

Remonty torowisk to konieczność!

Jest chłodny, mroźny wieczór. Prowadzący „12” motorniczy, wolno podjeżdża na przystanek (przed „Lotem”) przy ul. Basztowej. Ta szczególna ostrożność podyktowana jest troską o pracujących na torach ludzi.

To **BRIGADA STANISŁAWA GRZYBA** z Wydziału Torów. Józef Zabdyr i Piotr Kulma młotami brukarskimi oczyszczają boki grubych, betonowych płyt, wyjętych uprzednio z międzytorza.

— Przygotowujemy front robót dla brygad Józefa Cygala i Władysława Górki, które przyjdą do pracy na ranną zmianę — informuje mnie mistrz zmianowy Krzysztof Styś.

— Podobno pracujecie tu w systemie tryzmianowym?

— Tak. Oprócz tej i dwóch rannych, jest jeszcze brygada Jana Kaduli, która pracuje tylko w godzinach nocnych. Jej zadaniem jest zalewanie masą szpecelną między płytami.

— Zakres robót?

— Jest to remont średni — regulacja torów w pionie i poziomie. Bez wymiany szyn. Tylko przed „Lotem” konieczna będzie wymiana i zakopanie luków szynowych.

— Przewidziany termin zakończenia remontu?

— Dzień 24 kwietnia br. Postęp robót wskazuje na to, że zdążymy, mimo że rozpoczęliśmy z dwutygodniowym opóźnieniem, bo dopiero w dniu 28 lutego br.

— Jeszcze kawałek dalej...

— O właśnie tu...

„padają niepełne zdania. Zrozumiałe i jasne dla naszych torowców. Spiczają się. Zdejmuje sobie sprawę z tego, że muszą jak najwcześniej zrobić by ci, którzy przyjdą rano mogli robotę dalej „ciągnąć”.

Obok pracujących ludzi, stoją maszyny. Niezastąpiona przy tego typu pracach: spycharko-ladowarka „Hon” i koparko-spycharka „Białorus”. Pierwsza z nich zrywa betonowe grube płyty z międzytorza, druga je układa.

Przed ludźmi z brygady Stanisława Grzyba jeszcze tylko półtorę godziny pracy. Ich miejsce na torach przy ul. Basztowej zajmie brygada Jana Kaduli, by świtem oddać je brygadom Józefa Cygala i Władysława Górki.

I tak „non stop” przez cały czas trwania remontu tej ważnej arterii komunikacyjnej jaka jest ul. Basztowa. Nad całością wyko-

nywanych prac czuwa jak zwykle st. mistrz Kazimierz Waligóra.

Remonty torowisk. Ile z nimi kłopotów, niezliczonych problemów. Ale są konieczne. Dzieła się na kapitalne, torowisk wydzielenych, które zlecane są do wykonania przedsiębiorstwu specjalistycznym takim jak PRI „BUDOSTAL” czy PRK-9, średnie i te bieżące, które wykonują pracownicy Wydziału Torów.

— Z tych zaplanowanych na rok bieżący, to dalszy ciąg remontu kapitalnego torów w ul. Wielickiej prowadzonego przez PRK-9. W ub. roku zrobiono w tej ulicy 1.200 m toru pojedynczego wartości ok. 11 mln zł. Pozostało jeszcze do zrobienia 2.391 m. Jest umowa na kontynuowanie dalszego ciągu tego remontu. Pieniądze również. Rozpoczęcie prac zaplanowano na maj br. Przewidywany koszt — 23 mln 300 tys. zł — informuje mnie z-ca kier. Wydziału Torów Tadeusz Kasperczyk.

— Jak przedstawiają się inne remonty przewidziane na rok bieżący?

— Górczej wygląda sprawa remontu torowiska o długości 2.197 m w Alei Planu 6-letniego, którego koszt ma wynieść 17 mln 700 tys. zł. PRI „Budostal” podjęło się wykonania robót, zorganizowało sobie nawet już zaplecze, ale coś z tego kiedy MPK nie otrzymało na ten remont pieniędzy.

Trudno nie wspomnieć również o remontach kapitalnych, ale odcinków torów bardzo krótkich, których wykonania podjęła się załoga Wydziału Torów we własnym zakresie. Są to 337 m pojedynczego toru w ul. Ujastek i 803 m na Rondzie Mogiłskim.

— W jakich ulicach poza wymienionymi przewidujecie jeszcze remonty kapitalne torowisk?

— W ulicach Zwierzynieckiej i Dominikańskiej. Prócz tego pozostają jeszcze remonty średnie torowisk wydzielenych oraz remonty bieżące również torowisk i kapitalne węzłów. Wszystko to wiąże się z zaangażowaniem potencjału — zarówno roboczego jak i finansowego.

Remonty torowisk w naszym mieście to konieczność — sprawa bezpieczeństwa przewożonych przez tramwaje pasażerów.

MARIA BUBACZEWSKA

W dniu 23 marca br. czelowy aktyw Krakowskiego Społecznego Komitetu Zwalczenia Palenia Tytoniu dokonał wyboru 5 delegatów, na zbliżający się Krajowy Zjazd Delegatów SKZPT w Warszawie. Na Zjazd pojedą: I sekr. KZ PZPR w MPK Adam Jedrusik, kier. Krakowskiej Poradni Antynikotynowej dr med. Franciszek Tkaczyk, przew. Komisji Rewizyjnej Krakowskiego SKZPT inż. Bolesław Sperski, sekr. Koła SKZPT w Zakładzie Gazowniczym Ema Kęcka i prac. naukowy UJ mgr Antoni Dawidowicz.

15 dni w MPK

ZRI rozpoczął renowację obiektu Zakładu Taksówek — odnowienia i powiększenia pomieszczenia biacharni kosztami hali postojowej.

Pracownicy ZRI przystąpili do remontów i odmalowywania zadach przystankowych w naszym mieście.

Za zdobycie I miejsca w eliminacjach dzielnicowych w konkursie piosenek radzieckiej zespół „Pantograf” otrzymał puchar z Federacji ZSM i Wydziału Kultury Kraków — Podgórze.

W świetlicy ZRI odbyła się prelekcja ilustrowana przez znaną p. „Historia pomnika Grunwaldzkiego”.

W Klubie Zakładowym MPK odbyły się dwie prelekcje z cyklu „Świat i polityka”: jedna na temat „Rewolucja Etyopska, a wydarzenia we wschodnim regionie Afryki”. Prowadził ją rad. Józef Niepokój. Dwie następne dla osób interesujących się problemami turystyki i rekreacji — „Cztery pory roku — od Tat do Bałtyku” i „Z wędrówek po Polsce” — prowadzili E. i J. Polackowie. M. B.

CENA CZASU

Usprawiedliwieni, bo nadal figurują w ewidencji pracowników. Egzystują u szefów o „miękkim sercu”, u szefów, którzy wierzą w poprawę, u szefów dla których mimo wszystko są niezbędni, u szefów, którzy nie mogą podważyć wiarygodności zwołania lekarzów. Czeka bez skrupułów od zaliczki do pensji, od pensji do premii. I biera bez skrupułów. „Trudne przypadki” w społeczności MPK-owskiej, choć stanowią procent znikomym... są. Świadomi — że ktoś w czasie ich choroby, załatwianie spraw tylko i wyłącznie nie możliwych do załatwienia w godzinach pracy, bumelki — za nich tę pracę wykonuje często autentycznie chory, przepracowany i znużony. On zrobił bo cenę pracę, ale żał za siebie; żał do kolegi i do kierownika.

