

Jest lepiej

Co z planem, panie kierowniku?

Rok 1979 dobiega końca. W krakowskiej komunikacji stał on pod znakiem stopniowej poprawy. A jak widzą go kierownicy klubowych zakładów przedsiębiorstwa? Czy uda im się zrealizować tegoroczne zadania planowe?

Mówi zastępca kierownika ZET Nowa Huta Andrzej Grochala:

Zadania grudniowe mamy nadzieję wykonać, nie jesteśmy jednak w stanie nadrobić całorocznych zaległości. W pierwszym półroczu sytuacja była bardzo niedobra. Bieżące plany operatywne są nieznacznie przekraczane i jeżeli nie będzie jakiegoś kataklizmu z pogodą, to przyszły rok powinien być lepszy, choć wyniki, które w tej chwili osiągamy, okupione są nadludzkim wysiłkiem załogi, bo brak autobusów także panuje u części zamiennych, brak urzą-

dzeń. Ludzie mają remontować wozy, wymontowują brakujące części z poważnie uszkodzonych.

Zastępca kierownika ZET Podgórze Stanisław Świętoniowski prosi o pomoc w odpowiedzi panią Marię I-dryan, dysponującą bieżącymi danymi. Wspólnie przedstawia sytuację:

Wskaznik gotowości po 11 miesiącach kształtuje się prawidłowo, podobnie wykorzystanie taboru, także plan remontów zostanie wykonany, natomiast mniej niż zaplanowano, przejadą wozy z Podgórza kilometrów.

Choć nie lubię określenia trudności obiektywne, to jednak tutaj muszę przyznać rację rozmówcom. Brak wykonania planu wozokilometrów spowodowany jest dodatkowymi wolnymi sobotami, kiedy to obowiązywał świąteczny rozkład jazdy.

W Zakładach Eksploatacji Autobusów także panuje u-

stępca kierownika z Bieńczy — Jerzy Urbanik twierdzi, że najgorsze już chyba za nimi. Aktualnie „wychodzi” liczba wozów większa niż zaplanowano. Ale na wynikach rocznych, zaważył początek roku. Ogromnych zaległości z tego okresu, nie da się już nadrobić. Tym niemniej w tej jeźdni od marca widać stopniową poprawę. Najlepszy dowód, że przestała już straszyc z mora braku sprawnych samochodów. Przykładowo na 176 jednostek zaplanowanych, 12 grudnia wyjechało 183.

Kierownik zajezdni w Czyżynach Jan Chlebda, zamiast odpowiedzieć, wskazuje na umieszczone na ścianie gabinecie wykresy. Mniej więcej od lipca krzywe tryumfalnie idą do góry. I choć nie są one jeszcze na poziomie zakładanym na początek roku, to jednak poprawę już widać. I tu jednak zaległości nie da się odrobić. W każdym razie bieżące zadania są realizowane. (Dokończenie na str. 2)

• Dobiega końca malowanie hali w IV zajezdni. Kolor może niezupełnie taki, o jakim marzyli pracujący tam ludzie, ale najważniejsze, że hala wygląda jak nowa.

• W Zakładzie Eksploatacji Autobusów w Czyżynach powstaje aktualnie kompresor, pomieszczenie gospodarcze, dyspozytornia. Prace wykonuje Zakład Budowlany, przy pomocy pracowników zajezdni.

• Bardzo dobrze jeżdżą jak na razie autobusy na przywróconej linii pospiesznej A. Oby tak dalej!

15 dni w MPK

• Zarząd VI Koła ZSMP przy ZEA Czyżyny zorganizował 1 grudnia zabawę andrzejkową dla wychowanków Domu Dziecka, którym opiekuje się to koło. W przesłanym do naszej redakcji zawiadomieniu członkowie koła zachęcają innych do naśladowstwa i obiecują patronatem innych domów.

• Jakże inna — już mniej sympatyczna postać — zajął kierowca o nr autobusu 22826 widząc rozpaczliwie machających około 40 pasażerów autobusu, który tam właśnie się zepsuł między przystankami na ul. Biechanowskiej — mruknął: „Przystanek jest dalej”. Dodajmy, że było to 13 listopada br. godz. 20.30. No cóż „dobrze tak pasażerom” bo co wsiadali do autobusu, który miał się zepsuć?

• Pion dyrektora ds. ruchu wzdaje codziennie „Raport o stanie komunikacji”. Trzeba będzie chyba zaniechać drukowania punktu IV gdyż jak wynika z raportu żadnych istotnych wydarzeń społecznych, politycznych, kadrowych i socjalnych nie ma w przedsiębiorstwie. Szkoda.

• Jakże mile zaskoczeni byli pasażerowie tramwaju linii „5” 30 listopada br. Motornicz nr sl. 264 wysiadł z tramwaju, pobiegł do stojącej przed nim „piętnastki” — prosiąc kolegę by ten poczekał na „jego” pasażerów, gdyż on zjeżdża z Ronda do zajezdni z powodu usterki. F.S. i K.G.



Jeśli w droge, to tylko tak.

Rodzina przede wszystkim

wach rodziny. Dopiero lata siedemdziesiąte przyniosły zwrot w tej sprawie.

Rozszerzono znacznie zakres pomocy socjalnej rodzinie. M. in.: przedłużono płatne urlopy macierzyńskie z 12 do 16 i 18 tygodni oraz bezpłatne urlopy opiekuńcze z 1 roku do 3 lat, rozszerzono uprawnienia kobiet wychowujących dzieci do zwolnienia z pracy z 30 dni do 60 w roku na opiekę nad dzieckiem w przypadku jego choroby, wprowadzono powszechne jednorazowe zasiłki z tytułu urodzenia dziecka, wprowadzono dodatek w wysokości 500 zł miesięcznie z tytułu posiadania dzieci kalekich, podwyższono granicę wieku uprawniającego do pobierania zasiłku na kształcenie się dzieci, zwiększono liczbę miejsc w żłobkach i placówkach wychowania przedszkolnego, utworzono fundusz alimentacyjny, zapewniający wypłatę świadczeń w przypadku trudności przy ściąganiu alimentów, podwyższono dodatki rodzinne dla emerytów i rencistów I grupy oraz wprowadzono dodatek dla każdego emeryta przekraczającego 80 lat w wysokości 500 zł miesięcznie, umożliwiono wcześniejsze przechodzenie na emeryturę kobietom, inwalidom oraz kombatanom.

