

II Zjazd ZSMP coraz bliżej

28 i 29 kwietnia obradować będzie II Zjazd Związku Socjalistycznej Młodzieży Polskiej. I choć do otwarcia Zjazdu pozostało jeszcze sporo czasu, to już dziś chcemy poświęcić mu nieco uwagi. Bo jak stwierdza we wstępie do tego zjazdowego Zarząd Główny ZSMP, II Zjazd poprzedzony być powinien szeroką dyskusją nad efektami aktualnej działalności Związku i programem na przyszłą kadencję. Właśnie ten artykuł ma zachęcić do takiej, szczerzej, otwartej dyskusji. Udostępnimy dla niej chętnie i łamy naszej gazety. Jednocześnie problemy, o których napiszemy poniżej nie wyznaczają ścisłych ram myślenia o przyszłości kraju, młodzieży, organizacji wreszcie. Każdy, komu na sercu leży pomyślny rozwój naszej Ojczyzny powinien zabrać głos.

Każde pokolenie ma do spełnienia w życiu kraju doniosłą rolę. Dla każdego też pokolenia ta rola jest nieco inna. Nasi pradziadkowie wywalczyli powrót Polski na mapę Europy, dziadkowie budowali pierwszą, po ponad 150 latach niewoli Polskę, ojcom przyszło krwawo zmagać się o jej dalszy byt i budować podwaliny ustroju socjalistycznego, a nam, młodym przełomu lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, przychodzi realizować dalsze zadania wynikłe z rozwoju kraju. Zadania te realizować będziemy wspólnie z wszystkimi pokoleniami Polaków, korzystając z ich wiedzy i ogromnego doświadczenia.

Aby móc realizować stojące przed młodymi zadaniami, przed kilku laty zjednoczyli się wszystkie organizacje młodzieżowe, aby jeszcze dobitniej podkreślić jedność stojących przed młodzieżą celów. ZSMP zrzesza 2,5 miliona członków. To dużo, tym więcej, że wszyscy oni to ludzie młodzi, zdolni do największego wysiłku. ZSMP jest organizacją zrzeszającą młodzież pracującą, uczącą się, odby-

wającą służbę wojskową ze wszystkich środowisk społecznych. Pod auspicjami tej organizacji, toczyła się i toczy batalia o jakość i nowoczesność w przemyśle i rolnictwie. Stara się też organizacja rozwiązywać najbardziej ważne problemy socjalno-bytowe młodzieży. I choć do załatwienia pozostaje wiele ważnych spraw, nie można przejść obojętnie obok dotychczasowych dokonań.

Teraz, gdy zakończył się już VIII Zjazd PZPR i gdy znamy zadania stojące przed krajem na najbliższą przyszłość, powinniśmy zastanowić się w jaki sposób my, młodzi możemy przyczynić się do ich realizacji. I to nie tylko młodzi zrzeszeni w organizacji, lecz wszyscy. Wszak rozwój kraju musi być sprawą każdego Polaka i każdy musi czuć się za niego odpowiedzialny. W naszym wspólnym, dobrze pojętym interesie. Nie można stać obok, nie można mówić — „To nie moja sprawa”. A czyja kolego? W dyskusji przedzjazdowej powinni wziąć także udział członkowie SZSP i ZHP, jak i młodzież niezrzeszona. Im więcej będzie mądrych, zaangażowanych głosów, tym owocniejszy i lepszy będzie Zjazd. Wszyscy musimy zastanowić się nad sposobami osiągnięcia celów, do których dążymy.

Tak więc zapraszamy serdecznie do dyskusji nad sprawami, które muszą być ważne dla wszystkich młodych ludzi. A żeby upewnić Was, że Wasze głosy nie pozostaną bez echa informujemy, że na Zjeździe przedsiębiorstwo nasze będzie miało dwoje przedstawicieli: **Zofię Marciniak**, junaczkę z 17-18 hufca OHP przy MPK i **Marianę Szymańską** — przewodniczącą ZZ ZSMP. Ze wszystkimi głosami zapozna się oni bardzo uważnie, a najciekawsze z nich przedstawimy całej załodze w „Sygnalach”. A więc czekamy na listy.

OPRAC. K. G.

◆ Nasz delegat na VIII Zjazd PZPR Józef Kasprzyk odbywa spotkania z pracownikami naszego przedsiębiorstwa. Cieszą się one dużym zainteresowaniem.

★

◆ Bardzo uroczyste obchodzone w całym przedsiębiorstwie Dzień Kobiet. Zorganizowano liczne akademie, wieczornice. Panie otrzymywały upominki i kwiaty. Oby tak przez cały rok.

★

◆ Pisaliśmy niedawno, że nie ma ciepłej wody w toaletach przy ul. Wawrzyńca 15. Paniom na Dzień Kobiet termę zainstalowano, a kiedy będzie Dzień Mężczyzn?

15 dni
w MPK

◆ Od stycznia br. brak światła w korytarzu pierwszego piętra budynku przy ul. Wawrzyńca 15. Jak długo jeszcze czekać będziemy na założenie świetlówek, lub chociaż zwykłej żarówki?

★

◆ Ostatnio pojawiły się na nowohuckich przystankach autobusowych nowe tabliczki HIL. Nasze przedsiębiorstwo uruchomiło nową linię od Placu Centralnego do Centrum Administracyjnego Huty. Dwa nasze autobusy kursują także na hutniczych liniach wewnętrznych, przyczyniając się do rozładowania panującego na nich tłoku.

★

◆ 26 lutego br. odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze Koła Emerytów. Przewodniczącym wybrano ponownie Bolesława Jędrzejca, w skład Zarządu weszli również, jako wiceprzewodniczący Edward Pikulski i jako sekretarz Marian Cholewa. Kierownikiem Klubu Seniora został Antoni Baran, a jego zastępcą Marcin Szczygieł.

★

◆ Znacznie zdezorganizowało ruch w centrum miasta zamknięcie na kilka dni ul. Straszewskiego. W rezultacie na Basztowej i 1 Maja tworzyły się tasiemcowe korki tramwajów i samochodów.

★

◆ W trosce o poprawę komunikacji w mieście, wprowadzono tzw. autobusy jednonazwane. Wyjeżdżają one ok. godz. 6 rano, kończąc pracę ok. 16. Innowacja ta powinna przyczynić się do złagodzenia trudności w tzw. szczytach komunikacyjnych.