TRUDNE PRZYPADKI

Obserwuję już od półtora roku, dyscyplinę pracy w MPK. Od półtora roku dyskutuję na temat dyscypliny w zawodach specjalnych z przełożonymi, bo są takie zawody w których nie czas przyjechać do pracy się liczy, ale wykonana robota. Nie zawsze sukcesami kończą się te dyskusje, zdarza się, że otrzymujemy bezdyskusyjne polecenie, tak jakby ktoś zapomniał, że byli jakikolwiek rozmowy i że są zawody w których wysiłek ludzkiego

mierzyć zegarem nie sposób. Ale jest to mimo wszystko blaha sprawa naprzeciw tego co my możemy wymyślić, jeśli o wydłużenie etatowych pieniędzy chodzi. Liczą się znajomości w świecie medycznym i fantazja. Znam osobiste kierowników, dotkniętych „trudnymi przypadkami” i ich nazwiska, które mogłyby się tutaj pojawić ale może tym razem ostrzeżenie wystarczyć. Postanowiono bowiem coś z

tych „trudnymi przypadkami” zrobić. Sprawa zajęła się organizacja partyjna. Problem wszedł pod obrady Prezydium KSR.

ZA CO NAM PŁACA?

Informacja z przeprowadzonej kontroli w dniach od 21 do 24. II. br. w Zakładzie Komunikacji Szynowej. Czytamy w niej między innymi: „pracownicy podczas pracy wykonują swoje obowiązki, nie mniej stwierdza się wcześniejsze kończenie pracy na stanowisku i zdarza się, że zakład pracy opuszcza punktualnie o godzinie 14-tej. Nadal niepokojącym zjawiskiem są nieobecności nieusprawiedliwione. W przypadku sporadycznej

nieobecności istnieje możliwość odpracowania, przy powtarzających się stosowane są kary. Nieobecności są usprawiedliwane wstecz poprzez zamianę wolnego dnia w celu odpracowania bumelki czy też udzielanie wstecznie urlopu wypoczynkowego. Generalnie trzeba stwierdzić, że czas 15-tu minut przeznaczony na spożywanie śniadania jest przedłużany z powodu między innymi: kolejek przy bucie i kolejek

bumelki karani są bardzo rygorystycznie (pozbawiani premii kwartalnej, miesięcznej). Mimo to nadal bumelują i nadal pracują: WEA Czyżyny — Dziewoński Janusz — 6 nieobecności, nieusprawiedliwionych w roku 1977, Jerzy Balczyk 5, Janusz Rapacz — 4. WEA Bielszycy: Zbigniew Bugaj — 17, Włodzimierz Kurek — 3, Władysław Skowronek — 4. Zdarzała się również w obydwu Wydziałach przypadki

przy wydawaniu zap. regeneracyjnych... Zakład Komunikacji Samochodowej. Kontrola przeprowadzona w dniach od 22. II. do 24. II. 78 r. „Odnotowałem między innymi w dniu 22. II. br. w WEA Czyżyny nieobecność pracownika fizycznego zmiany I-szej obywatela Władysława Szczypczyka. Według informacji w/w był już karany za łamanie regulaminu pracy. W rozmowach bezpośrednich z nadzorującymi przewijał się stale problem braku dyscypliny wśród uczniów odbywających praktyczną naukę zawodu. Zaznaczyć należy, iż w grupie pracowników zaplecza wszystkich Wydziałów jest mniej nieobecności niż u kierowców. Ci ostatni za częste

Smutny bilans. Przykre fakty, dające wiele do myślenia. Wybrałem oczywiście te fragmenty pokontrolnych sprawozdań, które zmuszały do zastanowienia. Wybrałem też 2 największe. Zakłady w naszym przedsiębiorstwie. Kontrolując wybrałem określone dni. Jak jest z tą dyscypliną w ciągu całego roku? Sporo się bowiem

W roku ubiegłym nabierało chorą na lenistwo i bumelantów. Przeważają oczywiście w informacjach pozytywne i one łagodzą problem. Cieszą sukcesy Wydziału Transportu i Sprzętu Specjalnego. Działalność tego kierownictwa „na niwie” walki z nierobstwem przyniosła efekty. Ponec zmienia się bumelant wśród dobrych pracowników i dostosowuje do nich.

W nieobecnościach usprawiedliwionych i nieusprawiedliwionych przodują kierowcy z Bielszycy, Czyżyn i Zakładu Taksówek — mikrobusy. Według danych np. na każdego kierowcę z Czyżyn przypada 2 miesiące w ciągu roku „dni chorobowych”. Podobnie w Wydziale Zabezpieczenia. Ruchu — ale tutaj statystykę tworzą pracownicy będący przed emeryturą. Podobnie w Wydziale Taryfowo-Biletowym. Zaś w Wydziale Budowlanym ZRI — każdy z pracowników choruje po półtora miesiąca w ciągu roku. Niepokojące wzrasta ilość opuszczonych godzin usprawiedliwionych dla załatwiania spraw

„PRZODOWNICY”
W nieobecnościach usprawiedliwionych i nieusprawiedliwionych przodują kierowcy z Bielszycy, Czyżyn i Zakładu Taksówek — mikrobusy. Według danych np. na każdego kierowcę z Czyżyn przypada 2 miesiące w ciągu roku „dni chorobowych”. Podobnie w Wydziale Zabezpieczenia. Ruchu — ale tutaj statystykę tworzą pracownicy będący przed emeryturą. Podobnie w Wydziale Taryfowo-Biletowym. Zaś w Wydziale Budowlanym ZRI — każdy z pracowników choruje po półtora miesiąca w ciągu roku. Niepokojące wzrasta ilość opuszczonych godzin usprawiedliwionych dla załatwiania spraw

Nieobecni — usprawiedliwieni?

osobistych wśród kierowców mikrobusów. Zwiększa się ilość nieobecności usprawiedliwionych i nieusprawiedliwionych w ZRI i Czyżynach.

Kierownictwo Zakładu Taksówek mogłoby się tłumaczyć, że kierowcy mikrobusów młodzi — sprawy wojskowe, osobiste. A przecież młodzi pracują również, w zajeźdźni tego zakładu, gdzie ten problem praktycznie nie istnieje, choć zwolnienia winny być proporcjonalne. Nie usprawiedliwiają również „choroby” i bumelantów kierowców i motorniczych argumenty typu praca na wolnym powietrzu. Wszak przecież „sielowcy” i „torowcy” tych problemów nie mają, a pracują nie zawsze w łagodnej aurze i w dość trudniejszych warunkach.

Czym więc tłumaczyć fakt, iż są Wydziały, które przodują w nieobecnościach i są takie w których mimo podobnych warunków pracy lub trudniejszych jest dobrze.

POD ROZWAGĘ — WŁADZOM

Problemy te wymagają przeanalizowania zarówno przez służby administracyjne jak i czynniki polityczno-społeczne. Bądź jeszcze na pytania typu: co jest powodem tych destruktywnych zjawisk i jakie podjąć należy działania by ich u-

(Dokończenie na str. 3)

Pomysłowość, inwencja - mogą wiele

— Jakoś ich nie widać. Mało włączają się w różne „wspólne młodym” sprawy — tak mówiono o XV Kole ZSMP z pionu pracowniczego.

Moimi rozmówczyniami są: przewodnicząca XV Kola ZSMP Janina Kwiatek i skarbnik tego Kola Anna Soltys.

— Faktycznie, nie działa się u nas najlepiej. Często nawet zebrania z braku odpowiedniej frekwencji nie dochodziły do skutku. Przewodniczącą jestem dopiero od września ub. roku. Od wyborów starałam się już coś zrobić żeby zasłużyć na zmianę opinii ale praca w tym Kole nie należy do łatwych. Jest nas mało tylko 24 osoby. Przeważają młode matki. Cztery z nich są na urlo-pach macieżyńskich. Poza tym pracujemy w różnych stronach miasta — przy Wawrzynicy, Dzierżyńskiego, w Podgórzu, a instruktorzy w Czyżynach i Bień-czykach.

— Mamy już uregulowa-ne składki członkowskie za I i II kwartał br. — utracą skarbnik Anna Soltys.