Nie można jednak powiedzieć, aby działania te zlikwidowały wszystkie problemy stojące przed współczesną polską rodziną. Wiadomo, że w dalszym ciągu brak miejsc w żłobkach i przedszkolach, że niektóre świadczenia na rzecz mło-

dych matek i młodych małżeństw w innych krajach socjalistycznych są o wiele szersze itd. Dlatego działania na rzecz poprawy sytuacji rodziny będą w dalszym ciągu kontynuowane. Jak wiemy działa już powołana przez władze centralne Rada do spraw Rodziny. Opracowuje ona program dalszych działań na rzecz umacniania polskiej rodziny. Program ten jest także zawarty w wytycznych na VIII Zjazd. Warto tu go przypomnieć, bo przecież umieszczenie pewnych postulatów w wytycznych jest jakoby zobowiązaniem do wcielenia ich w najbliższej przyszłości w życie. Przede wszystkim godne podkreślenia jest wypunktowanie spraw rodziny w tytule jednego z rozdziałów wytycznych. Świadczy to już o randze, którą nadaje się problemowi. Czytamy dalej w wytycznych: „umacnianie rodziny, prawidłowe spełnianie przez nią funkcji rozwojowych i opiekuńczych wymaga kontynuacji działań zapewniających rodzinom poczucie pełnego bezpieczeństwa, w tym prawa do pracy, nauki i wypoczynku, opieki zdrowotnej i pomocy w wychowaniu dzieci”. Dalej wytyczne zapowiadają m. in.: poprawę sytuacji materialnej i socjalnej rodzin wielodzietnych, matek wychowujących samotnie dzieci, rodzin utrzymujących dzieci i osoby niepełnosprawne, doskonalenia świadczeń dla kobiet wychowujących dzieci małe, zwiększenie możliwości pracy nakładczej i w niepełnym wymiarze godzin, co pozwoli i kobietom łączyć opiekę nad dzieckiem z pracą zarobkową. Jeśli zamierzenia te będą realizowane, możemy być spokojni o przyszłość naszych polskich rodzin.

LECH KORECKI

Czy byliście już kiedyś, drodzy Czytelnicy, na słynnej wystawie „Polaków portret własny” w Muzeum Narodowym? Jeśli nie to zachęcam. Może uda się Wam kupić jeszcze katalog wystawy. Nie namawiałbym do jego kupna, gdyby to był taki sobie zwykły katalog, z reprodukcjami obrazów tylko. Zawiera on bowiem także 7 szkiców naszych uczonych na temat społeczeństwa polskiego w różnych epokach. Najciekawszy jest ten ostatni, pióra socjologa Stefana Nowaka, o przekształcaniu i odczuciach współczesnych na VIII Zjazd PZPR. Choćby tylko dlatego, że Nowak opisuje nam na podstawie badań i ankiet czego my jako społeczeństwo chcemy, jakie są nasze potrzeby i preferencje. Wytyczne natomiast mówią o programie naszych władz na najbliższe lata. Czy więc nasze społeczne oczekiwania znajdują pokrycie w programie zarysowanym w wytycznych? Warto się nad tym zastanowić.

Jedną z najbardziej cenionych obecnie w naszym społeczeństwie wartości jest jak twierdzi Stefan Nowak — rodzina. Większość naszych pragnień i oczekiwań związana jest z rodziną. „Potrzeby rodziny postrzegane są jako słuszne i ludzie spodziewają się, iż właśnie państwo powinno je zaspokoić” — pisze Nowak. Wydawać by się mogło, że w tym stwierdzeniu nie ma nic dziwnego i specjalnego. Że to przecież normalne i zrozumiałe, że rodzina jest najważniejsza. Ale pamiętać musimy, że nie wszędzie tak jest jak w Polsce, nie w każdym kraju rodzina tak mocno wiąże i cementuje ludzi. I pamiętać też musimy, że i u nas nie tak dawno niewiele jeszcze w oficjalnych programach mówiło się o spra-

(Dokończenie z s. 1)

ne, a nawet lekko przekroczone. Plan na grudzień powinien być wykonany w całości. Dla porównania sytuacji przykład. 7 grudnia 1978 r. na linii z tej zajeżdżni wyjechało 80 samochodów, 7 grudnia br. — 151. Komentarz chyba zbyt optymistyczny.

Kierownik Zakładu Sieci i Podstacji Trakcyjnych Jan Sokolowski mówi: mieliśmy wyremontować w trzech kwartałach 6911 metrów bieżących sieci, wyremontowaliśmy 6919 metrów, a więc więcej. Realizujemy i będziemy realizować zadania. Nie wyszła budowa podstacji w Cementowni, ale po prostu do dzisiaj nie mamy zezwolenia na ten obiekt. Za to ułożyliśmy wreszcie kable zasilające w Podgórzu.

Także kierownik Zakładu Naprawy Autobusów Janusz Kucharski jest zadowolony:

— Jest dobrze. Akcję „54” zgodnie z założeniami zakończymy do końca roku. Wszystkie autobusy objęte akcją już naprawiamy. Wreszcie mamy potrzebne części. Wykonamy wszystkie nalożone zadania także w innych wskaźnikach. Już na początku grudnia mamy przekroczony plan regeneracji części, podobnie re-

W odpowiedzi na notatkę prasową pt. „Za co te pieniądze” zamieszczoną w „Sygnalach MPK” nr 10 z roku bieżącego w zupełności dzielimy zdanie, że mogą się rodzić wątpliwości u kierowców i motorniczych za co i ile pieniędzy dostają po przepracowaniu miesiąca. Pragnę jednak podkreślić, że mnóstwo elementów płacowych nie pozwala niekiedy na dokonanie bardzo czytelnych zapisów w liście płac.

Dla umożliwienia kierowcom i motorniczym dokładnego zorientowania się co do wysokości uzyskanego zarobku za przepracowany miesiąc przygotowano wzór karty wyszczególniający elementy płacowe i dołączony do koperty z wypłatą za lipiec br.

Kierownik Działu Obrachunków Płac i Zasiłków RYSZARD NOWACZEK

W Zakładzie Naprawy Tramwajów inż. Bronisław Pyka mówi:

— „Jest ciężko, „krew się leje”, ale chcemy zdążyć na wiosnę. Następne dni raczej pa-

Wieloletni kierownik Zakładu Budowlanego twierdzi, że zadania zostaną wykonane, a nawet wykroczone, zarówno pod względem finansowym, jak i

Wieloletni kierownik Zakładu Budowlanego twierdzi, że zadania zostaną wykonane, a nawet wykroczone, zarówno pod względem finansowym, jak i

Wieloletni kierownik Zakładu Budowlanego twierdzi, że zadania zostaną wykonane, a nawet wykroczone, zarówno pod względem finansowym, jak i

ORZECZNICTWO SĄDÓW PRACY

Cena lekkomyślności

Krzysztof Sz. podjął pracę na dwóch zupełnie wykluczających się dokumentach. MPK nie pozostało w tej sytuacji oczywiście nie inne, jak zastosować się do próśb byłego pracownika i wyrazić przedsiębiorstwo zobowiązało się pokryć koszty kursu na prawo jazdy kat. DM oraz płacić szkolonemu wynagrodzenie do czasu ukończenia kursu. Krzysztof Sz. zobowiązał się natomiast do podjęcia pracy w MPK w charakterze kierowcy autobusowego i do wykonywania jej przez okres przynajmniej trzech lat. Umowa przewidywała, że w razie ustania zatrudnienia z powodu zaistnienia przyczyn zawinionych przez Krzysztofa Sz., zwróci on MPK poniesione w związku ze szkoleniem koszty.

Przez półtora roku pracownik pełnił obowiązki kierowcy. Z dniem 7 kwietnia 1979 r. umowa o pracę z ob. Krzysztofem Sz. została rozwiązana przez zakład pracy bez wypowiedzenia — z jego winy.