★

◆ Z codziennych raportów wynika, że komunikacja w mieście się poprawia. Pasażerowie jednak nie bardzo chcą w to uwierzyć. Cóż, nielato jak widać odzyskać raz utracone zaufanie.

(K. G.)



NAJSERDECZNIEJSZE ŻYCZENIA, DLA WSZYSTKICH KOBIET ZATRUDNIONYCH W MPK, Z OKAZJI ICH ŚWIĘTA, SKŁADAMY NA RĘCZ PANI HALINKI DZIEDZIC Z ZAKŁADU NAPRAW TRAMWAJÓW.

Start w zawodowe życie

To było tak niedawno. Niewiele ponad pół roku temu. Świeżo upieczeni absolwenci szkół zasadniczych, wkraczali w pierwszy okres swojego zawodowego życia. Wchodzili w nie ze świadectwem, które z jednej strony dawało tytuł wykwalifikowanego pracownika, z drugiej obarczało odpowiedzialnością za zakres obowiązków, które im powierzano. Jak wspominają te pierwsze chwile w zakładzie pracy, w nowym dla siebie środowisku?

Wykwalifikowany ślusarz, nosi szafirowy chałat. Ma miły uśmiech, jasne oczy i... warok. **Lucyna Malina** jest „jedynaczką” wśród najmłodszych stażem pracy ślusarzy w Zakładzie Napraw Tramwajów. Czy zadowolona z wybranego kiedyś, a wykonywanego obecnie zawodu? „Oczywiście” — mówi bez wahania. Do MPK przyszła po ukończeniu 3-letniej Zasadniczej Szkoły Zawodowej w Sułkowicach. Właśnie w niej zdobyła zawód ślusarza narzędziowego. Od września wybiera się do naszego technikum. Zapytana o pierwsze dni i tygodnie w ZNT, odpowiada, że nie czuła się wcale zagubiona. Otoczono ją opieką — przedstawiono mistrza, przyjęto do brygady **Edwarda Ożgi** i dokładnie zapoznana z pracą. Równocześnie traktowano bardzo „dorośle” — na równi ze starszymi pracownikami. Tak jak przystało na wykwalifikowanego ślusarza. Czy praca, którą wykonuje nie za ciężka dla młodej dziewczyny? „Ależ skąd” — zaprzecza — „naprawiam przecież tylko wiertarki i szlifierki ręczne”.

Zygmunt Konik, jak sam mówi, trafił do ZNT zupełnie przypadkowo — po ukończeniu Zasadniczej Szkoły Zawodowej Elektroenergetycznej w Krakowie. Z wyboru zakładu pracy jest zadowolony. W Zakładzie od samego początku czuje się bardzo dobrze. Również otoczono go opieką, wprowadzono do zespołu. Równocześnie, jak przystało na wykwalifikowanego pracownika, powierzono odpowiednią pracę. Najpierw pracował przy naprawie silników w brygadzie **Edwarda Irzyńskiego**, później przeniesiono do brygady **Stanisława Bodzon**a, w której do dziś pracuje przy impregnacji i izolowaniu cewek. Na razie nie wyszło nic z dalszej nauki w technikum. Jest jeszcze tak młody, że nie stoi na przeszkodzie aby swe plany w tym zakresie zrealizować nawet za parę lat.

Jest absolwentem Przyzakładowej Szkoły MPK. Wyuczony zawód **Wiesława Kasperczyka** — ślusarz monter. Jeszcze jako uczeń pracował przy różnych urządzeniach. „Trzeba było” — jak sam mówi — „zapoznać się z każdą robotą”. Po ukończeniu szkoły, dano mu możliwość wyboru miejsca pracy. Został w ZNT, czego wcale nie żałuje. Jest w brygadzie **Fryderyka Leśniaka**. Pracuje i dalej uczy się w Zaocznym Technikum Łączności: zdobywa wiedzę z zakresu elektromechaniki maszyn i aparatów. „Jak się było uczniem, to inaczej traktowano, ale po szkole wykwalifikowanego pracownika, mimo że młodego, traktuje się u nas w Zakładzie na równi z pracownikami starszymi, zarówno wiekiem jak i stażem”.

Dokończenie na str. 2 —



Najmłodszy stażem i wiekiem pracownicy ZNT. Od lewej: Lucyna Malina, Wiesław Kasperczyk, Zygmunt Konik.



Fot. W. Habratowski

34 lata w służbie społeczeństwa

Bardzo uroczyste obchodzone w naszym przedsiębiorstwie, 34 rocznicę powstania Ochotniczej Rezerwy Milicji Obywatelskiej. Nasze koło ORMO jest jednym z prężniejszych w Krakowie. Stąd obecność na uroczystym z tej okazji spotkaniu przedstawicieli miejskich władz milicyjnych i organizacyjnych.

Najbardziej aktywnym w naszej organizacji wręczono odznaki i dyplomy, i tak **Brazowa Odznaka „W Służbie Narodu”** otrzymał **Mieczysław Cywicki**, odznaki specjalne ORMO „Zasłużonemu Działaczowi” **Władysław Michalik**, **Józef Puchala**, **Ryszard Kwiatkowski** i **Mieczysław**

Kopciuch. Były też liczne nagrody pieniężne.

Spotkanie stało się okazją do przedstawienia deklaracji czynu produkcyjnego przez Jednostkę ORMO Zakładu Eksploatacji Autobusów w Bieżyczach. Każdy z członków jednostki, zobowiązał się do przepracowania jednego dnia za kierownicą, co da łącznie 600 godzin pracy w czynie produkcyjnym. Zdobyty w ten sposób fundusz, członkowie jednostki z Bieżycz postanowili przeznaczyć na zakup sztandaru dla jednostki zakładowej ORMO w MPK.

(K. G.)

Parę miesięcy temu do redakcji weszło dwóch wzburzonych kierowców.