— A jak obecnie wyglą-

da udział Kola w pracach społecznych?

— Umyliśmy okna w świe-tlicy przy ul. Bocheńskiej.

tach szkolnych w Podgó-rzu oraz przeglądarką, w której co tydzień zmienia-ne są przeproczka. Wspólnie



Dla dzieci pracowników, zorganizowaliśmy atrak-cyjną imprezę Mikołajową. Opatkujemy się 3 gablotami: jedną przy ul. Waw-rzynica dwiema w warszta-

z Oddziałową Radą Zakła-dową zorganizowaliśmy imprezę dla Ludzi Dobrej Roboty. Pomagaliśmy rów-nież w przygotowaniu spotkania w Dniu Kobiet.

— Plany na najbliższą przyszłość?

— Chcemy włączyć się w FASM. Na „Dzień Dziecka” przygotowujemy dla dzie-ci naszych pracowników zabawę. Weźmiemy udział w TMMT.

— Przed nami kwiecień — miesiąc poświęcony pa-mięci narodowej i maj w którym obchodzą będzie-my „Dzień Zwycięstwa”. Pomysłamy więc o jednym i o drugim — dodaje AN-NA SOLTYS.

— Liczymy, że w bieżą-cym roku Kolo nasze po-większy się o kilku no-wych członków. Szkoda, że odszedł od nas na przew. ZZ ZSMP KRZYSZTOF STUCZYŃSKI.

Mimo wielu trudności mają zapal do pracy. Chca zmienić niechyt pochlebną opinię o swoim Kole. Chca dobrze pracować. Praca ich może nie będzie tak efek-towna jak tych z kół w wydziałach komunikacy-nych, produkcyjnego czy remontowego ale pomysł-ość i inwencja młodych — mogą wiele.

— Życzymy im sukcesów w działaniu!

MARIA BUBACZEWSKA

RACJE PASAŻERÓW

Sporo uwag zgłaszanych przez pasażerów w redakcjach prasowych dotyczy nieprawid-łowego oznakowania nowych wozów tramwajowych (102-N i 105-N). Są to uwagi nie po-zbawione racji. Wszak najbar-dziej widoczne są tarcze z nu-merem linii umieszczone na dachach wagonów i oświetlo-ne w godzinach wieczornych. Tablice takie są stosowane w większości wozów tramwa-jowych, eksploatowanych obe-cnie zarówno w krajach de-mokracji ludowej jak i za-chodnioeuropejskich. Przykla-dowo można wymienić wago-ny przegubowe 4-osłowe kur-sujące na liniach BKV w Bu-dapeszcie, jak również wozy pochodzące ze znanej wtwór-ni szwajcarskiej „Secheron” eksploatowane m. in. w Ge-newie.

Przy okazji warto nadmienić, że i nasz prototyp wago-nu N-13 był wyposażony w dużą czytelną i podświetloną tablicę z numerem linii. Zdję-cie takiego wozu z nr 503 — wyprodukowanego przez cho-rzowski „Konstal” zostało o-publikowane m. in. w Zeszy-tach Problemowych „Przeglą-du Technicznego” nr 6 z 1964 r. poświęconych wyłącznie za-gadnieniom techniki w gospo-darce komunalnej.

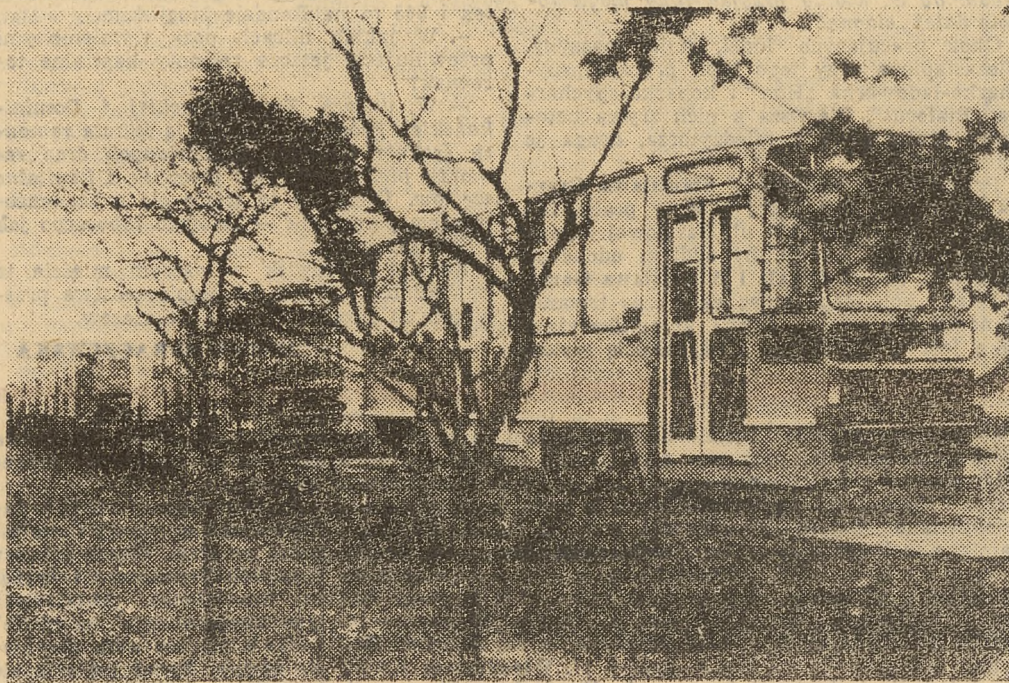
Należy tylko wyrazić ubole-wanie, że ten szczegół proto-typu nie doczekał się realiza-cji. Wagon N-13 produk-o-wane seryjnie przez „Konstal”

i eksploatowane m. in. w War-szawie i Katowicach już ta-blice z numerem linii na fron-cie dachu nie posiadały. Po-zbawione ich zostały również wagony przegubowe 102-N zbudowane w oparciu o kon-strukcję wozu N-13 — oraz najnowsze 105-N eksploatowa-ne aktualnie w naszym mies-

cie. Efekt — nisko umieszcza-ne tablice prostokątne są w po-rze dziennej zauważane dopie-ro w momencie przyjazdu wa-gonu na przystanek, a w go-dzinach wieczornych odczyta-nie numeru linii staje się pro-bblemem, gdyż tablice umiesz-czone pomiędzy reflektorami oślepiają.

Ze słusznymi uwagami kry-tycznymi pasażerów należało-by zapoznać przede wszystkim przedstawicieli producenta, tj. „Konstala”, celem wzięcia ich pod uwagę przy projektowaniu i produkcji seryjnej nowego typu wozów tramwajowych.

ANDRZEJ GIELECKI



(Dokończenie ze str. 1)

niknąć, nie jesteśmy sobie w stanie odpowiedzieć. Były to wszak pojedyncze i wyrwyko-we kontrole.

Jedno wiemy, że ilość godzin nieprzepracowanych u kie-rowców w Czyżynach i Bień-czykach u pracowników Wydziału Budowlanego przewyż-sza średnią Przedsiębiorstwa. I nie jest to wyłącznie spra-wa szefów i kierowników, ale temat, który winien być wią-zany do programów pracy działających na terenie wy-czałów organizacji społeczno-politycznych.

Rozważenia wymaga rów-nież sprawa przerw śniadani-owych. Pracownicy po prostu nie mogą z takich czy innych

powodów zmieścić się w 15 mi-nutach. Mówiło się o tym już od dawna jako o problemie, ale nikt dotąd u siebie w Wydzia-

le nie wprowadził różnicowa-nego czasu przerwy śniadani-owej czy też porcjowanych śnia-dań. Co na to Dział Socjalny Zakładu Usług Bytowych — chodzi o porcjowanie śniadań.