I wówczas okazało się, jak mało znaczy dla Krzysztofa Sz. podpis. Mimo, że w 1977 r. podpisał dokument jednoznacznie stwierdzający, że w takiej sytuacji zobowiązuje się zwrócić koszty szkolenia, to w aktach sprawy pozostaje taki dokument następujący:

„Oświadczam, że kwoty zł 25 tys. za kurs kat. „D” nie zapłacię i proszę o skierowanie sprawy na drogę postępowania sądowego.

Krzysztof Sz.”

A więc w ciągu półtora roku człowiek ten złożył podpis,

K.G.

Nowi o problemach

Skorzystałem z zaproszenia Zakładu Naprawy Tramwajów na spotkanie z nowoprzyjętymi pracownikami. Z władzami Zakładu spotkałem się także pracownicy, którzy w wyniku reorganizacji przedsiębiorstwa pracują aktualnie w tym Zakładzie. Przy herbacie i paluszkach rozmawiano o problemach związanych z adaptacją nowych pracowników. Obok spraw obchodzących tylko zainteresowanych (warunki socjalne, zapewnienie odpowiednich środków do mycia), poruszano też kwestie ważne dla całego przedsiębiorstwa. A więc chociażby bardzo długi okres przeprowadzania badań wstępnych, przed przyjęciem nowych pracowników w atmosferę zakładu pracy, pozwalając im zapoznać się z najpoważniejszymi problemami, a jednocześnie przedstawić własny punkt widzenia wielu spraw, gdzie indziej, gdzie nie musi

(K.G.)

W nawiązaniu do notatki w „Sygnalach” z dnia 16—31. X. br. sygnalizującej o braku dyspozytora na końcówce linii 164 w Piaskach informuje, że końcówkę tę zorganizowano wprost na jezdni ul. Nowosadzieckiej i nie przygotowana jest ona do prowadzenia ciągłego nadzoru. Nadzór jedynie w godzinach szczytu przewozowego

Śladami naszych interwencji

zapewniamy na os. XXX-lecia PRL.

Brak służb nie zezwala na rozszerzenie ilości stałych punktów kontroli ruchu. Nawet zwiększenie kontroli lotnych napotyka na bariery osobowe i transportowe. Niemniej jeszcze w ciągu listopada zwiększymy ilość lotnych kontroli przy użyciu 5 radiowozów, które dwa razy w tygodniu patrolami złożonymi z służb eksploatacyjno-technicznych wzmocnią kontrole Wydziału Nadzoru Ruchu na liniach, w tym linii 164, a nadto i takich linii, które również wskazano w Sygnalach jak 105, 124, 129.

Kierownik Wydziału Nadzoru Ruchu mgr MARIAN DUDEK

MGLISTY JESIENNY WIECZÓR. NA PĘTLI W NOWYM PROKOCIMIU STOJĄ TRZY AUTOBUSY LINII „173”. PODCHODZĄ DO PIERWSZEGO Z WÓZÓW

— Co to się stało? — pytam kierowcy.

— Nic. Wszyscy mamy opóźnienie, bo w takich warunkach tylko wariat będzie przestrzegał rozkładu. Jeździmy więc jak się da, a potem staramy się na końcówkach utrzymać odległość.

— To przydałby się tutaj regulator — mówię.

— A po co? — Kierowca nie ukrywa zdziwienia. — Żeby białemu narobił. Sami sobie świetnie radzimy.

Wymowna to ocena pracy dyspozytorów, a jednocześnie sugestia, aby skończyć z zasadą traktowania pracy dyspozytora jako łatwej. Bo musimy w końcu zrozumieć, że od dyspozytora, jego fachowości, zwłaszcza w sytuacji ciągłego braku taboru zależy bardzo wiele. A choć starsi, doświadczeni kierowcy, tacy jak mój rozmówca, poradzą sobie sami, to jednak dla młodych, dyspozytor na końcówce, to spore ułatwienie pracy.

— Wróćmy jeszcze do sprawy rozkładów jazdy. Obliczam prędkość z jaką autobusy linii „173” mają przemierzać niełatwą śródmiejską trasę z dużą ilością skrzyżowań, na których istnieje sygnalizacja świetlna. Wychodzi 21,5 km/godz. w szczyty. To dużo. A zresztą gdybyśmy nawet tak nie uważali to widok stojących na petli opóźnionych autobusów zastępuje wszelkie komentarze. Przecież ich kierowcy nie spóźniają się, aby zrobić komuś na złość. Dla nich takie opóźnienia to też komplikacja w pracy. Widząc, że Wilnie notuje, mój rozmówca pyta:

— A do czego to panu potrzebne?

— Pracuję w „Sygnalach” i chciałem napisać artykuł.

— To mam do pana prośbę, a właściwie dwie, w imieniu wszystkich kierowców pracujących na tej linii. Kiedys napisałeś, aby dobić parę minut na linii „136” i pomogło. Podobnie i u nas, przydałoby się choć 10 minut na kurs, wtedy mniej byłoby takich sytuacji jak w tej chwili. To jedna sprawa, a druga? Może najlepiej będzie

Zareagowali

ELEMENTY PŁACOWE w/g LISTY PŁAC

1. Nr Kolumny, 2. Dni pracy, 3. Nazwisko i imię, 4. Stawka osobistego zaszerzeganiania, 5. Ilość godzin zasadniczych i dyżuru, 6. Kwota płacy zasadniczej, 7. % wysługi lat, 8. Kwota dodatku za wysługę lat, 9. Premia regulaminowa i specjalna, 10. Ilość godz. nadliczbowych 50% i 100%, 11. Wartość dopłaty za godz. nadl. 50% i 100%, 12. Dodatek zdawczo-odbiorczy (ilość dni pracy $\times 4$ zł), 13. Ilość godz. nocnych 15% i 30%, 14. Wartość dodatku za godz. nocne 15% i 30%, 15. Dodatek za czynności konduktorskie (ilość dni pracy $\times 12$ zł bądź: ilość dni pracy $\times 24$ zł, bądź ilość dni pracy

$\times 32$ zł), 16. Szkolenie uczniów lub BHP, 17. Dodatek za rodzaj pojazdu (ilość godz. zas. i dyżuru $\times 7$ zł), 18. Dodatek za przyczepę (ilość godz. jazdy z przyczepą $\times 2,50$ zł), 19. Dodatek za przerywany czas pracy (ilość godz. przerwy $\times 10,60$ zł dla prac. zaszerz. do V kategorii 11,— zł dla prac. zaszerz. do VI kat., 11,50 zł dla prac. zaszerz. do VII kat., 12,— zł dla prac. zaszerz. do VIII kategorii w zależności od osobistego zaszerzeganiania, 20. Urlopy, 21. Delegacje, 22. Inne, 23. Za mycie wozów w/g stawek ryczałtowych, Za sprzedaż biletów — w/g stawki ryczałtowej zł 800 lub 1.000, 24. Za jazdę z wyścieczką — w/g stawki ryczałt. zł 200, 25. Premia oszczędnościowa.



Artykuł z dedykacją

jak panu pokażę. Niech pan podjedzie ze mną jeden przystanek.

Wsiadam więc do wozu. Jedziemy. Dojeżdżamy do skrzyżowania w kierunku ulicy Bieżanowskiej.

— No proszę bardzo. Tutaj konieczne są światła. Przecież nie widać. Zaraz po skrócie wjeżdżamy na tor tramwajowy. Jeżeli tramwaj nadjeżdża od strony Nowego Bieżanowa, to dostrzec go możemy dopiero w ostatniej chwili. A może się zdarzyć, że wtedy będzie już za późno...