„Proszę pani może gazeta nam w końcu pomoże? Jesteśmy bezsilni. Szlag nas trafia na to marnotrawstwo, którego jesteśmy codziennie świadkami. Bezmieślnie wyrzuca się miliony. Rzecz w dewastacji „Berlietów”. Niech pani sobie wyobrazi, że kierowca zjeżdża na ogumienie odstawia wóz, bo „od ręki” nie zawsze robią i po paru dniach może pożegnać się ze „swoim autem” ponieważ nie ma w nim połowy części. Ginie wszystko: przekładniki do świateł pozycyjnych, zegary, wskaźniki temperatury wody, wskaźniki poziomu oleju, dzwonki. Zresztą najlepiej zobaczyć samemu. Potrafią wyszabrować dosłownie wszystko. Są tacy wśród nas którzy w autobusie już spalili bojąc się, że rano zastaną tylko obudowę. Ale przecież wszyscy tak nie możemy. Mamy domy, rodziny. Zresztą przecież nie o to chodzi”.

Ano właśnie, nie o to chodzi. Tak naprawdę myślałam, że to sprawa jednostkowa, że akurat ci kierowcy mieli pecha. Zresztą problem wydał mi się załatwiony, bo autobusy z trwałymi usterkami —

awarie silników — odstawione są na plac ZOMO by zapobiec własnie dodatkowym dewastacjom. Jakże się myliłam.

Gdzieś w połowie stycznia przechodziłam przez halę napraw Zakładu Napraw Autobusów. Przypadkowo spojrzalam do wnętrza stojącego na kanale autobusu 21454. To co zobaczyłam powinno chyba za-

krótce przewody. Nie lepiej wyglądał także schowek elektryczny, który w tym momencie był nim tylko z nazwy. Toć to przecież nie wymontowanie części, a jakby rozbicie dewastacja. „To jeszcze nie” — powiedział jeden z panów pracujących „przy autobusie” — najgorsze, że musimy dach rozbierać, bo jakiś

jezdnie nasze są nadmiernie zatłoczone. Sztuka jest rano wyjechać na linię. Co by było gdyby tak nagle wybuchł pożar, a autobusy są pozamykane i nie można ich ewakuować?

I jeszcze jedna sprawa. Niestety nie wszystkim kierowcom chce się — bądź nie pamiętają — zgłaszać przy wieczornym zjeździe, drobnych usterek. Rano zmiennik „robi ruch” i nie chce wyjechać na trasę. Mimo tych komplikacji sprawa musi jednak być uregulowana. Ciekawe, że gdy kierowca lekko „stuknie” autobus o autobus, jest dochodzenie i winny musi się znaleźć. I słusznie. Dlaczego by jednak nie zastosować tej metody w stosunku do tych co dewastują? Przecież sprawcy — niestety pewni bezkarności — nawet nie kwapią się by zatrzeć ślady. Na szybach poodbijane są nie tylko palce ale całe dłonie. Problem chyba na tyle ważny i kosztowny, że najwyższy czas by zrobić coś w celu zabezpieczenia — niebagatelnych w końcu bo wartości kilkuset tysięcy złotych — części w naszych autobusach.

Filomena SERWIN

KOMISJA NR 32

23 marca odbędą się w naszym kraju wybory do Sejmu i Rad Narodowych szczebla wojewódzkiego. W całym kraju powołano więc komisje wyborcze, które zajmują się przygotowaniem tych wyborów. Jedną z komisji zlokalizowano w świetlicy przy ul. Bocheńskiej 4. Jej przewodniczącym jest dyrektor Alojzy Kusina, a działa ona pod patronatem MPK. Łącznie głosować w niej będzie 1600 osób — mieszkańców ulic z najbliższego sąsiedztwa ul. Bocheńskiej. 2 marca komisja zakończyła pierwszy etap pracy — dwutygodniowy dyżur, w czasie którego obywatele mieli możliwość sprawdzenia, czy zostali umieszczeni na listach wyborców, jak również załatwienia niezbędnych formalności w razie zmiany miejsca pobytu, na czas trwania wyborów. 86,5 proc. wyborców, dokonało tego obywatelskiego obowiązku — osobiście, bądź przez swoich bliskich.

Obecnie nasze przedsiębiorstwo remontuje lokal, przygotowując go do wyborów. Komisja zaś, wspólnie z Wydziałem Spraw Wewnętrznych Urzędu Dzielnicowego Śródmieście aktualizuje listy wyborcze, uwzględniając na nich zgłoszone przez wyborców w czasie sprawdzania list poprawki.

W skład komisji wchodzi 9 osób, z których 4, w tym przewodniczący, są naszymi pracownikami, a pozostałe aktywistami Samorządu Mieszkańców. Działa ona przy znacznej pomocy Komitetu Zakładowego PZPR, Zarządu Zakładowego ZSMP, uczniów szkoły przyzakładowej i zakładowej jednostki ORM.

Na podstawie informacji A. Kusiny opr. (K. G.)

Krótką rozmowa z Władysławem Kucharskim

W zły dzień wybrałem się do Zakładu Napraw Tramwajów w Podgórzu, aby spotkać się z panem Władysławem Kucharskim, akurat w przeddzień Dnia Kobiet. W głównej sali Zakładu wyczuwało się świąteczną atmosferę. Na stołach naprawczych, przed dwoma stanowiskami pracy obsługiwanych przez panie, Lenina a do Nowej Huty zobaczyłem wetknięte w stołach wiązanki kwiatów. „Nie ma brygadzysty” — powiedział mi w spawalni, gdy spytałem o Kucharskiego. „Jak to, czyżby nie przyszedł dziś do pracy?”

E, skądże, on nigdy nie opuszcza” — usłyszałem. „Szukajcie go w świetlicy, tam przygotowuje uroczystość z okazji Dnia Kobiet”. Świetlica i bufet były zamknięte w tym dniu. Ale gdy spytałem o Kucharskiego wpuśczone mnie do środka. „Zaraz tu będzie”. Poszukiwany zjawił się po chwili. Przywitałem się i przedstawiłem cel wizyty. Chciałem dowiedzieć się czegoś o grupie partyjnej, której towarzyszy Kucharski, brygadysta ze spawalni przewodniczy już od dwóch lat.

„Sekundę, może pan poczeka, zaraz tu będę” — powiedział. Gdy po chwili stanął w drzwiach, prawie że nie poznałem go. Roboczy kombinizon zastąpił garnitur i koszula z krawatem. Usiedliśmy.