„Utarło” się w przedsiębiorstwie, że sprawy wagi małej i dużej — wszystkie można załatwiać tylko w dyrekcji

przy ul. Wawrzynica. Po co tracić własny czas, zabierać go też innym kiedy wracają one jak bumerang do macierzy-

stych komórek, bo taka a nie inna jest droga służbowa.

Być może w porozumieniu z naszą Przyszłością Przyzaki-dową uda znaleźć się sposób na rozprawienie się z tymi co to mogą zawsze w nawale roboty „iść na chorobowe”.

Czas rozprawić się z bume-kacem” zwolnienia. Jakież to kierownik pozwoli skacowane-mu kierowcy usiąść za kie-rownicą. Sprawa też nie tylko

wód do zwolnienia. Przecież w MPK istnieje przepis mówią-cy o tym, iż więcej niż trzy nieobecności nieusprawiedli-wione, zgodnie z regulaminem, predystynują do zwolnienia.

Niepokoje szczególnie wśród kierowców — pijanstwo. Jakież to lekarz nie da kierowcy „na

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dal-szych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomysłowości w życiu osobistym, składa-my naszym Jubilatam, którzy od 1 do 31 marca 1978 r. obchodzą jubileusz pracy w MPK Kraków.

35 LAT

SIWEK Józef Tadeusz — WET Nowa Huta

30 LAT

PACEK Rudolf — WET Nowa Huta

25 LAT

FRAŚ Helena — WET Podgórze
KAPUSTA Janina — WET Nowa Huta
ŁATKA Genowefa — Wydział Zabezpieczenia Ruchu
OTOWSKA Maria — Wydział Zabezpieczenia Ruchu
PARADOWSKI Wiesław — WEA Czyżyny
PISKORZ Józef Franciszek — WET Podgórze
SMOTRZYK Kazimierz — Wydział Remontowo-Produkcyjny
STASKO Stanisława — WET Podgórze
SZUBA Helena — Wydział Remontowo-Produkcyjny
WENCEL Janina — WET Nowa Huta
ZIOBRO Stanisław — Wydział Remontowo-Produkcyjny

20 LAT

BIGAJ Krystyna — Wydział Zabezpieczenia Ruchu
CIASK Emil — Wydział Torów
FELUS Czesław — WET Nowa Huta
HEROD Bolesław — WET Nowa Huta
JASKOWIEC Władysław — WET Nowa Huta
KISIELEWSKI Stefan — WEA Czyżyny
WASIK Piotr — WEA Bieńczyce
WIELOGÓRSKA Marianna — WET Nowa Huta

15 LAT

DREWNIAK Władysław — WEA Czyżyny
KOŚCIEN Józef — WET Podgórze
KOWALSKI Bronisław — Wydz. Transp. i Sp. Specj.
MICHALCZYK Zbigniew — WEA Bieńczyce
MIREK Ignacy — WEA Bieńczyce
MOSCIKER Janusz — WEA Czyżyny
PROCHWICZ Józef — WEA Czyżyny
SAJAK Julian — WET Nowa Huta
TRZECIAK Adela — WET Nowa Huta

10 LAT

CZACHOR Józef — WET Podgórze
DUDA Urszula — Wydział Taryfowo-Biletowy
GAŁAT Janina — WET Podgórze
JAKUBIEC Aleksander — WEA Czyżyny
KACZOR Władysław — WEA Bieńczyce
KRZYWDZINSKA Zofia — WEA Bieńczyce
LECH Kazimierz — Dział Prawny
PANEK Stanisława — Wydział Zabezpieczenia Ruchu
ROGODA Józefa — Dział Specjalny
SKOWRONSKA Stanisława — Dział Usług Bytowych
SZYMAŃSKA-NAWALANIEC Michalina — Zakł. Kom. Sam.
ZAJĄC Stefania — WEA Bieńczyce

(W-GOR.)

Na szlakach rajdu

Sezon turystyczny dla młodzieży naszego przedsiębiorstwa zaczął się w tym roku bardzo wcześnie. Już 12 marca Kom-isja Turystyki ZZ ZSMP zorganizowała pierwszy etap raj-du pieszego na szlakach turystycznych Beskidu Wyspowego. Choć pogoda w tym dniu była wyjątkowo niesprzyjająca, nie odstraszyła jednak kilkudziesięciu zapaleńców od wyru-szenia na turystyczne szlaki.

Trasa rajdu prowadziła z Tarnawy Dolnej malowniczą do-liną rzeki Skawy na mecie do Suchoj Beskidzkiej. Mimo kiepskiej pogody uczestnicy rajdu pokonali trasę w znakomitych humorach, wspinając widoki krajobrazu, szum potoku w dolinie i górskie orzeźwiające powietrze korzystnie wpłynęły na nasze samopoczucie. Przyroda dostarczyła nam wielu nie-zapomnianych wrażeń. Na mecie rajdu, w stylowej karczmie „Rzym” przy smacznym żurku stryżawskim dzielono się „rajdowymi” wrażeniami.

Na stadionie sportowym w Suchoj odbyło się oficjalne pod-sumowanie i zakończenie rajdu. Najaktywniejszym jego uc-zestnikiem nagrody książkowe wręczył z-ca dyrektora d/s załogi mgr **Winston Malik** — pod którego honorowym patro-natem rajd ten był zorganizowany. Udział w nim wzięli rów-nież zaproszeni goście — członkowie Komisji Sportu i Tury-styki ZD ZSMP Kraków-Sródmieście kol. kol. **Jacek Dala** i **Włodzimierz Tynor** oraz przewodniczący ZZ ZSMP w na-szym przedsiębiorstwie, kol. **Krzysztof Stuczyński**.

Na zakończenie imprezy rozpalono tradycyjne ognisko. W programie znalazło się również pieczenie kiełbasy. W weso-łym nastroju rozprawiano o przyszłych etapach rajdu, któ-rych w bieżącym roku zorganizowanych zostanie jeszcze pięć. Do zobaczenia więc na rajdowych szlakach.

JAN HLASTA

CENA CZASU

Każda chwila jest bezpo-wrotna. Sadzę, że satysfakcja z pracy to połowa sukcesu w życiu osobistym, to dobre sa-mopoczucie. Współczuję tym, którzy „na dywanik” z powo-du własnych słabości chodzą muszą i żebrać o usprawiedli-wienia. Też tym, którzy do-prowadzają do samookaleceń, byle tylko nie pracować.

Niechęć do pracy, to ciężka choroba, ale jak mówią w Wy-dziale Transportu i Sprzętu Specjalnego można do wyle-czenia.

JANINA DZIURO

Od autorki. Zainteresowa-nym sprawą usprawiedliwie-nych nieobecności polecam wy-chorobowej, aż o 16 godzin na jednego pracownika w stosun-ku do 1976 r. Służby bhp zaję-ły się już tym problemem.

Nieobecni — usprawiedliwieni?

le nie wprowadził różnicowa-nego czasu przerwy śniadani-owej czy też porcjowanych śnia-dań. Co na to Dział Socjalny Zakładu Usług Bytowych — chodzi o porcjowanie śniadań.

Wód do zwolnienia. Przecież w MPK istnieje przepis mówią-cy o tym, iż więcej niż trzy nieobecności nieusprawiedli-wione, zgodnie z regulaminem, predystynują do zwolnienia.

i wyłącznie szefa i kierowni-ków.

Nie robi się badań okreso-wych u pracowników umysł-o-wych, a i w tej grupie odnoto-wano duży wzrost absencji wy-chorobowej, aż o 16 godzin na jednego pracownika w stosun-ku do 1976 r. Służby bhp zaję-ły się już tym problemem.

Wiosenne przeglądy

Od rana w WCA Bieńczyce kilkusobowa grupa z członkami egzekutywy KZ PZPR Józefem Kudkiem, szefem Zakładu inż. A. Gocem i Kierownikiem Działu BHP mgr A. Dobrowolskim na czele interesowała się wszystkim, co dotyczy poprawy warunków pracy. Zbierano uwagi pracowników i własne spostrzeżenia. Zostaną one opracowane i zgłoszone do wykonania bądź w formie polecenia służbowego, bądź jako propozycja do zakładowego planu poprawy warunków pracy na rok 1979.