Przyznaję rację kierowcy. Faktycznie, na tym skrzyżowaniu, zwłaszcza po zmroku widać niewiele. Jak najszybciej więc należy zainstalować tam sygnalizację ostrzegawczą przed zbliżającym się tramwajem.

Decyduję się na dalszą jazdę. W Alejach z powodu energetycznych oszczędności nie działa sygnalizacja świetlna. I la autobusów może to być ułatwienie w jeździe, ale za to jak bardzo zagraża bezpieczeństwu!

Następny autobus, i następny kierowca. Spotykam go na osiedlu XXX-lecia. Linia „164”. Godzina osiemnasta.

— Właściwie powinienem już zjeżdżać. O 18.05 mam być w zajeżdżni. Tyle, że zjadłem mam z Piasków. Wielkich, a gdzie w tej chwili jestem, to pan widzi. Pojadę jeszcze tę pół kursu bo właśnie zepsuł się poprzedni wóz i nie będę pogarszał sytuacji na trasie. A w rezultacie w zajeżdżni będzie, koto dziewiętnaste.

I tym razem obliczam przeciętną prędkość autobusów w szczyty, wychodzi 20,1 km/godz. Nie wydaje mi się to dużo, ale faktem jest, że na niektórych liniach są mniejsze prędkości. A przecież z całą pewnością „164” należy do naj-

trudniejszych tras w mieście. A zresztą znów samochodów na końcówce stoi kilka...

Następna kwestia. Zgodnie z rozkładem jazdy wóz 16407 ma być w zajeżdżni o 7.58 rano, po szczytce. A przecież ta linia przebiega koło wyższych uczelni, gdzie natężenie ruchu w ciągu doby rozkłada się nieco inaczej niż gdzie indziej. Tutaj szczyt poranny trwa dłużej. Stąd, nie negując konieczności tak wczesnego ściągania wozów do zajeżdżni, należałoby zastanowić się, czy robić to akurat na tej linii.

Na koniec wniosek rzucony przez kilku kierowców, pod dyskusję. Chodzi o to, aby pracujący na „dwurazówkach” mogli, w czasie południowej przerwy, gdy nie mają roboty przy samochodzie, odwiedzić dom. A umożliwiłoby im to dyżury kierowców, którzy odwiedziliby chętnych do domu autobusem po zakończeniu zmiany. Rzecz oczywiście do dyskusji, chętnie wysłuchamy głosów zainteresowanych, ta kierowców, jak i kierownictwo zajeżdżni.

I jeszcze jedna sprawa, którą również chciałem poddać pod dyskusję. Czy nie lepiej byłoby w czasie szczególnie trudnych warunków zawieszać po prostu rozkłady jazdy i oddawać pełną władzę w ręce dyspozytorów (oczywiście dobrych i rzetelnych dyspozytorów), którzy znając sytuację, sami ustalaliby odległości między wozami na trasie. Zdaje sobie sprawę, że sprawa to dyskusyjna i właśnie pod dyskusję fachowców chciałbym ją poddać. Obecnie, gdy jeden autobus wypadnie z kursu, od razu robi się „dziura” w rozkładzie, w sytuacji proponowanej przeze mnie, można by takich momentów uniknąć.

Zetytułowałem ten materiał „Artykuł z dedykacją”, bo dotyczy on tym, którzy odpowiadają za przedstawione w nim sytuacje. Prosiłbym, aby ustosunkowali się oni do przedstawionych tu propozycji. Nie twierdzę, że ze wszystkim muszą się zgodzić, chętnie jednak wydrukujemy ich głosy w dyskusji, do której zachęcamy.

KRZYSZTOF GACEK

Czas rozliczeń

Fraze na każdy artykuł krytyczny, reagowali nasi czytelnicy. Zainteresowani przysyłali nam z reguły pisemne odpowiedzi, było ich dużo. Zamieszczaliśmy je pod wspólnymi tytułami „Zareagowali” lub „Śladem naszych interwencji”.

W sumie rok naszej pracy, podsumować możemy pozytywnie. Większość artykułów spotkała się z właściwą reakcją. Jest to dla nas duża satysfakcja. Chcieliśmy szczególnie podziękować ZET w Podgórzu i ZEA w Czyżynach. Natomiast tych, od których żadnej odpowiedzi nie doczekaliśmy się do dnia dzisiejszego — rozliczamy:

Nie otrzymaliśmy odpowiedzi od ZET w Nowej Hucie, na artykuł pod tytułem „Tacy psują dobrą robotę” zamieszczony w nr 4 „Sygnałów”.

Chodziło o niegrzeczną odpowiedź motorniczego nr 193 na zadane przez pasażera — krakowskiego aktora, pytanie, na temat odjazdu tramwaju z pętli w Mistrzejowicach.

W stałej naszej pozycji „Z ulic naszego miasta”, w artykule pod tytułem „Grzeczność uzasadniona”, w nr 12 „Sygnałów”, zapytywaliśmy Wydział Koordynacji Eksploatacyjnej, dlaczego tak jak dla autobusów linii 105 i 124 nie pomyślano o stałym przystanku przy ul. Montelupich dla linii 129. Dotąd nasze pytanie pozostaje bez odpowiedzi.

Artykuł „Na gorąco lub na zimno” (nr 16 Sygnałów), mówił o nienajlepszej pracy bufetowej Barbary Kozłowskiej w ZET Podgórzu. Czy coś

się zmieniło? Trudno powiedzieć, ponieważ nikt nam nie ślepych na ten temat nie donosił.

„Mielone dla mistrza” — to tytuł artykułu zamieszczonego w nr 17 Sygnałów, którym zdobyła sobie jego autorka dużą popularność wśród tych, którzy korzystają z bufetu przy ul. Wawrzyńca 15. Popularność tak ale odpowiedzi kierownictwa ZNA — nie. Aha... jest jeszcze coś do odnotowania w tym zakresie. Otóż ostatnio ob. Genowefa Kopeć rozliczyła się z tymi, którym załatwiła już w danym dniu zakup wędliny w bufecie „nawraca”, zajmuje kolejkę, siada przy stoliku, dość długo liczy osobistą kasę w portmonetce, a później podchodzi do

skienka i kupuje po raz drugi to, co jest do kupienia — oczywiście z wędlin. A tak jest pewna swojej pozycji w tym miejscu, że nic sobie nie robi ani z docinków ani „świętego oburzenia” innych klientów, ani później już godziny (10.15), w której tę swoją „dodatkową” pracę wykonuje.

Nie otrzymaliśmy także wyjaśnienia na artykuł „Propozycję porównanie” z cyklu artykułów pod wspólnym tytułem „Z ulic naszego miasta”, zamieszczonego również w nr 17 Sygnałów. Dalej więc nie wiadomo ani nam ani pasażerom, dlaczego autobusy linii 105 i 124 odjeżdżające z początkowego przystanku przy Dworcu Głównym, są dużo bardziej „przeładowane” w porównaniu z autobusami innych linii mającymi tu również swój początkowy przystanek. Może więc zwiększenie ich ilości kosztów innych linii wyrówna te dysproporcje.