„Przepraszam, ale mam mało czasu, musimy zdążyć z przygotowaniem na godz. 12” — zastrzegł się od razu Kucharski. Rozmowa więc była z konieczności krótka. Zresztą już wiedziałem wcześniej, że mój rozmówca nie-

zbyt lubi się chwalić, że jest skromnym człowiekiem. Ta opinia potwierdziła się. Z trudnem udało mi się wydobyć z Kucharskiego trochę faktów z jego życiorysu — że pracuje w MPK od 25 lat jako spawacz, że poprzednio pracował przez 5 lat w Hucie im. Lenina a do Nowej Huty przyjechał, gdy usłyszał o młodzieżowym zaciągu, że pracował w Radzie Zakładowej, jest instruktorem w szkole przyzakładowej a od miesiąca przewodniczy Radzie Oddziałowej.

Pytam o grupę partyjną. Grupę niezwykłą, można powiedzieć, bo skupiającą obok członków i kandydatów partii również członków ZSMP. Pytam, jak pracuje grupa. „Ano, jak to w grupie partyjnej — mówi Kucharski — na zebraniach poruszamy sprawy przede wszystkim zakładowe takie jak braki materiałowe czy części, zaopatrzenie bufetu itp. Młodzi przysłuchują się starszym, mogą z nich brać przykład i włączać się do dyskusji, do pracy organizacyjnej. Każdy członek grupy ma jakieś zadanie, jak w każdej grupie partyjnej. Cóż można do tego dodać?” — pyta Kucharski.

Choć Kucharski traktuje to co powiedział, jako sprawę oczywistą, ja wiem, że tak to normalnie nie jest. Że gdyby nie wyróżniająca się praca grupy, nie powiedziano by mi w Komitecie Zakładowym, gdy pytałem o grupy partyjne — idźcie do Kucharskiego, on nam pokaże.

(Dokończenie na str. 3)

Rozmyślnie dewastacje?

interesować organa ścigania. Jeszcze „ciekawszy” był jednak widok gdy weszłam do autobusu: pozrywane płyty laminatowe, którymi wyłożone jest wnętrze. Powyrywane lampy oświetleniowe, siedzenia. Przy stanowisku kierowcy „straszące” pustymi otworami miejsca gdzie kiedyś były urządzenia. Nie pozostało z nich nic, że na pewno tam były świadczą jedynie pucina-

„skurczybyk” wyrwał część przewodu. Nie dodać nic ująć. Jak w takiej sytuacji, może być mowa o właściwej gospodarce częściami i czy w ogóle jest to gospodarka?

Kierowcy postulowali by zakupić zamki. Każdy mógłby „swoją” autobus zamknąć — ba odpowiadać za niego. Wydaje się to być wyjściem z sytuacji, ale jest i druga — niestety negatywna — tego strona. Za-



Uroczyste jak co roku obchodzony był w naszym przedsiębiorstwie Międzynarodowy Dzień Kobiet.

Prócz spotkań z paniami, w poszczególnych jednostkach MPK, w Klubie przy pl. Serkowskiego 7 z kobietami — długoletnimi i zasłużonymi pracownicami spotkało się kierownictwo przedsiębiorstwa.

Fot. CZ. DYŁOWICZ

O bodźcowy system wynagradzania

— Co tak patrzysz na ten pasek i myślisz?

— Nie rozumiem jak mi te pobyty obliczają.

— Sądziś, że myślenie ci w tym pomoże? Ja, to nawet w zeszłym miesiącu pytałem, ale po tym co mi wytłumaczyli też niewiele wiem.

Rozmowę tę między dwoma kierowcami, usłyszałam w jednej z naszych zajezdni autobusowych.

System wynagradzania kierowców autobusowych, regulowany jest przez układ zbiorowy pracowników. Na całość tego, co otrzymuje za swą pracę kierowca, składa się bardzo wiele elementów, a mianowicie płaca zasadnicza wg. VIII kat. zaszerzgowania — zł 13. za godzinę oraz szereg dodatków — za rodzaj pojazdu (w tym przypadku autobusu) — zł 8.40, za przyczepę, czy przegub — zł 2.50, premia specjalna w wysokości — zł 10. — za godzinę jazdy na linii i zł 5 — za pracę przy naprawie wozu, premii podstawowej w wysokości 10 proc. stawki, dopłaty z tytułu pracy w godzinach nadliczbowych i nocnych.

To jeszcze nie wszystko. Wykaz składników płacy kierowców autobusowych przewiduje także dodatki za czynności zdawczo-odbiorcze, konduktorskie bez inkasa, sprzedaż biletów, staż pracy, premie za oszczędność paliwa i ogumienia, wynagrodzenie za przerwy czasu pracy, dyżur, czas nieprzepracowany z tytułu urlopu wypoczynkowego, choroby i innych nieobecności w pracy.

Dochodzimy więc do tego, że obliczenie wynagrodzenia kierowcy autobusowego, jest najbardziej pracochłonnym zajęciem. Należy się uznanie dla pracy tych, którzy się tym zajmują zawodowo. Równocześnie nie należy się dziwić kierowcom, którym się zdarza niekiedy, że nie mogą rozszyfrować na niewielkie mówiący pasku papieru jaki otrzymują przy poborach — za co i ile im wyliczono. Podobno, niektóre przedsiębiorstwa komunikacyjne w kraju, dysponują już specjalnymi maszynami do obliczania wynagrodzenia i może właśnie tam, wyliczenie zarobków kierowcy na pasku papieru otrzymywanym przy poborach jest bardziej jasne. Trudno powiedzieć, kiedy u nas maszyny wyręczą w tym zakresie ludzi. Póki co, warto się zastanowić, czy nie dobrze byłoby pewnych spraw związanych z obliczaniem wynagrodzenia kierowców przeanalizować i... może zmienić. Bo co tu dużo mówić, nie wszystkie elementy składające się na wynagrodzenie tej grupy pracowników, związane są bodźcowo z efektami pracy. Zgodnie z Kodeksem Pracy, kierowca w czasie postoju (z winy przedsiębiorstwa), powinien otrzymać stawkę wg osobistego zaszerzgowania. Tymczasem, otrzymu-

(Dokończenie na str. 4)

Start w zawodowe życie

(Dokończenie ze str. 1)

Kiedy przyjmowano ich do pracy, otrzymali VI grupy uposażenia. Po trzymiesięcznym stażu dostali przeszerzgowania do grupy VII. Otoczeni opieką, ale równocześnie traktowani jak wszyscy inni wykwalifikowani pracownicy, stali się równorzędnymi partnerami w swoich brygadach. Absolwentów innych szkół za-

wodowych, otoczono na początku szczególną opieką. Chodziło o to, aby poznali dokładnie swój pierwszy zakład pracy i weszli w MPK-owską społeczność. Korzyść z tego na pewno obopólna.