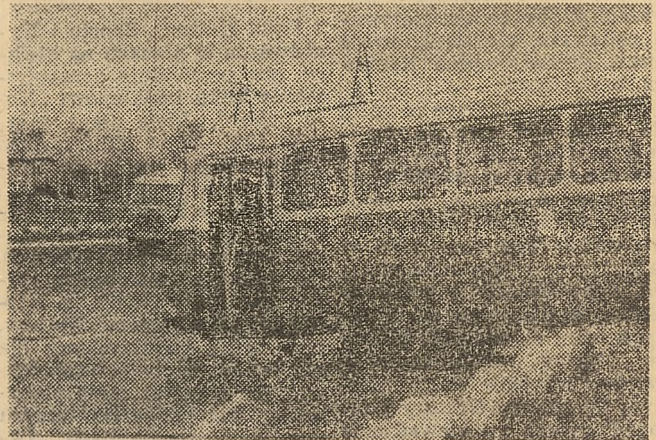
W komisji społecznego wiosennego przeglądu pracy znalazł się nasz współpracownik, który wykonał załączone zdjęcia.



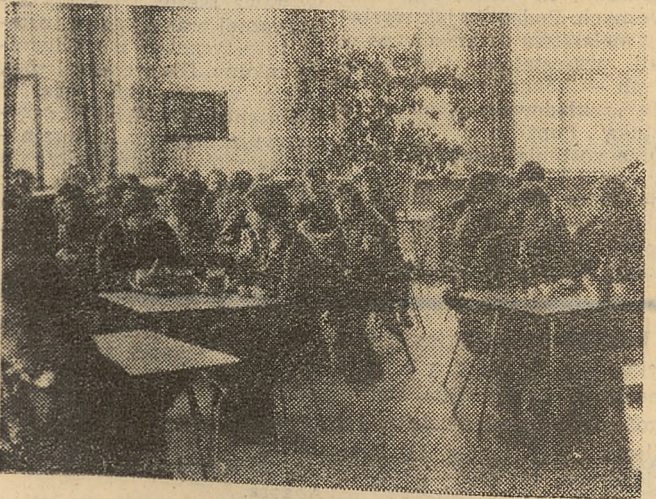
Problemi są duże straty ciepła z powodu ciężko przesuwających się bram.



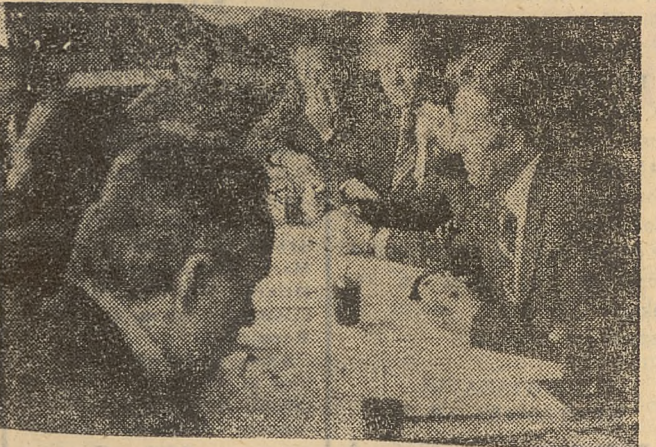
Byłoby jeszcze jasniej, gdyby nie brudne świetliki — mówi kierownik Działu BHP mgr Dobrowolski.



Aby usprawnić pracę, należy się jej przyglądać — tutaj kierownik splukuje podłogę na stanowisku dolewania wody do chłodnic.



Korzystając z przerwy posilkowej komisja wysłuchiwała uwag i postulatów załogi.



Komisja przystąpiła do omówienia zauważonych problemów i zgłoszonych przez załogę postulatów.

Tekst i fot.: inż. W. HABRATOWSKI

Bronią spraw pracowniczych

W swej działalności nawiązują do wieloletnich chlubnych tradycji rewolucyjnego ruchu zawodowego. Związki Zawodowe, bo o nich tu mowa, opierają się o cenny dorobek klasowego ruchu zawodowego, stanowiący źródło ich inspiracji i aktywności. Działają zgodnie z lenińskimi zasadami, pod ideowym i politycznym przewodnictwem PZPR. Uczestniczą w wykonywaniu politycznych i społeczno ekonomicznych zadań budowy socjalizmu.

Kongres Związków Zawodowych jaki miał miejsce w 1976 r. wytyczył zadania tej największej i najbardziej potężnej organizacji ludzi pracy. Obecnie sprawa główna jest skuteczna i konsekwentna realizacja tych zadań.

Na temat pracy Związków Zawodowych mówił na II Krajowej Konferencji PZPR. Tow. Edward Gierek powiedział: „Należy nadal troszczyć się o podnoszenie poziomu pracy Związków Zawodowych

przede wszystkim Rad Zakładowych. W centrum uwagi Związków Zawodowych stało powinno znajdować się upowszechnienie znajomości Kodeksu Pracy, czuwanie nad realizacją jego postanowień, przestrzeganie praworządności oraz zapobieganie powstawaniu napięć i konfliktów. Ważne miejsce w pracy związkowej zajmować powinno prawidłowe sterowanie współzawodnictwem pracy.”

Wybierając swoich przedstawicieli do władz związkowych w przedsiębiorstwie, załoga obdarzyła ich zaufaniem. Rozmawiam z wiceprzewodniczącymi Rady Zakładowej Józefem Gadkiem i Józefem Porębskim.

— Rozpiętość spraw z jakimi ludźmi do nas przychodzi jest naprawdę duża. Od zawodowych po osobiste — mówi Józef Gadek.

— Przychodzą nieraz ze sprawami bardzo osobistymi,

mi, trudnymi do załatwienia ale robimy co tylko jest możliwe. Zawsze staramy się pomóc. — dodaje Józef Porębski.

Wśród przypadkowo spotkanych ludzi — członków naszej załogi, nie miałam szczęścia znaleźć akurat tych, którzy zwracali się do swoich władz związkowych czy to z problemami zawodowymi czy osobistymi. Niemniej wszyscy darzyli zarówno Radę Zakładową jak swoje Oddziałowe Rady, dużym zaufaniem.

Irena Skrzypek — motornicza z WET Podgórze: — Pracuję już 10 lat i tyle lat jestem członkiem naszego Związku Zawodowego. Czy zwracam się w jakiejś sprawie bezpośrednio do Rady Zakładowej czy innych władz związkowych? Nie. Nie było mi to potrzebne. Gdybym jednak potrzebowała, to zwróciłabym się do swojego grupowego związkowego. To przecież też motorniczy.

Jerzy Golezyk — kierownik z WEA w Czyżynach. Sam jest członkiem. Plenum Rady Zakładowej:

— Jak dotąd nie miałem żadnych takich spraw z którymi musiałbym się zwracać ale ludzie często przychodzą i to nie tylko z problemami zawodowymi.

Piotr Wiśniowski — brygadzieta z Oddziału Łączności:

— Do tej pory prócz wybieżek organizowanych przez ORZ z których korzystałem kilka razy nie miałem żadnych powodów aby zwracać się do władz związkowych. Trudno powiedzieć napróżd czy nie zajdzie taka potrzeba.

Wybrani spośród załogi i przez załogę, bronią spraw pracowniczych zgodnie z postanowieniami Kodeksu Pracy. Mają szeroki zakres działania, zarówno w sprawach pracowniczych jak i produkcyjnych zakładu pracy. To ważne, że ludzie obdarzają ich zaufaniem.

