzi ma to wpływ na przepełni. A tak na ukoronowanie rozmowy. Jeżeli na linii ma być oszczędności dwa lata temu, kiedy także stosowano indywidualne rozliczanie. Długo tej szansy dla siebie nie widzą, bo jak mi powiedzieli „dwa lata temu były wtryski”.

Ten niepokój budzi także inna sprawa. Kierowcy tankują paliwo po zakończeniu pracy. Przy temperaturach minusowych autobus musi być „na chodzie” bo... słabe akumulatory i rano nie zapali. Kierowcy nie wiedzą, że w każdym dniu mistrz powinien zgłaszać w stacji paliw, które wozy były „na chodzie” i za różnicę między paliwem zatankowanym wieczorem a „zastanym” rano kierowca nie płaci. Ale ci z którymi rozmawiałem o tym także nie wiedzieli. Nie zorientowali się także że jeżeli na linii nie ma wszystkich przewidzianych autobusów i pozostali kierowcy mają przepełni, powinni wpisywać ten fakt w kartę, a dyspozytor potwierdzić. Wtedy kierowca nie płaci. Nie wiedzą kierowcy także że wzorem sprzed 1,5 roku również będą wysyłane wykazy linii na których spala się więcej paliwa niż przewiduje norma do Zjednoczenia i nasze postulaty prawdopodobnie będą uwzględnione. Chyba coś z tą informacją pracowników jest nie tak. Kierowcy powinni wiedzieć w jakich sytuacjach będą płacić za przepełni, bo jak widać nie we wszystkich.

MPK poprzez nasze Zjednoczenie wystąpiło do ministerstwa o pozwolenie na tak zwane normy wyjątkowe — a więc wyższe od obowiązujących — dla 16 linii krakowskich. Obecnie nie będzie też w naszym przedsiębiorstwie, dla każdego typu autobusów, wiele norm. Obliczenie przystosowane jest bowiem do systemu ETC i np. dla „Berlietów” będzie tylko 4 normy plus podstawowa, z tym, że nie ujmuje się tych najniższych, a te najwyższe.

Jak powiedział inż. J. Warzecha istnieje szansa uzyskania oszczędności w bilansie miesięcznym jeżeli kierowca jeździ w turnusie. Reakompensuje sobie „linie trudne”, „liniami lżejszymi”. Ale co będzie jeżeli jest do danej linii akurat trudnej przypisany?

Najważniejszym jednak problemem w tym wszystkim niewątpliwie do rozwiązania w przedsiębiorstwie jest brak wtrysków. Nie ma ich w całym kraju. Organizacja partyjna wraz z administracją przedsiębiorstwa wyczerpały już wszelkie możliwości załatwiania tej sprawy. Jeden wtrysk kosztuje 300 zł. Nasze przedsiębiorstwo potrzebuje ich 1000. Czy ich produkcja, bądź zakup, nie byłaby korzystniejsza ekonomicznie niż zakup paliwa za dewizy? Nie trzeba chyba być ekonomistą by stwierdzić, że tak.

Tyle przedsiębiorstw — nawet z Krakowa — pracuje w Czechosłowacji. Można by chyba się dogadać z dyrektorami tych przedsiębiorstw. Być może oni wykonując pewne prace u poludniowych sąsiadów mogliby uzyskać środki na zakup końcówek wtryskiwaczy. Może za jakąś dodatkową pracę? Opiłoby się chyba obydwu stronom.

Pomijając ekonomiczną stronę braku końcówek, jest jeszcze inna — bo ja wiem czy nie ważniejsza choć niewymierna w zlotówkach — ochrona środowiska.

KRZYSZTOF GACEK

FILOMENA SERWIN

Mistrz kierownicy

O tym, że Józef Lenart zdobył pierwsze miejsce w konkursie na najlepszego kierowcę MPK w 1978 r. już pisaliśmy. Tym razem chcemy przedstawić czytelnikom zwycięzcę.

W Głównej Dyspozytorni dowiedziałem się, że pan Lenart zazwyczaj jeździ na linii 132. Tym razem jednak kierowca nr 3218 (taki jest numer służbowy zwycięzcy konkursu) obsługiwał linię 164. Udałem się więc na Plac Wolności, aby tam, odnaleźć trzynastą „164”. Po chwili na przystanek podjechał Jelcz. Na tablicy czołowej numer linii 164. Wsiadłem więc, aby zorientować się, gdzie w tej chwili może być wózek Lenarta. Po cichu myślę, „a może mi się udało”. Może to właśnie ten autobus.