Myślę, że tak właśnie powinien wyglądać start młodych po szkole, w ich zawodowe życie.

Maria Bubaczewska

W Zakładach Eksploatacji Autobusów działa kontrola techniczna. Jej główne zadanie, to sprawdzanie jakości wykonanej przez mechaników z zaplecza pracy. Ale także wykonują jej pracownicy wiele innych ważnych zadań. Mówi kierownik sekcji technicznej ZEA Bieńczyce Józef Brylski:

— Tu rejestruje się wszystkie przychodzące do MPK samochody, odbiera wozy po OT-2 z naszego zakładu, stawia diagnozy czy samochód nadaje się już do remontu kapitalnego, czy też może jeszcze trochę pojeździć, wyrzykowo ocenia jakość wykonywania napraw bieżących, udziela porad kierowcom.

— Ilu ludzi wykonuje te wszystkie czynności?

— Etatów do obsadzenia mamy 6, pracuje nas 5 z tego dwóch nie ma uprawnień do rejestracji samochodów. — Wymieńmy więc nazwiska współpracowników pana? — Sa to WŁADYSŁAW GODYN, ADAM MOSZCZAK, STANISŁAW KOŚCIOŁEK i BOLESŁAW KRYSZYŃCZAK. Pracujemy na dwie zmiany i w ciągu 16 godzin przeglądamy 20 do 30 autobusów.

Do naszej rozmowy, włącza się przybyły właśnie zastępca

kierownika zajezdni d/s technicznych inż. Julian Urbanik:

— Obecnie, od końca ubiegłego roku, staramy się, aby część zadań kontroli technicznej przejął brygadysta. Aby on odbierał robotę od ludzi za nią odpowiadał. Musimy sobie zdać sprawę, że nie liczy się tylko ilość, lecz i jakość wykonywanej pracy. Bryga-

chwili dwa razy w tygodniu dokonujemy kontroli autobusów przed wyjazdami z zajezdni. W porozumieniu z Ośrodkiem Szkolenia Kierowców zwracamy także uwagę na znaczenie nauki właściwej techniki jazdy. To, co niekiedy demonstrować młodzi kierowcy, zakręca na kpiny, a ma bezpośredni wpływ na stan te-

OT-2.

A teraz jakość

dzista musi stać się autentycznym przełożonym, jeżeli nie wywiąże się z tych zadań, to po prostu straci przysługujący mu dotychczas dodatek. Chcemy również, aby każda poważniejsza naprawa, była odbierana przez kontrolerów technicznych bezpośrednio na stanowiskach pracy. Dajemy mu wyposażenia każdego rodzaju w halę napraw w rolki do badania sprawności samochodu. W ten sposób kontrolerzy mogliby przebywać cały czas w hali, odpadłaby także konieczność wielu manewrów po zajezdni, które trzeba obecnie wykonać, aby dojechać do stanowiska naprawczego. W tej

musimy udowodnić, że drobna

Może jeszcze poproszę o nazwiska kontrolerów z Czyn.

— Oprócz mnie pracują w sekcji FRANCISZEK SYREK, STEFAN SETKOWICZ, ZBIGNIEW MICHALIK, ANDRZEJ KUBAS, i ANDRZEJ SOLECKI.

Tyle relacji z rozmów jakie przeprowadziłem z osobami najbardziej w kwestiach kontroli technicznej w zakładach autobusowych kompetentnymi. Wypada mieć nadzieję, że tak jak mówił inż. Urbanik coraz lepiej będzie z jakością wykonywanych przez naszych mechaników prac.

KRZYSZTOF GACEK

Oddziałowe Konferencje Związkowe zakończone

Dobiegła końca kampania sprawozdawczo-wyborcza w grupach związkowych i oddziałowych radach związkowych naszego Przedsiębiorstwa, w czasie której odbyło się 13 oddziałowych konferencji i 1 w kole Emerytów i Rencistów. Ogólnie wybrano w tej kampanii 459 pracowników. W grupach związkowych działają obecnie w nowej kadencji 310 pracowników a w oddziałowych radach związkowych 149.



Delegatki na Konferencję Sprawozdawczo-Wyborczą ORZ przy Zarządzie Przedsiębiorstwa. Od lewej stoją: Anna Kolodziej, Czesława Stasiacek, Helena Bialek i Stefania Borawska.

Często przy okienkach dyspozytorów słyszy się kierowców czy motorniczek, „...tej roboty nie wezmę, tam nie pojadę, daj mi inną”. Lub odwrotnie z okienka słyszy się głos dyspozytora czy na końcu głoś regulatora — „jeźdź tam, Feluś, zrób kurs lub dwa”.

Dobrze, jeśli wymiana tych zdań jest między równymi sobie lub w przybliżonym wieku — gorzej natomiast gdy głos z okienka bezpośrednio „tyka” w osobę, która mogłaby być ojcem lub matką tego młodego przełożonego.

Często się zdarza również, że nowo przyjęty pracownik jest przez okres dwóch, trzech tygodni grzeszny, taktowny, z należytym dystansem zwraca się do starszego od siebie wiekiem przełożonego. Widząc jednak jaki jest stosunek przełożonego do niego, rezygnuje z taktu i szacunku. Z dnia na dzień staje się bardziej arogancki i zuchwały, a z czasem pozwala sobie nawet na kłótnie.

Raz tylko byłem świadkiem jak pracownik młody wiekiem, zwrócił uwagę dyspozytorowi, że nie życzy sobie aby go traktowano jak smarkacza. Uwaga ta pomogła na tyle, że

PRZEŁOŻONY CZY KUMPEL

Feluś zrób kurs...