MARIA BUBACZEWSKA

O niewłaściwym zabezpieczeniu naszego mienia zakładowego pisałam już wielokrotnie. Bodajże najtrudniejsze warunki w tym względzie ma zakład autobusowy w Czyżynach. Teren nie jest ogrodzony. Szczególnie więc powinni być tam czujni wartownicy.

Wiem jednak z doświadczenia, że różnie bywa z tą „wartowniczą czujnością”. kilkakrotnie już zdarzały się właśnie tam „niekontrolowane” wyjazdy MPK-owskimi autobusami na „spotkanie z przygodą”, ludzi, którzy oprócz marzeń o takiej przygodzie innych możliwości wyjazdu poza teren zakładu mieć nie powinni. Powodowani pijacką fantazją, w większości przypadków nie legitymujący się uprawnieniami kierowcy, korzystali z możliwości przedłużenia libacji poza obiektem mpk-owskim.

Skutki owych eskapad bywały różne. Czasem po kilkudziesięciu metrach zatrzymała takiego amatora „mocnych wrażeń” milicja. Bywało też

jednak, że gdzieś tam za Krakowem znajdowano porzucony mpk-owski autobus.

Kilka dni temu 19 marca br. Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy zaalarmowany został o godz. 3.10 wiadomością, że w Zesławicach w rowie znajduje się nasz autobus.

CZYN GODNY AMATORA MOCNYCH WRAŻEŃ

PORZUCONY AUTOBUS

Przybyli na miejsce pracownicy grupy dochodzeniowej na szczęście nie stwierdzili uszkodzeń wozu. Ustalono, że pojazd został zabrany z zajezdni w Czyżynach przez pracownika zaplecza zatrudnionego w charakterze mechanika samochodowego. Andrzej Zientara. Nie posiadał on uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych. O-

świadczyli pozostałości po „libacji” w autobusie: butelki z pepsi i wódki. Garnuszek i bułka stanowiły zimny bufet i jego pełne zaopatrzenie. Tym razem do tragedii jeszcze nie doszło. Obyło się bez wypadku. Gdy jednak uświadomimy sobie co mogłoby się zdarzyć — robi się człowiekowi gorąco. Feralny autobus zjechał bowiem w dniu po-

przednim na usterkę układu hamulcowego.

Na marginesie tego zdarzenia rodzą się i inne refleksje. Jak to się stało, że nieobecności pracownika nie zauważył mistrz zmianowy? Jak wyliczono się ze złeconej pracy, lub jak umotywowano jej nie wykonanie? Przecież autobus był zgłoszony do naprawy, i w końcu po co właściwie w Czyżynach stoi budka wartownicza, a w niej co robi wartownik? Może by tak komendanci służb „wartowniczych” zajęli się tą sprawą? Autobus to przecież nie „wrotki” na których wyjazd może być nie zauważony. Jak to się stało, że nikt nie zauważył i nie słyszał wyjeżdżającego autobusu? Uprowadzenie zdarzyło się po godz. 19-tej, a więc w czasie kiedy nie ma wyjazdów.

Mamy nadzieję, że niebawem na te pytania dostaniemy wyczerpujące odpowiedzi. Myślę, że kara dla winnych nie będzie mała, skoro nie można liczyć na rozsadek u bądź co bądź dorosłych ludzi.

FILOMENA SERWIN

Co czytać?

OKOŃ WINCENTY: Podstawy wykształcenia ogólnego. Wyd. III. W-wa: WSiP 1976 — 380 str. — cena 53.— zł.

Praca omawia zasadnicze problemy nowego systemu dy-

daktycznego. Analizuje drogi zdobywania wiedzy (przez przyswajanie, odkrywanie, przeżywanie i działanie). Zagadnienia treści, metod organizacji nauczania.

JAWORSKI JOZEF: Guma w pojazdach mechanicznych. Wyd. II popr. i uzup. W-wa: WIKL — 380 str., cena 60.— zł.

Podstawowe wiadomości z zakresu konstrukcji, technologii i eksploatacji części gumowych w pojazdach mechanicznych. Rodzaje ogumienia, uszczelnienia, łączników sprężystych oraz elementów współ-

pracujących (węże gumowe, paski klinowe, resory itp.). Informacje o masach uszczelniających i klejach. Metody badania gumy. Zasady przechowywania wyrobów gumowych.

Postęp badania pojazdów samochodowych. Red. Stanisław Staruch. Wrocław: Ossolineum 1976 — 460 str. PAN Oddz. w Krakowie. Cena 100.— zł.

Zbiór prac zgrupowanych wg tematów: Konstrukcja i badania pojazdów samochodowych; Konstrukcja i badania silników spalinowych; Eksploatacja i niezawodność pojaz-

dów samochodowych. Autorami prac są wybitni specjaliści.

KOZIEŁ WIESŁAW: Jak kwalifikować wypadki którym ulegają pracownicy. Wyd. III popr. W-wa: IW CRZZ — 116 str. — cena 20.— zł.

Zasady kwalifikowania wypadków, którym ulegają pracownicy, oparte na aktualnie obowiązujących przepisach prawnych. Każdy rodzaj wypadku zilustrowano przykładami zdarzeń typowych lub takich, których kwalifikacja budzi wątpliwości. Informacje dotyczące trybu dochodzenia świadectw pieniężnych.

PASAŻER — KIEROWCA

WILKOM PODOBNI

„Proszę Pani mnie to właściwie każ tu przyjść kierownik. Ja nie chcę niczego dochodzić. Jedno jest tylko pewne — życzliwość to już pasażerowie po mnie spodziewać się nie mogą. Nauczyci mi rozum!”

W ten sposób zaczął ze mną rozmowę młody człowiek, który zjawiał się pewnego dnia w naszej redakcji. Okazał się być kierowcą autobusowym z WEA Czyżyny.

20 marca br. miał rezerwę. Przez Dyspozytora został skierowany na linię 104. W sumie kursowały tam w tym czasie tylko 3 autobusy. Mój rozmówca przy którymś z rzędu kursów w stronę Mostu Grunwaldzkiego zauważył, że „blokują mu” drzwi tylnego pomostu.

Właściwie powinien był zjechać z trasy, by naprawić usterkę. „Było jednak w tym dniu zimno, padał deszcz ze śniegiem. Po drugiej stronie zauważyłem dużą grupę ludzi, w tym matkę z dziećmi, oczekujących na autobus w stronę Piasków Wielkich — relacjonuje mój rozmówca. — Wczułem się w ich sytuację i mimo niesprawnych drzwi, podjechałem na przystanek, prosząc by zebrani nie wsiadali „tylnym pomostem”.

Okazało się, że decyzja była fatalna w skutkach dla kierowcy. Pasażerowie miast zastosować się do prośby, usiłovali siłą otworzyć zablokowane drzwi tylnego pomostu, które „skapitulowały” i... urwały się. Na protesty kierowcy z rozszczerzonego tłumu ktoś ryknął: „Jak masz zepsuty wóz, to zjeżdżaj do zajezdni, a nie wybieraj się na trasę”.

Nic dziwnego, że w tej sytuacji kierowca miał dość. Postanowił więc skrócić z rądy pasażera i zjechać. Nie docenił jednak „pomysłowości” tych bédacych już w autobusie. Zapalali oni chęcią udania się na zajezdnię, by MPK zwróciło

im pieniądze. Kierowca natomiast „na usterkę” musiał zjechać do Łagiewnik. Tam też postanowili jechać zebrani w autobusie. W połowie drogi pasażerowie „dzikiej trasy” zmienili zamiar i chcieli wysiąść. Dłużej już jednak kierowca nie miał zamiaru ulegać ich żądaniom i dowiózł ich do Łagiewnik. I tam się zaczęło. Kierowca zabezpieczył autobus i po prostu uciekł. Gonili go wyzwiska i pogroźki z perspektywą „urwania mu łba”, że nie wspomnę opinii byłych pasażerów o kwalifikacjach kierowcy i ich propozycjach „zatrudnienia go”. Ostatecznie rozwiązanie „afery” przypadło w udziale dyspozytorowi.