M.B.

PREZENTUJEMY

„RAFAŁ”



downikiem pracy socjalistycznej.

Intensywna praca zawodowa nie wykorzystała w nim na szczęście zaangażowania do pracy społecznej. Nadal pozostaje wierny organizacji harcerskiej. Lat 1947—50 i 1957—70 to praca społeczna w ZHP. Od podstaw organizuje hufiec Grzegórzki i wiele lat pełni w nim funkcję komendanta. Hufiec już w momencie powstania nawiązał ścisłą współpracę ze Społecznym Komitetem Przeciwdziałania Współpracy przetrwała i owocuje do dziś.

„Najważniejsze jest chyba to, by bezinteresownie pracować dla innych. Owszem rzetelność w zakładzie pracy jest bardzo ważna, tylko że przecież za to nam płacą. Właściwie całe moje życie to nieustanna praca społeczna. Mimo to mogę powiedzieć, że „nigdy nie uciekałem z tego powodu praca zawodowa”.

Większa część życia inż. Jana Rolewicza — bo o nim tu mowa wypelniona jest pracą z młodzieżą. W 1934 roku wstępuje do ZHP do 1 WDM „Czarnej Jedynki” im. R. Traugutta przy 6 Państwowym Gimnazjum w Warszawie. Od 1939 r. należy do Szarych Szeregów, a od sierpnia 1943 do batalionu „Zośka”, gdzie jest szefem 2 kompanii „Rudy”. Bierze udział w akcjach „Małego Sabotażu” i „Wielkiej Dywersji”.

Kontakt z tą organizacją przerywa aresztowanie przez gestapo 6 maja 1944 r. Najpierw uwięziony na Pawiaku, potem wywieziony do obozu koncentracyjnego w Gross-Rosen, a następnie do Flossenbura i Dachau. Po wyzwoleniu obozu przez aliantów, Jan Rolewicz przebywa w szpitalu.

W sierpniu 1945 roku wraca do kraju i podejmuje rozpoczęte wcześniej studia w Politechnice Warszawskiej. Z dyplomem inżyniera, przyjeżdża do Krakowa, gdzie wcześniej po Powstaniu Warszawskim — osiedlili się jego rodzice. W styczniu 1948 r. wstępuje do PPR. Pracuje w tym czasie w Centralnym Biurze Aparatury Chłodniczej. Inicjuje i organizuje Ogólnopolskie Współzawodnictwo Biur Konstrukcji. Zostaje prze-

Oczywiście nie tylko ZHP absorbuje pana Rolewicza. Od 1947 roku należy do ZBoWiD. Od 1960 r. pracuje w Komisji Historycznej środowiska baonu „Zośka”. W Zespole Koordynacyjnym Komitetu Obchodów Kopernikowskich przy FJN, pełni funkcję sekretarza technicznego. W nawale tych prac ma także czas na opiekę nad młodzieżą zaniedbaną wychowawczo. Organizuje dla niej obozy i zintowiska. Nie obca jest mu także praca w Polskim Towarzystwie Miłośników Astronomii PAN.

Dużo można by jeszcze o inżynierze J. Rolewiczu i jego pracy społecznej pisać. Można by także o pracy zawodowej, bo i tu ma osiągnięcia. Nie będę tego robić, bo i tak z tego co napisałam rysuje się dostatecznie obraz człowieka. Nie będę także wymieniał odznaczeń inż. J. Rolewicza, który w MPK pracuje od 1963 r. i znany jest naszej załozce jako pracownik sumienny i uczynny w stosunku do innych. O ostatnim wyróżnieniu jednak napiszę. Jest nim Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski. Serdecznie gratulujemy odznaczenia i chociaż powie- dział, że pomimo okropności okupacji, a potem obozu, najmiej wspomina pracę z tamtymi ludźmi, bo takiej atmosfery poświęcenia i bezinteresowności, nie było ani wcześniej ani później. Wierzymy, że „Rafał” — bo taki był jego pseudonim organizacyjny — nadal będzie pracował społecznie dla zakładu i środowiska, bo to już ma „we krwi”.

F. SERWIN

EGZAMIN PO RAZ DRUGI

Przyznają się do winy. Jakże mogliby inaczej, wobec sprawdzonych faktów, zeznań świadków i protokołów, na których złożyli własnoręczny podpis.

Są stremowani, gdy każą im szczegółowo powtórzyć jak doszło do wypadku, który spowodowali. Podać jego właściwą i obiektywną przyczynę. Z reguły zdenerwowanie jest też główną przyczyną tego, że nie najlepiej wypadają przy sprawdzaniu przez komisję ich wiedzy fachowej.

Paweł Tomczak lat 22 — motorniczy ZET Nowa Huta. Przyjechał z Poznania. W naszym przedsiębiorstwie pracuje od 11 sierpnia br. W dniu 8 listopada br. prowadząc „20” w ulicy Rewolucji Październikowej, najechał na „25”. Straty poniesione przez przedsiębiorstwo wynoszą szacunkowo ok. 15 tys. zł. Komisja nie stwierdziła wad technicznych w układzie hamulcowym. Winę za spowodowanie wypadku ponosi więc motorniczy. Młody człowiek, zdaje sobie sprawę z konsekwencji jakie mu grożą. Aby odzyskać — zabrane mu prawo jazdy, musi ponownie teraz zdawać egzamin ze znajomości obsługi wozów tramwajowych 102 N i 105 N. Padają pytania...

— Co to jest bezpieczna szybkość i od czego ona zależy?

— Z jaką szybkością można jechać w czasie mgły?

— Jak powinno wyglądać przekazywanie wozu zmiennikowi?

Odpowiedź trudno zaliczyć do piątkowych ale komisja w składzie: przewodniczący kierownik Wydziału Nadzoru Ruchu Włodzimierz Nazimek, kierownik Działu Dochodzeniowo Wypadkowego mgr Jerzy Lechowicz, st. inspektor d/s Szkolenia Służb Ruchu Władysław Koczwarra, st. inspektor Działu BHP Lucjan Biskup, z-ca kierownika ZET

Podgórze Stanisław Świętoniowski i z-ca kierownika ZET Nowa Huta Józef Jonas — daje młodemu człowiekowi szansę wykonywania wyuczonego zawodu. Zwrócone zostaje mu prawo jazdy, a za miesiąc zobowiązany jest się zgłosić na rozmowę u z-cy kierownika zajezdni.

Wchodzi następny motorniczy — Jan Kozłowski z ZET Podgórze — ma 30 lat. Jeździ od marca 1977 r. W dniu 7 listopada prowadząc „11” ulicą Powstańców Warszawy w kierunku Grzegórzek, nie zachował należytej ostrożności i na Rondzie Kotlarskim najechał na jadący pasem środkowym samochód ciężarowy. Twierdzi, że winą była nie tylko jego ale również kierowcy Jelcza. Fakty zanotowane w protokole

i 500 zł mandatu, który zapłacił na miejscu wypadku, mówi jednak co innego. Pozbawiony od dnia wypadku prawa jazdy, teraz powtórny egzamin chce go odzyskać. Na pytanie komisji odpowiada pewnie mimo widocznego zdenerwowania. Przewodniczącą komisji Włodzimierz Nazimek zwraca prawo jazdy i równocześnie zobowiązuje motorniczego Jana Kozłowskiego do uważnej pracy.