ów dyspozytor już się do niego zwracać zaczął służbowo, ale za to pracownik ten na zmianie tego dyspozytora mając np. rezerwę — odczuwał to zwrócenie uwagi dość dotkliwie. To wprowadziło dość odległe już czasy, ale problem pozostał, mimo, że tego dyspozytora już w przedsiębiorstwie nie ma. A przecież Kodeks Pracy wyraźnie określa jaki winien być stosunek przełożonego do pracownika i odwrotnie. Czyżby nadzór ruchu i służba dyspozytorska nie wiedziała o tym?

Moim zdaniem dystans służbowy w pracy, winien obowiązywać na każdym stanowisku, jeśli praca ta ma być sumiennie wykonana i ma dać poczucie dobrze spełnionego obowiązku obydwu stronom.

Niech nietaktowni przełożeni wezmą pod uwagę fakt, że ten młody motorniczek, kierowca, ślusarz względnie elektryk dziś przez dyspozytora czy mistrza lekceważony i niedoceniony — jutro może stanąć na stanowisku o szczebel w hierarchii zawodowej od nich wyższym i wówczas oni mogą się znaleźć po tej drugiej stronie i czy wówczas będą usatysfakcjonowani?

W większości pracownicy nadzoru ruchu, ci wspomniani przełożeni, wywodzą się spośród nas i powie ktoś, że to przecież kumpel. Niestety — jak to już nadmieniałem taki stan nie może istnieć w pracy. Deprawując wpływa na młodzież zatrudnioną w zakładzie. Uwłaszcza godności osobistej ludzi w wieku podeszłym.

Niech sobie wezmą do serca te moje uwagi koleżanki i koledzy — dyspozytorzy, regulatorzy, inspektorzy oraz mistrzowie i osądzą, czy ten młody, może ich przyszły następca, który w tej chwili ciężko pracując w kanale, za korbą nastawnika czy kierownicą autobusu, a im podległy — zasługuje na szacunek i uznanie, bo to przecież on — młody, daje im teraz podwaliny ich materialnego bytu.

J. R.
motorniczek

Dawniej nazywano je „szewskimi niedzielkami”, dziś „bumelkami”. Jeżeli chodzi o pierwszą nazwę, to prawdopodobnie wywodziła się z przekonania, że szewcy pili więcej alkoholu niż przedstawiciele innych zawodów. Czy faktycznie tak było? Na pewno nie, ale nie mnie to udowodniać. Słowo „bumelka” przyjęło się obecnie na określenie nieusprawiedliwionej nieobecności w pracy. Dawniej „zawalano” niedzielki jako, że wypłaty pracowników fizycznych odbywały się w każdą sobotę. Pito więc tradycyjnie przez 3 dni łącznie z niedzielą.

Obecnie pracownicy fizyczni otrzymują zaliczki 28 każdego miesiąca i wyrównanie 15 każdego miesiąca. Jaki zawód zdzierży dziś palnę pierwszeństwa w spożywaniu alkoholu — trudno powiedzieć. Jeżeli chodzi o naszych kierowców autobusowych to historyczne już „szewskie niedzielki” zamieniły na kolejne dni po wypłatach. Fakt, że właśnie z picciem alkoholu wiążą się w

naszym przedsiębiorstwie „bumelki” w zakładach eksploatacyjnych autobusowych (i nie tylko) jest bezsporny. Aby nie być jednak w swych wywodach głosowną służą przykładami. Na posiedzeniu Prezydium Rady Zakładowej w dniu 25 lu-

tego br., zwolniony został dyscyplinarnie kierowca z ZEA Bieńczyce **Alfred Suszczewicz** nr s. 2119 za przewinienie, którego przyczyną szukać należy w nadużywaniu alkoholu. 14 lutego br., wymieniony wyjechał z zajezdni o godz. 5.24 na linię „103”. Zamiast jednak skierować się na Krowodrę, dojechał tylko do ul. Demakowa, autobus zatrzymał przed blokiem w którym, mieszka i udał się do swojego mieszkania... aby się przespać. Pozo-

numerze „Sygnałów”.

Wybrano również 122 delegatów na Konferencję Rady Zakładowej, która odbędzie się w dniu 10 maja br.

Frekwencja na zebraniach, które cechowała szczerze i duża troska o wykonanie planowych zadań, wahała się od 70 do 90 proc.

Dyskutanci mówili m. in. o poprawie organizacji pracy na wszystkich stanowiskach, o wykorzystaniu należytych godzin zatrudnienia, rozliczaniu pracowników z powierzonych zadań, o przyspieszeniu remontu torowisk i zwiększeniu nadzoru nad dyscypliną pracy.

Do dobrze zorganizowanych konferencji należała m. in. Konferencja ORZ Zarządu Przedsiębiorstwa, w której wzięli udział: z-ca dyr. ds. pracowniczych i ekonomicznych — mgr Alojzy Kusina, I sekretarz XIV POP — mgr Stanisław Kostro, przew. Rady Zakładowej — **Ryszard Laskowski** i przew. XIV Kola ZSMP — **Zbigniew Babiuch**.

Po sprawozdaniach przewodniczących: ORZ pionu pracowniczego — **Marii Rosiek** i ORZ przy Zarządzie

Przedsiębiorstwa — **Danuty Kaczor** z działalności w latach 1976—1979 oraz skróto- wym omówieniu działalności Przedsiębiorstwa w roku 1979 i zadań na rok bieżący przez z-cę dyr. **A. Kusinę** rozwinęła się anemiczna dyskusja. Wiadomo bowiem, że pracownicy Zarządu Przedsiębiorstwa lubią dyskutować ale dopiero po zebraniach!

W wyniku przeprowadzonych na tej Konferencji wyborów przewodniczącym nowej ORZ przy Zarządzie Przedsiębiorstwa został **Tadeusz Walczak**, wiceprzewodniczącą — **Wiesława Czernek**, sekretarzem — **Alicja Ostapowicz**, społecznym inspektorem pracy — **Marian Hebda**, przew. Komisji Socjalnej — **Maria Rosiek**, przew. Rady Kobiet — **Ewa Mucha** i przew. Komisji KO — **Danuta Mirzyńska**. Ponadto wybrano 13 delegatów na Konferencję Rady Zakładowej.

Miłym zakończeniem Konferencji było wręczenie mgr **Janinie Sołtyk** odznaki i dyplomu 15-lecia Krakowskiego SKZPT.