Linia 104 nie cieszy się dobrą opinią wśród kierowców. Bardzo niechętnie podejmują na niej pracę. Trzeba przyznać obiektywnie, że powody do niezadowolienia mają i pasażerowie. Jest tam zbyt mała ilość autobusów, a i to nie zawsze kursują wszystkie, ale pasażerowie do najmilszych nie należą. Często jeżdżą tą trasą, bylam też świadkiem niejednej scysji. Przeważnie słowa są ostre i nawet jeżeli kierowca nie da się wciągnąć w dyskusję, to i tak „sobie posłucha”.

Kilka numerów wstecz pisałam o kierowcy, który „wyprosił pasażerów” z autobusu w połowie trasy, stwierdziwszy, że blokują mu tylne drzwi. Oczywiście, był to inny kierowca i inna linia. Dziś po rozmowie z kierowcą fatalnego autobusu linii „104” trochę go już rozumiem. Może on też był kiedyś „życzliwy”, tyle, że nie wyszło mu to na zdrowie, tak jak mojemu rozmówcy?

Od kierowców pasażerowie mają prawo wymagać kultury i życzliwości, ale i kierowcy powinni także móc liczyć na wzajemność.

FILOMENA SERWIN

W dniu 2 marca br. w Rade Kultury Fizycznej i Turystyki „Ogniwo” w Krakowie i Ognisko TKKF „Przytulenie” w Krakowie, działające przy Okręgowym Przedsiębiorstwie Geodezyjno - Kartograficznym w Krakowie, Spartakiada rezydentów jest przez cztery drużyny. Z tej okazji zorganizowany został indywidualny turniej tenisa stołowego, w którym udział brali pracownicy przedsiębiorstw rezydentów w Zjednoczeniu Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej. Członkowie zajęli: 1. Stanisław Mikulski (MPK), 2. Tadeusz Szopa (MPWK), 3. Jerzy Gąsiorowski (PGM-Sródmieście), 4. Andrzej Wardyla (MPK).

Już po raz drugi reprezentacja naszego przedsiębiorstwa brała udział w Wojewódzkiej Spartakiadzie Zimowej organizowanej przez Wojewódzką

ZYGMUNT GADEK

TAK TEŻ BYWAŁO

O tramwajach

Dali wodociągi i nowe tramwaje. Wciąż szanowna rada coś nowego daje. Trudno ją obwiniać, jak najlepiej chciała. Cóż więc temu winna, że głupio nam dała.

W wodociągach rury ciągle nam pękają. A tramwaje znowu ludzi przejeżdżają. Zawsze jest rozmałość i większe wydatki. Chce wody nie mamy, płacimy podatki.

Choć się znów na tramwaj pół godziny czeka. To coś w tym wielkiego, że wjedzie na czelika.

Bo Kraków Krakowem i z porządków słynie. I sygnał wciąż będzie i nigdy nie zginie!

(„Djabeł” nr 10 — 15.V.1901)

Pytał mądry głupiego, na co tramwaj zda się? Ten milczał — a gdy głupi coraz naprzykrza się. Rzekł mu: pono do jazdy, lecz u nas w Krakowie. By mieli wciąż pacjentów nasi chirurgowie.

(„Djabeł” nr 8 — 15.IV.1901 r.)

Wybrał: A. Gielecki

Z ULIC NASZEGO MIASTA

Szczęście przynosi...

Sobota 25 lutego br. Godzina 15.30. Wypełniony po przystanku autobus „124” (nr boczny wozu 1341) zdążający w kierunku Olszy, podjeżdża na przystanek przed Politechniką Krakowską. Wśród oczekujących i chętnych do wejścia, znajduje się młody człowiek w roboczym kombinie kominiarza, z odpowiednimi do wykonania tego zawodu akcesoriami: m. in. kulą z miotłką i liną. Ręce i twarz, nie mówiąc już o ubraniu i narzędziach pracy, mówią, że młody człowiek znalazł się tu idąc prosto z pracy.

Z otwartych przez kierowcę przednich drzwi „124” wychodzi kilka osób. Do — w dalszym ciągu zatłoczonego autobusu, wsiada — kominiarz. „Witaj!” go pisk i śmiech ale... wcale nie słowa oburzenia ze śmiech w „takim stanie” wejść do środka.

Na szczęście dla mojego pasciaka znajduje się w samym środku wozu. Z odleg-

łości 2 metrów patrzy do przodu jak wokół nowego pasażera — kominiarza robi się wolne miejsce (jednak się znalazło), a on sam grzecznie przystępuje na schodkach tuż za zamkniętymi drzwiami. Obserwując, myślę sobie czy reakcje pasażerów byłyby takie same w przypadku gdyby zamiast kominiarza do przepełnionego autobusu usiłował wejść inny „człowiek pracy” np. w roboczym, poplamionym świeżą farbą ubraniu malarz, czy mechanik w kombinie z tłustym od smarów? Na pewno nie! Byłoby sporo krzyku, że „jak tak można”, że „odzież współpasażerom pobrudzi”... Niektórzy, może interweniowałby nawet u kierowcy żeby egzekwował odpowiednie przepisy porządkowe ale kominiarz... to co innego. On... szczęście przynosi. Jakże by ktoś mógł „nalatywać” na szczęście? Nawet jeżeli jest ono bardzo brudne.

M. BUBACZEWSKA

KOMUNIKATY

Dział Kultury, Sportu i Wychowania, pl. Serkowski 7, ich rodzin. Zajęcia odbywają się: w poniedziałki w godz. 16.00—17.00, w czwartki w godz. 16.00—17.30, soboty w godz. 14.00—15.30 i 20.00—21.30 oraz niedziele w godz. 10.00—11.30 i 14.00—15.30.

W każdy poniedziałek w pokoju nr 5, w budynku przy ul. Wawrzynca 13, w godzinach od 13.00 do 15.00 przyjmujemy naszych pracowników — członków związku — Radca Prawny Rady Zakładowej.



— Na pamiątkę z Włoch...

KUKULKA

Po odebraniu z naprawy zegara z kukulką rodzina Kowalskich czeka w napięciu momentu, kiedy z wybiciem godziny otworzą się drzwiczki i ujrzą znów, po długiej przerwie kukającego ptaka. Mija piąta... potem pięć po piątej... dziesięć po piątej... Naraz potwornie skrzyknięcie i z wnętrza zegara wyskakuje kukulka, pytając ze złością: — Czy jest tu ktoś, kto wie, która może być godzina.



PESTKI

— Co ty jesz?
— Pestki z jabłek.
— Fo co?
— Przydają rozumu.
— Daj jedną.
— To kosztuje dwadzieścia złotych...

Dławi dwadzieścia złotych, zjadł pestkę, palnął się w czoło i powiada:
— A to dureń ze mnie! Za dwadzieścia złotych mogłem przecież mieć kilo pysznych jabłek.

— Widzisz, już ci przybyło rozumu.

ROZSTRÓJ NERWOWY

Do lekarza zgłasza się pacjentka:

— Panie doktorze, chyba cierpię na rozstrój nerwowy. Pod moimi oknami przejeżdżają ciężarówki i kierowcy wciąż zaglądają mi do sypialni.

— Hm. Przykre, ale to jeszcze nie oznacza, że ma pani rozstrój nerwowy.

— Tak, tylko zapomniałam powiedzieć panu doktorowi, że ja mieszkam na piątym piętrze...

MĄDRY PIES

— Mam diabelnie mądrego psa. Wczoraj wieczorem, w czasie spaceru, rzekłem do niego: — Zdaje się, że coś zapomnieliśmy. I jak pan myśli, co zrobił Azor?

— Pewnie pobiegł do domu i przyniósł tę rzecz...