Kolejny winowajca to 26-letni Zbigniew Baran. W dniu 24 listopada br. najechał „1” w ulicy Zwierzynieckiej na przejeżdżającą „21”. Staż pracy — niewielki. Prawo jazdy otrzymał we wrześniu br. Może więc dlatego z pytaniami komisji egzaminacyjnej daje sobie nie- żle radę. „Zna pan teorię, pro-

simy teraz o dobrą jazdę” — mówi przewodniczący komisji Włodzimierz Nazimek.

Wchodzi ostatni z motorniczych, którzy weszli w kolizję z kodeksem drogowym — 40-letni Franciszek Garnca z ZET Nowa Huta. Egzaminu nie będzie. Pan Garnca jeździł niecałe półtora roku, a już czterokrotnie w jego kartotece odnotowano kolizje drogowe — w tym dwie z jego winy. Ostatnia miała miejsce 21 października br. przy ul. Baształtowej. Prowadząc „3” skoncentrował uwagę na samochodzie, który wyjechał niespodziewanie z pl. Matejki i uderzył tramwajem dwa inne wozy osobowe. Sprawa poważna. Motorniczy ten musi zwracać wiele tysięcy złotych, za spowodowane przez siebie szkody. Prawo jazdy zostaje mu zatrzymane na okres 6 miesięcy. W tym czasie musi poddać się badaniom lekarskim i psychotechnicznym. Jeżeli wykaże, że jest zdolny do wykonywania zawodu motorniczego, zdawać będzie dopiero wówczas egzamin na prawo jazdy. W przypadku nie zakwalifikowania go przez lekarzy do wykonywania wyuczonego zawodu, trzeba będzie zaproponować mu inną pracę.

Na razie, trzech na czterech powróci do pracy. Taką decyzję podjęła pięciorosnowa komisja. Będą dalej wykonywać swój zawód. Może od tej pory staną się ostrożniejsi na trasie, bardziej skoncentrowani i myślący. Miejmy nadzieję, że konsekwencje i „przejęcia” związane z powtórnie zdawanym egzaminem z umiejętności prowadzenia wozów tramwajowych, nauczą ich, że zawód motorniczego nie jest łatwy, a wykonywanie go na ruchliwych ulicach miasta, prócz opłania umiejętności w tym zakresie, łącząc się musi z dużą koncentracją uwagi. MARIA BUBACZEWSKA

DLACZEGO O TYM TAK CICHÓ?

NAJLEPSI

Z przyjemnością dowiedziałam się, że w Jelczańskich Zakładach Autobusowych 12 listopada br. odbyła się niecodzienna i niezwykle miła uroczystość.

30 kierowców z przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju otrzymało dyplomy i upominki w nagrodę za bezawaryjne „wyjeżdżenie” 165 tys. kilometrów autobusem typu „Berliet”. Miło nam donieść, że wśród tych 30 było aż trzech kierowców z naszego przedsiębiorstwa z zajezdni z Bieńczy: Jan Bielarz, Bolesław Krystyniński i Stanisław Szczygiel.

Dziwi mnie natomiast bardzo, że fakt ten nie znalazł żadnego wydzwiku w przedsiębiorstwie. Nikt nigdzie o tym nie mówi, a przecież nie jest to chyba rzecz normalna. Tajemnica była tak duża, że panowie wyjeżdżając nie wiedzieli właściwie w jakim celu. Czyżbyśmy mieli aż tak dużo bezawaryjnych autobusów typu „Berliet”? A może części do ich napraw nie są żadnym problemem? Ciekawe — bo mówi się akurat odwrotnie.

*

I druga sprawa która także jest „dziwną tajemnicą”. Aż sześciu naszych kierowców otrzymało z Wydziału Ruchu Drogowego 27 października br. „mandaty zaufania”. Po długich usilowaniach udało mi się ustalić ich nazwiska. Są nimi panowie: Czesław Garścia, Kazimierz Niedzwiecki, Władysław Pisarczyk, Jan Piwowarczyk, Stanisław Szczygiel i Marian Szutak. Wydaje mi się, że to także duża sprawa. Ciekawe więc komu zależy na tajemnicy? F.S.

Przeglądając raporty sporządzone przez służbę nadzoru ruchu od 15 do 30 października natknęłam się na opis dość interesującego zdarzenia.

21 października inspektor Edward Jewulski dostał zgłoszenie z Głównej Dyspozytorni, iż na trasie Tyniec — Kapelanka, autobus 11201 prowadzony jest przez nieznanego kierowcę. Udał się więc tam fiatem „Zabezpieczenia Ruchu”. Odnalazł autobus, ale kierowcy, który prowadził wóz o numerze bocznym 21511, podobnie jak zgłaszający nie rozpoznął. Zawrócił więc i na pierwszym przystanku wszedł do autobusu.

Kierowcy już zamienili się miejscami i ten który wcześniej prowadził autobus siedział między pasażerami. Rozpoznany i poproszony o dokumenty okazał się bezsprzecznie. Dokumenty zatrzymano. A sprawę trochę niecodzienną wyjaśniono na konwencie w Kapelance. Okazało się, iż pan który prowadził poprzednio autobus nie był naszym pracownikiem, nie nosił też prawa jazdy upoważniającego go do prowadzenia autobusu. Na pytanie „jakim prawem siedział za kierownicą” odpowie-

dział, że właściwy kierowca mylił. Odnalazłam człowieka, który pierwszy zauważył kolegę, i z tego to tytułu... po koleżeńsku, czasami jeździ na wspomnianej linii. Jest nim pan Leszek Bulezyński.

Przyznam, że nie bardzo pojmowałam jak — dodajmy długoletni — pracownik MPK mógł dopuścić do tej karygodnej sytuacji. Pomijam cenę

dział, że właściwy kierowca mylił. Odnalazłam człowieka, który pierwszy zauważył kolegę, i z tego to tytułu... po koleżeńsku, czasami jeździ na wspomnianej linii. Jest nim pan Leszek Bulezyński. W momencie gdy zorientowałam się o czym chcę z nim rozmawiać powiedział: „proszę pani, już dość mam tej sprawy. Nie chciałbym o tym mówić”.

winny nie przejmuję się tym co zrobił, głosząc, że za swoje i tak otrzymał.”

Ostupałam. A więc wśród naszych kierowców są nie tylko tacy, co igrają z życiem ludzkim, powierzając — tak jak by to chodziło o zabawkę kolejką — przewóz pasażerów znajomym. Ale i tacy, którzy wyczyn kolegi uznają i jego postawą zupełnie im odpowiada, ba aprobują ją i wróg ten kto ośmieli się myśleć inaczej. Potępiają zaś człowieka, który wykazał w tym zakresie godną, ludzką, pracowniczą postawę. Zasłużył za to na miano „kapusia”.

Można by wiele napisać na temat postawy beztróskiego kierowcy. Można by o fałszywym pojęciu koleżeństwie o tym, że krycie wybryków może... doprowadzić do tragedii. Można by. Ale po co? Są to tak oczywiste sprawy, a poza tym ludzie dorosli i chcieliby się powziąć odpowiedzi. Redakcja dziękuje panu Leszkowi Bulezyńskiemu za postawę godną miana kierowcy MPK i obywatela. Dodajmy tu jeszcze tylko, że mowa o postawach kierowców z ZEA — Czyżyny.