Tekst i zdjęcie
CZESŁAW DYŁOWICZ

TROPEM POSZUKIWANEGO DETALU

Ludzie pracują i myślą

Jest to jeszcze jedna, konstrukcyjnie nieprzemysłowa sprawa w „Berlicie”. Chodzi o zunifikowane automaty kierunkowskazów. Nie dość, że są drogie, to jeszcze trudno dostępne, a w dodatku często ulegają awarii. Koszt takiego urządzenia do jednego wozu wynosi „tylko” 3.800 zł.

Automaty te stosunkowo szybko się psują. Wywołują przepięcia w instalacji elektrycznej, a te przepięcia oddziałują na ogranicznik ponadnapięciowy, który rozłącza obwód ładowania akumulatorów.

Mówi pełniący obowiązki kierownika Zakładu Napraw Autobusów **Wiesław Ptak**... — W zunifikowanym automacie kierunkowskazów, znajduje się około 40 tranzystorów. Chyba trochę za dużo. Mogłyby one z powodzeniem zostać gdzieś indziej wykorzystane. Moim zdaniem automat ten nie powinien ujrzeć „światła dziennego”, będąc jeszcze w fazie konstrukcji. Koszt jego nie powinien przekraczać 500 zł. Jest bowiem niewspółmiernie wysoki do zadania jakie mu projektanci wyznaczyli. Za różnicę ceny można by „Berliet” wyposażać dodatkowo w radio, stereofoniczne. Od ubiegłego roku, stosujemy z powodzeniem w miejsce zunifikowanego automatu kierunkow-

skazów, dwa automaty ciepłone migaczy od starych „Jelczy” — każdy po 120 zł.

— W przypadku wymiany, oszczędzacie więc na jednym takim urządzeniu 3.560 zł. Czy jednak automaty ciepłone migaczy, dają to samo co zunifikowany automat kierunkowskazów?

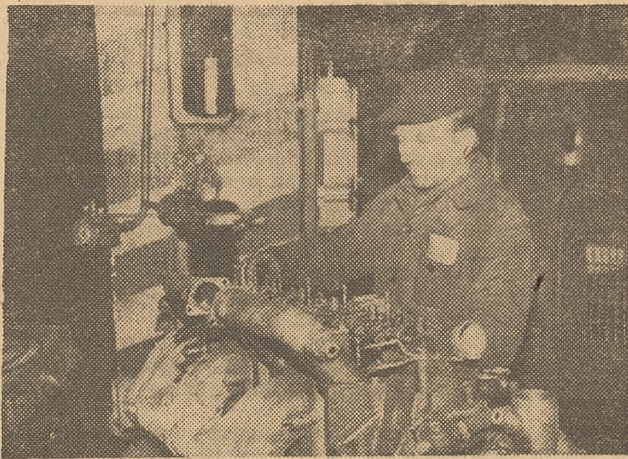
— Niezupełnie ale to co dają wystarczy ponieważ Kodeks Drogowy nie wymaga stosowania światła awaryjnego w autobusach. W ostateczności można włączyć światło awaryjne przy użyciu automatów ciepłych, jednak żywotność ich byłaby krótsza.

W roku 1979 wymieniono w naszym przedsiębiorstwie 160 zunifikowanych automatów migaczy, a w roku bieżącym już 100. Suma wydatkowanych na ten cel pieniędzy wynosi około 1 mln zł.

W Trakcji Spalinowej MPK, montuje się już w „Berlietach” oczywiście tych, w których uległy awarii zunifikowane automaty migaczy — po dwa automaty ciepłone migaczy. A więc ludzie pracując — myślą. Jak gospodarować lepiej i oszczędniej. Jak zastępować przy remontach autobusów nieosiągalne nieraz i drogie detale tymi, które są łatwiej dostępne i równocześnie tańsze.

M. B.

PREZENTUJEMY



Jan Kowalik rozpoczął pracę w MPK 25 października 1945 r. Był uczniem szkoły przyzakładowej. Pracował jako blacharz, potem przyszło wojsko i po wojsku już bez przerwy był monterem silników spalinowych. Aż do dzisiaj. Obecnie w ZEA Bieńczyce.

— Jak się pracowało w tych pierwszych powojennych latach?

— No cóż, autobusy były wówczas z demobilu z frontu, linii w mieście niewiele, na większości z nich jeździł tylko jeden samochód. Ja np. mieszkając w Liszkach codziennie wstawałem o trzeciej rano, aby po przejeździe 12 km do tramwaju na **Salwator**, zameldować się w pracy przy ul. Wawrzyńca. A pracowało się wówczas z autobusami na polu, bo w hali stały tramwaje. My „samochodowiczowie” mieliśmy zaledwie pół kanatu odgródzone siatką od reszty zajezdni. Obecnie pracujemy w hali. Też chłodno w zimie, ale przynajmniej pod dachem. Jednak ze względu na czas, nasza robota zawsze jest brudna i ciężka.

— Pracował Pan przy wielu typach autobusów eksploatowanych przez nasze przedsiębiorstwo, które z nich były najłatwiejsze w obsłudze?

— Faktycznie robiłem przy wszystkich wozach, jakie były u nas po wojnie. Od **Bissingów**, **James-ów**, **Chevrolet-ów**, po współczesne **Berliety**. Najlepiej pracowało się jednak przy **Jelcach**. Wozy proste, do wszystkich elementów łatwe dojście.

— A co Pan sądzi o najnowszych **Berlietach**?

— Ładne samochody, ale do ich konstrukcji my mechanicy, mamy wiele zastrzeżeń.

— Gdyby Pana zapytano o zdanie, co przede wszystkim należałoby usprawnić w tych wozach?

— Poprawiłbym zamocowanie zbiorników paliwa, które wciąż się odrywają. Spowodowałby także, aby zbiornik był rzeczywiście ogrzewany, a nie tak jak w tej chwili, gdy ciepłe powietrze idzie przez całą długość autobusu nylonowymi rurkami i przy dużym mrozie w błyskawicznym tempie marnieje.

— A jak przez te 35 lat układa się Pana współpraca z kolegami?

— Jak najlepiej. Zawsze staram się być koleżeńskim. Nigdy nie mam nieporozumień ani ze starymi, ani z młodymi, a postaram się już człowiek trochę w tej pracy. Az się wierzyć nie chce, że to tyle lat. Ale jak nie wierze, od razu przywraca mnie do rzeczywistości syn będący brudnistą w tym samym co ja Zakładzie w Bieńczycach.