— Niel Mój Azor usiadł, podrapał się za uchem, a potem naraz kiwnął głową, podbiegł do latarni i podniósł nóżkę.

POMYSŁY

Rozmawiają dwaj kompozytorzy:

— Co robisz, kiedy komponujesz?

— Spaceruję po pokoju tak długo, aż przyjdzie mi do głowy jakiś pomysł.

— A co ci przeważnie przychodzi do głowy?

— Myśl, że warto na chwilę usiąść i odpocząć.

Na przystanku w święta:

— Panie kontrolerze! Jak długo będziemy czekać na tramwaj?

— Nie dłużej, aż skończą się święta.

— O —

W poczekalni - ekspedycji:
— Panie tramwajarz — o której godzinie odjeżdża tramwaj z tej pętli?

— Aaa... nie wiem. Tu wisi zegar, to pan zobacz!

— O —

W wagonie tramwajowym (autobusie):

— Widzisz synku, znów przejechaliśmy dwa przystanki za daleko.

— Tatusiu, to przedko wyśiadajmy, bo zapłacimy karę.

— Nie obawiaj się — to wina konduktora, bo nie wywoływał przystanków.

— O —

PRZEGIĘCIE

(W biurze). — Bardzo mnie irytuje ten kontroler Służalski.

— Dlaczego?

— Bo ile razy wychodzi z pokoju naczelnika, to zgina się niczym pajak.

— Po prostu otrzymał od naczelnika instrukcję jak walczyć w terenie z wszelkimi przegięciami!

— O —

W WARSZTATACH:

— Ile was pracuje przy naprawie wagonu?

— Razem z brygadziście to sześciu.

— Wobec tego bez brygadziście pracujecie w pięciu?

— Nie zawsze.

— Dlaczego?

— Bo kiedy nie ma brygadziście, to przeważnie nie pracujemy wcale.

Wybrał: A. Gielecki

Gdy inni ciągną wóz

Znaczna część załogi WEA Bieńczyce to pracownicy zdyscyplinowani, obowiązkowi i ofiarni. Ci ludzie oddani pracy, rzetelnie realizują hasło najbardziej obecnie aktualne „Przez wyższą jakość pracy do wyższej jakości życia”.

Znam wielu naprawdę wzorowych pracowników tak wśród kierowców jak i monterów. Oni poprostu lubią swoją pracę a dobre jej wykonanie sprawia im przyjemność i satysfakcję. Dbają o powierzzone im autobusy i urządhzenia jak o własne. Wiele razy widziałem ich jak czyszczą, myją, a nikt ich jak sądzę do takiej roboty i dbałości nie zmusza. Mają to we krwi. Takich ludzi szanujemy i cenimy, ich sylwetki przedstawiamy w gazecie. Są wzorem. Nie są to anioły, bo nie ma idealów. To oni dźwigają na swych barkach utrzymanie autobusów w ruchu a więc wykonanie planu. Są jednak i tacy, którzy stale goszczą w przychodniach. Ich książeczki ubezpieczeniowe pełne są od zapisów udzielanych zwolnień lekarskich i pieczęci. Znam przykłady tak obsesyjnej niechęci do pracy, że pała tych ludzi narzędzia w ręce i są gotowi nawet do bolesnych samouszkodzeń, by tylko uzyskać zwolnienie.

Należy też wydać bezwzględnie walkę pijanistwom, bo śmiem twierdzić, że ci o których wiemy, że piją to tylko mała część załogi. Nie możemy ich tolerować, wszak przynoszą wstyd nam wszystkim.

L. SIODLAK

kierowca WEA

Bieńczyce

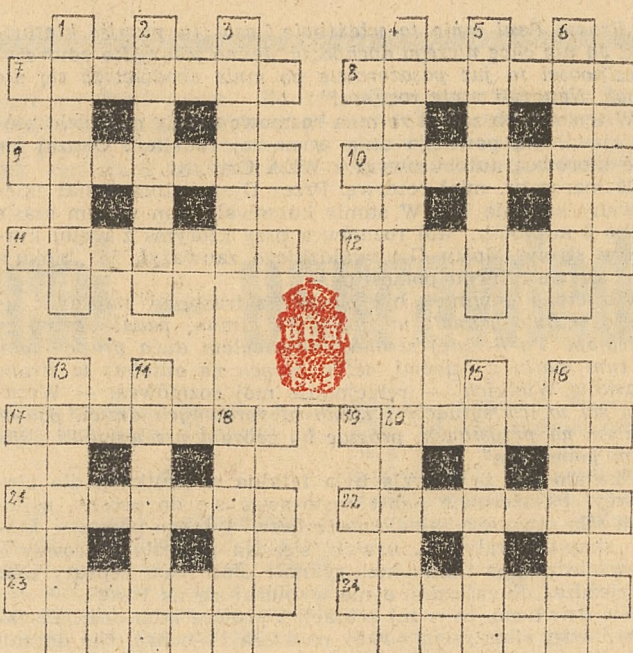
Blżej ludzi

W ubiegłym roku Dział Kultury, Sportu i Wychowania przeprowadził ankietę na temat „Uczestnictwa pracowników MPK w świadczeniach kulturalno-oświatowych przedsiębiorstwa”. Wyniki wykazały, że podsumowanie pokrywają się z reguły z naszymi obserwacjami. Potwierdzała je praktyka. Jako główne przyczyny nieuczestniczenia w imprezach klubowych ankietowani podawali: wielozmianowość pracy, dojazd spoza Krakowa, brak czasu.

Świeżość zakładowe również nie cieszą się zbyt wielką frekwencją. Najczęściej wykorzystywane są na szkolenia i zebrań — w niewielkim stopniu na działalność kulturalno-oświatową. Ten stan musi w najbliższym czasie ulec zmianie. Pomysłaliśmy o wprowadzeniu w bieżącym roku nowych form działalności klubowej. Między innymi zaplanowaliśmy wspólnie z Dzielnicą Osiedli Kultury Kraków-Podgórze wprowadzenie do programu kulturalno-oświatowego w świetlicy Wydziału Eksploatacji Tramwajowej — kameralnych koncertów muzycznych. Podobnie jak wystawy malarstwa organizowane w hali warsztatów tramwajowych — koncerty dotyczący „zakładowych spotkań ze sztuką”. Ponadto w WET Podgórze zostanie utworzony duży punkt biblioteczny dla pracowników Wydziału Eksploatacji Tramwajowej, Wydziału Remonto-Produkcyjnego, Wydziału Sieci i Podstacji, Wy-

HANNA RYKO

KRZYŻÓWKA NR 53



POZIOMO: 7) Powiewał nad hełmanem. 8) Targ z rozmachem. 9) Tradycyjna nazwa profesorskiego stanowiska. 10) Klepki do chodzenia. 11) Prawie deska. 12) Część przekładnia. 13) Wykaz, rejestr. 14) Rzedzi pod ziemią. 15) Memento. 16) Entuzjasta za pieniądze. 17) W wojsku — zebranie i wydanie rozkazu. 18) Zeglarz.

POZIOMO: 1) Coś, co czyha. 2) Szuflary, siłowie. 3) Konstusz noszony przez służbę. 4) Jadalna główka. 5) Kuchenny koneser. 6) Nie pracujemy. 13) Rośnie i pachnie. 14) „Wojna” w czasie pokoju. 15) Dyskusja, przemowa. 16) Wystawa, kolekcja. 18) Ośmy dzień po czymś. 20) Konkury.

ROZWIĄZANIE

KRZYŻÓWKI NR 50

POZIOMO: 7. Dzwonek. 8. Golowas. 9. Schemat. 10. Narzeczona. 11. Stragan. 12. Modrzew. 17. Wodewil. 19. Pasieka. 21.

„SYGNAŁ MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Wojciech Gorczyca, Filomena Serwin. Zajęcia: A. Ruppewski.

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

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa” — Książka Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000, B-14