F. SERWIN

POSTAWY

„KAPUŚ”

Gdy nie rozumiałam, wyjaśnił. „Widzi pani gdy zobaczyłem obcą twarz za kierownicą, pomyślałem w pierwszej chwili, że autobus uprowadzono. Kierowca mógł wyjść — przecież na koncówce, zostawiając kluczyki. Mógł także zlecić poczuć. Do głowy mi nie przyszło by autobus z pasażerami można było „wypożyczyć” koleżde i to takiemu który go prowadzić nie umie. No i mam teraz za swoje. Są tacy „dowcipniści”, którzy gdy się pojawiają uiszcza rozmowy bo „kapuś idzie”. Zresztą sam

Przeglądając raporty sporządzone przez służbę nadzoru ruchu od 15 do 30 października natknęłam się na opis dość interesującego zdarzenia. 21 października inspektor Edward Jewulski dostał zgłoszenie z Głównej Dyspozytorni, iż na trasie Tyniec — Kapelanka, autobus 11201 prowadzony jest przez nieznanego kierowcę. Udał się więc tam fiatem „Zabezpieczenia Ruchu”. Odnalazł autobus, ale kierowcy, który prowadził wóz o numerze bocznym 21511, podobnie jak zgłaszający nie rozpoznął. Zawrócił więc i na pierwszym przystanku wszedł do autobusu. Kierowcy już zamienili się miejscami i ten który wcześniej prowadził autobus siedział między pasażerami. Rozpoznany i poproszony o dokumenty okazał się bezsprzecznie. Dokumenty zatrzymano. A sprawę trochę niecodzienną wyjaśniono na konwencie w Kapelance. Okazało się, iż pan który prowadził poprzednio autobus nie był naszym pracownikiem, nie nosił też prawa jazdy upoważniającego go do prowadzenia autobusu. Na pytanie „jakim prawem siedział za kierownicą” odpowie-

Humanizacja pracy

Określenie to absorbuje nie tylko pracowników a bardziej jeszcze kierownictwo naszego przedsiębiorstwa. Co to jest w ogóle humanizacja pracy, co oznacza — to słowo?

Encyklopedia określa słowo — humanizm — jako postawę intelektualną i moralną wyrażającą się zainteresowaniem sprawami człowieka, a w tym przypadku coraz lepszych warunków pracy nas wszystkich.

Pod takim właśnie hasłem odbyło się 22 listopada 79 r. w ZET Podgórze, w świetlicy spotkanie kierownictwa zakładu, jego aktyw polityczno-społeczny wraz z szefem Trakcji Szynowej mgr inż. Stanisławem Kowalewiczem z 65 młodymi z rocznym i mniejszym stażem pracy — pracownikami załozczy i motorniczymi.

W udekorowanej na tę okazję świetlicy — serdecznymi słowami powitał „młody narybek” naszego zakładu — Przewodniczący ORZ — kol. Jan Maciejuszek.

Mimo szczupłych funduszy jakimi dysponuje ORZ — na stołach znalazły się napoje — woda mineralna, Pepsi-cola i słone paluszki.

Kierownicy Zakładu podzielili się z zebranymi uwagami, o bolączkach, które odczuwa zakład. Przedstawiono młodej kadry sylwetki ofiarnych pracowników i zdyscyplinowanych, na których zakład może zawsze liczyć. Wskazano też tych którymi Zakład nie ma powodów się szczepić. Problemem, na który najbardziej zwracali kierownicy uwagę młodym pracownikom, było bezpieczeństwo pracy i bezpieczeństwo ruchu, a także trzeźwość.

Podzielono się z zebranymi, uwagami na temat braku części zamiennych, braku różnych podstawowych elementów, które niejednokrotnie ujemnie odbijają się na punktualności wyjazdów pociągów na trasę rano i na sprawności technicznej eksploatowanych tramwajów.

Wspólnie radzono jak wyeliminować te czy inne usterki, jak zaradzić wypadkowości w ruchu.

Mimo, że zebrani to ludzie z rocznym i mniejszym stażem pracy to już wśród nich kierownictwo zakładu wraz z aktywnie zauważyło jednostki wyróżniające się w pracy. 23 młodym pracownikom wręczono dyplomy pochwalne.

Spotkanie było udane, a pracownicy którzy byli na nie zaproszeni wyszli z przekonaniem, że wybór zawodu był właściwy i że na pewno (większość) w nim zostaną. Brawo kierownictwo i aktyw zakładu!

(S. R.)

Do zajezdni w Czyżynach moi mili nie tak dawno
przybyli kolednicy „Berlietem” dlatego, bo jak
komfortu odmówić tak zacnym gościom. A nuż
wyspiewają nie tam gdzie trzeba, to co ujrżeli.

Przybieżeli do zajezdni pasterze
zaśpiewali pracownikom tak
szczerze:
kierownika waszego lubimy
na cześć jego oponę spalimy,
ale brudno tu jest kochani,
BHP Was za to zgani,
to co mniej ważne to pomijamy
i już idziemy i was żegnamy,
pilnujcie autobusów, radzimy wam
ładnie
wtedy na pewno nikt ich nie
ukradnie



I minęło czasu niedużo,
niemało
W dalszą też wędrowkę
wybrać by się zdało.
Wypadkowcy ludzie mili,
wędrowcom nie odmówili
Szary dzieńek już się śiał,
gdy dotarli do Zajezni IV
bram
Nie zmęczeni, lecz znużeni
Rozpoczęli słowy temi...



Zacni, oj zacni goście. I „Berlieta” na dalszą, koledniczą
wędrowkę otrzymali. Nawet zabrali ze sobą tego co to ich
spiewanie uwieczniał pisaniem.

„Choć do Bieńczy niedaleko
to u licha śnieg jak mleko
sa i zaspy i gołoledz
a „Berliczek” leci w pole
łysych opon już się boja...
pieszo poszli w drogę swoją

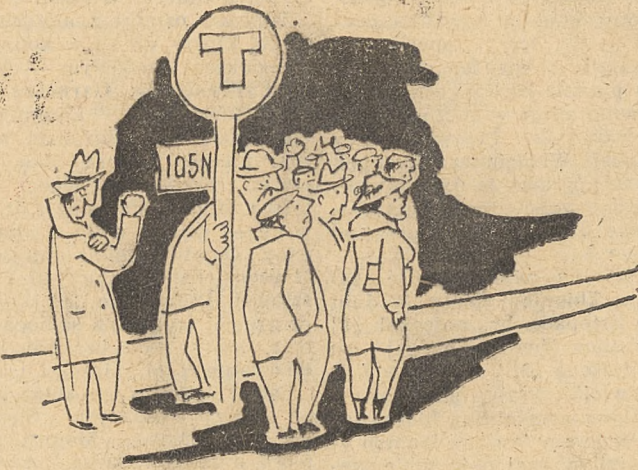
A w Bieńczy ruch jak w piekle, a rety!
Bo nie wyszli dziś na trasę „Berliety” (cichol),
szef szaleje i siwieje
oj niedobrze tu się dzieje
My pytamy kto tu rządzi
kto kieruje a kto błądzi?
My rządzimy tu... kierowcy!!
Wszyscy inni w roli owcy
Nogi boją i do Huty tak

daleko.
Cichol „Lebek”! Zatrzymajmy!
I już szybko. Za pięć stów.
To tu tory widzi Pan?
To tu robia dziś na plan.
To zajezdnia proszę Pana...
Tak, tak — dobrze utrzymana!
(kolednicy wysiadają i spiewa-
ją)
Gospodarzu młody nasz
Ty wiele zapalu masz
Lecz zapal, odwaga
Niewiele pomaga...
Bo tak już się dzieje,
że... z próżnego
i Salomon nie naleje
Brak Ci cześci, tabor stoi
i chociaż podwładni Twój
wychodzą ze skóry...
to w planach masz zawsze...