Już po kilkuset metrach jazdy, zanim jeszcze dotarłem przeciskając się wśród pasażerów, do kierowcy, wiem, że nie mam do czynienia z mistrzem kierowcy. Gwałtowne hamowanie, tuż przed tyłem czekającego na zielone światła fiata, powoduje sporo zaniepokojenia. Ktoś domaga się od kierowcy plastra, aby opatrzyć skaleczoną w czasie upadku dłoń, ktoś inny mocno podenerwowany, w ostrych słowach zwraca mu uwagę, aby jeździł ostrożniej. Interwieniu staram się przekonać ludzi, że dalsze denerwowanie kierowcy nie ma sensu.

— Raz mu się zdarzyło — mówię

— Ładne raz, przed chwilą było to samo — wykrzykuje jeden z pasażerów.

Po chwili widzę, że jednak nie mam racji. Młody człowiek za kierownicą jedzie z szybkością, którą trudno uznać za bezpieczną. Widząc, że się nieco uspokoił, na przystanku podchodzę i pytam:

— Który pan ma numer kolejnego autobusu?

— A do czego to panu potrzebne? Kierowca jest wyraźnie przestraszony.

— Szukam wozu trzynastego, on jest przed panem, czy z tyłu?

— Przede mną.

Jadę więc dalej. W Woli Duchackiej wysiadam. Podchodzę do przystanku w kierunku centrum. Po kilku minutach podjeżdża Berliet numer 21915. Pytam kierowcę o 164 (trzynastą).

— To ja jestem.

— Pan Lenart, tak?

— Owszem.

— Wobec tego nie przeszkadzam teraz. Chciałbym z panem porozmawiać na końcówce.

— Proszę bardzo.

Siadam więc na jednym z wolnych miejsc. Tym razem jazda wygląda zupełnie inaczej. Łagodne przyspieszenia, miękkie hamowania. Rozglądam się po samochodzie. Względnie jakby jeździł nie więcej niż dwa, najwyżej trzy miesiące. Potem dowiem się, że Lenart wraz ze swym zmiennikiem eksploatują go już od maja 1978 r. Spokojnie, bez żadnych niespodzianek, dojeżdżamy do os. XXX-lecia. Podchodzę do kierowcy. Pierwsza rzecz, jaka rzuca mi się w oczy to, spoczywająca na desce rozdzielczej zegarek z dokładnym czasem. Tak — u pana Lenarta punktualność jest w cenie.

— Chciałem pogratulować panu zwycięstwa we współzawodnictwie za ubiegły rok i zapytać, na czym polega ten konkurs?

— Dziękuję bardzo. Współzawodnictwo było prowadzone przez cały rok. Oceniano

punktualność jazdy, ilość zjazdów, brak skarg pasażerów, czystość samochodu, jazdę w umiundurowaniu itd.

— Pracuję pan w MPK od czterech lat. Czy poprzednia też był pan kierowcą?

— Tak. Najpierw 20 lat w PKS-ie, gdzie nie chwając się zawsze uważano mnie za jednego z lepszych, potem dwa lata w komunikacji miejskiej

Parę takich przymusowych noclegów, w wozie zresztą przeżyłem.

— Dzisiaj po raz pierwszy jeździ pan na linii 164 opuszczając część przystanków. Jakże są pana i pasażerów oczekiwania w tej kwestii?

— Jak najlepsze. Znacznie ułatwia nam to jazdę. Wreszcie chociaż częściowo możemy korzystać z tzw. „zielonej fali” w Alejach Trzech Wieszczów. Pasażerowie też przyjmują zmiany z zrozumieniem. Jak dotychczas tylko jeden pan usiłował się ze mną awanturować, ale widząc, że nie reaguję uspokoił się. Paru osobom, które grzecznie prosiły, twierdząc, że nie wiedziały o zmianach, stanąłem na tych skasowanych przystankach.

— Co pan może powiedzieć kierowcom, którzy chcieliby zostać tymi najlepszymi w przedsiębiorstwie?

— No cóż, kierowca przed wyjazdem z zajezdni powinien osobiście dotknąć każdej części, wszystko sprawdzić. Wtedy jestem pewien, że będę jeździł bezpiecznie i bez awaryjnie, że oddam w pełni sprawny wózek zmiennikowi. A poza tym trzeba lubić pracę. Często jeżdżę na „132”. Zdarzało się nieraz, że i czternaście godzin człowiek przejeżdżał za kółkiem.

— A dodajmy, że jest to jedna z najtrudniejszych linii...

— Tak. Ja jednak nie czuję zmęczenia. Po prostu praca sprawia mi przyjemność. Ale przepraszam pana jest 11.39, o 11.40 mam odjechać.

Dobięga więc końca rozmowa z najlepszym naszym kierowcą. Kierowcą, którego staż pracy w MPK jest co prawda niewielki, ale, któremu braku doświadczenia na pewno zarzucić nie można. I kierowcą, który lubi swoją pracę. Tylko tyle. A może aż tyle.

KRZYSZTOF GACEK