dziury
W burakach tabor stoi
a Ciebie nikt się nie boi
Motorowi są niesforni
na zapleczu też oporni
Ciężko, ciężko tu się dzieje
Jedźmy dalej bo już dnieje



„Oj, ludzie, ludzie co Wy robicie,
że z tych tramwajów serca gubicie
Serca gubicie, tory niszczyicie
I jak wy teraz ludzi wozicie?
Każdy się boi, że znów postoi
Na mrozie, zimnie..., by nie nagminnie!

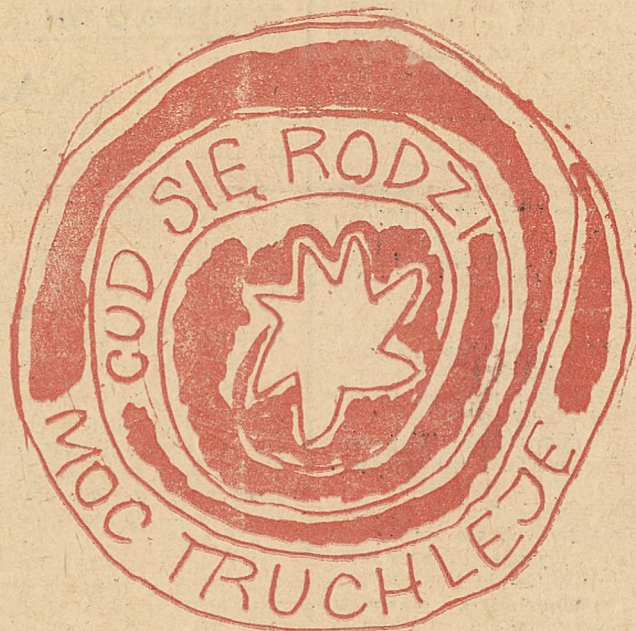


Oj ta podróż po Krakowie,
pomaga wszystkim w głowie
Gdzie nie zerkniesz
problem gigant
I ktoś go na barkach dźwiga
Ani ulżyć ni naprawić
I jak się tu dobrze sprawić?



Humor ludzom miłym wiele
i dobra li tylko wieść
(i o IV)
Kierowników tutaj w bród
Gospodarzy za to mało
Szmerze cicho prosty lud
Huk pieniędzy się wydało
„My na efekty czekamy
skończcie wreszcie z bałaganem
my dużo pracy społecznej damy,
róbcie wszystko zgodnie z planem
i... najważniejszy problem na głowie
budynek dyrekcji ciągle w budowie!!
Szkoleniowym wozem białym
w mig zdążają do Dyrekcji
Myśli swoje nateżają
Bo tam im udziela lekcji,
Bez awarii dojechali
Dyrektorom zaśpiewali

Dziś na Wawrzyńca „Berlietów” wiele
Huczą i warczą i dym się ściele
Nowa zajezdnia nam tu powstała
Oj, chwala, chwala, ... załozcie chwala!
W Zakładzie Torów ruch przez dzień cały
Szyby od pracy im popękały
W kuźni gorąco, warsztaty stają
w dyspozytorni awarie mają
O wpół do trzeciej wszyscy wychodzą
A w gabinetach cuda się rodzą



Jazda wozem ukrotnionym — miła gościom się wydała.
Komfort jazdy — myśla — patrzac w gwiazdy.
Aż tu nagle szarpie wóz. Silnik zginął — proszę Was.
Na IV już niedaleko.
Do Podgórze — mój ty losie — pieszo?!
Poczekamy, zobaczymy, może jakoś, może fart.
Akcja sprawnie się rozwija: Pogot pedzi,
— Obok tuż, już od wypadków grupa.
— „Proszę bardzo zawieziemy tam gdzie cel Waszej
wędrowki”.
Jeszcze tylko mała chwila, trochę danych... dla Dyr. Wilka.

Jam jest uprzejmy ponad siły
Choć bajki o mnie inne są
By moje plany się ziściły
Kolejne zmiany pasją ma
Być wciąż na szczycie —
Komunikacja to nie
A w tym wciąż troska ma jest
Bym ja był syty a ona cała

Długo się zastanawiałem
co mam począć z sobą
Dyrektorem zostać chciałem
lub... ważną osobą
Wziąłem wszystko na ma
Szyby, sieci i budowę

Jestem jako życzeń skrzynka
Wszyscy z tego znają mnie
Dzisiaj ryby jutro szynka
Toteż nie wyglądam źle
Nikomnie się nie narażę
wiadomość z bytem idą

U szczytu niemal jestem, tuż
Wskaźniki też podrosły mi
W zajezdniach prawie
mieszkam już
Co noc awaria mi się sni

Ja jestem jednak twarda
szuka
Nikt mnie w mej pracy nie
oszuka

*



Choć na Olimpie nie jestem
ma rola niemala
Nie szczytuję się wielkim gestem
Dotacja... za mała
Krakowskim jestem centusiem
Nie dam nigdy gdy nie muszę

*

Raz do Bulgarii się wybrałem
Choć kuchnia tam nie służy mi
Problemy z kadra poznać
chciałem
Lecz takie mamy tylko my
Kłopotów dalej mnóstwo
mam —
to pewne — nie wydołę sam

*

Oto pełna gracji sieć
Komunikacji:
Tu przystanek, tam
przystanek
a na każdym żalów żdżbanek —
Stoją ludzie — uczeni
i prości —
podziwiają spodem mił
regularności

*

Spada nasza gwiazda —
lekka i wesola —
śpiewa —
Formularzyk, Kalendarczyk
limit, sprawozdanko
Tak się prosto wszystko
składa
jak szkolne zadanko
Nie, że jedno zawyżone
Drugie zaś gra ślicznie
Ważne aby uzasadnić
To ekonomicznie

*

Jestem zawsze uśmiechnięta i
do zgody skora
Nikogo swym blaskiem nie
zaćmie — niektórych oświecę

Kiedy sobie cichutko przez
piętra przelece
Cieszą się na mój widok.
rogaci anieli
I mistrz niedoścignięty
Wielki Machiavelli



Ja dzierzę napięcie, energię
i moc
I szczerze je wszystkim
rozdzielam
Gdy trwonie — piorunem
No! piorun!
Gdzie on? — (szuka)
Znów zanik napięcia
Choleń!
(Wychodzi szukać
napięcia)
za nim blokada
(ia która przed chwilą
wysiadła —
Skąd wysiadła:
a to już tajemnica zawodowa!)