Pora kończyć rozmowę. Pan Kowalik spieszy się do czekających już na niego autobusów, a ja rozmawiam jeszcze z kierownikiem zmiany **Mieczysławem Mrozińskim**.

— Chciałbym mieć więcej takich ludzi na zmianie jak Kowalik. Znakomity fachowiec, członek OSP, zaangażowany. Mimo, że mieszka daleko, możemy na niego zawsze liczyć. Jest na każdym czynnie społecznym. O pracy zawodowej nawet nie mówię, bo to się rozumie samo przez się.

(K. G.)

Krótką rozmowa z Władysławem Kucharskim

Dokończenie ze str. 2

Ale czas kończyć rozmowę. Do jadalni wpada dwóch panów. „Władek, to co bierzemy się do roboty, bo już w pół do dwunastej?”

„Przepraszam pana, ale ja już niestety muszę kończyć” — mówi **Kucharski**. Rozumiem, trudno. Jak Dzień Kobiet to Dzień Kobiet. Zresztą o czym tu mówić więcej. Są takie rozmowy i tacy ludzie,

którzy dużo i to bardzo dużo mówią, ale wiadomo, że za tymi pięknymi słowami nic się nie kryje. Są też tacy, którzy niewiele powiedzą, ale czuje się za każdym ich słowem twardy konkret. Takim rozmówcą jest właśnie brygadista **Władysław Kucharski**, grupowy partyjny z Zakładu Napraw Tramwajów w Podgórzu.

LECH KORECKI

Kontynuatorzy „szewskich niedzielaków”

Z zajezdni wyjechał, bo nie chciał mieć nieobecności w pracy. Z kolei na posiedzeniu Prezydium Rady Zakładowej, które odbyło się w dniu 3 marca br. za 12 nieusprawiedliwionych w tym 3 po dniach wypłat nieobecności w okresie od 1 stycznia 1979 r., zwolniony został dyscyplinarnie kierowca z ZEA Bieńczyce **Jan Martyna** nr s. 2579. Kierowca ten chciał się ratować przed ostatnią „bumelką” doręczył zaświadczenie

Dyscyplinarne zwolnienia tych dwóch kierowców, powinny być przestrogą dla innych, którzy również „bumelują”. W ZEA Bieńczyce należą do nich **Henryk Goraj** nr s. 2431 — 9 dni nieusprawiedliwionych w tym 4 bezpośrednio po jednej zaliczce, **Marek Dyba** — nr s. 2116 — 6 dni w tym 5 po wypłatach, **Władysław Kurpan** nr s. 2142 — 6 dni w tym 5 po wypłatach, **Jerzy Krzysztofiński** nr s. 2098 — 6 dni w tym 2 po wypłacie,

wypłacie, **Marek Meus** nr s. 2188 — 5 dni w tym 3 po wypłatach. Wszyscy wymienieni, są młodymi zarówno wiekiem jak stażem kierowcami. Pytanie czy ci starsi nie piją. Nic podobnego, tylko z wiekiem jak i przepracowanymi latami idzie nawet w tym zakresie doświadczenie. Jeżeli mają ochotę sobie „popić”, załatwiają wcześniej wolne socjalne, turnusowe urlop lub zamiast i... idą w „kurs”. Ci z reguły

nie wpadają chociaż różnie to bywa. Zdarza się na przykład, że przychodzą zawiadomienia o pobyty tego lub innego pana w izbie wytrzeźwień. Czasem najbliższa rodzina przezwadnie żona przychodzi do zajezdni i zgłasza, że mąż np. dwa dni temu wyszedł z domu do pracy i... dotąd nie wrócił. Czy kierownictwo zajezdni coś robi w kierunku zwalczania wśród swoich pracowników pijaństwa? W stosunku do tych, którzy piją „umiejętnie” trudno wyciągnąć jakiegokolwiek konsekwencje. Z tymi, o których wiadomo że piją, przedstawiciele kolektynu przeprowadzają rozmowy wychowawcze.

Kończąc ten artykuł, winna jestem czytelnikom wyjaśnienie, otóż wcale nie uważam, że kierowcy piją więcej niż przedstawiciele innych zawodów. Nie to miałam na uwadze pisząc go a to, że „powyplatowe bumelki” nie mogą wpływać na obniżenie dyscypliny pracy, szczególnie w zawodzie kierowcy autobusowego. **MARIA BUBACZEWSKA**

O bodźcowy system wynagradzania

(Dokończenie ze str. 2)

Je również dodek za rodzaj pojazdu — zł 8.40 za godzinę. Za co? Czy tylko za to, że jest „przypisany” do autobusu?

Tabor autobusowy MPK jest faktycznie nienajlepszy. Ulega ciągłym awariom. Bardzo wielu kierowców szczególnie tych, którzy mają woz przydzielony, dba o swój warsztat pracy, zna jego dobre i złe strony, konserwuje, a przy ewentualnych awariach, włącza się na zaplecze w ich usuwanie i znów wyrusza na swoją linię. Trudno byłoby jednak o wszystkich to powiedzieć. Wielu zjeżdża z linii pod byle jakim pretekstem, zostawia wóz i nie ich już dalej nie obchodzi, bo czy będzie jeździł czy stał dodek im „poleci”.

Najlepsze byłoby wyjście aby przydzielić wszystkim kierowcom wozy. Na razie jednak jest to nierealne. Chociaż może to już nie taka odległa przyszłość. Jakże więc wyjście na teraz?

Premię specjalną związać z wykonanymi wozokilometrami. Ewentualnie zastanowić się nad innym, bardziej bodźcowym systemem wynagradzania. Chodzi przecież o to aby zwiększyła się wydajność pracy i dbałość o powierzony tabor.

Aby zakończyć sprawę wynagradzania kierowców autobusowych, chociaż zdaje sobie sprawę, że tym artykułem rozpętam burzę (oby gromy nie spadły na całą redakcję), chciałabym jeszcze poddać dyskusji nieodróżnianie stawki wynagrodzenia zasadniczego dla wszystkich kierowców, niezależnie od posiadanej przez nich kategorii prawa jazdy. W każdym innym przeciwstawiać stopień wykształcenia rzutu na wysokość zaszerogowania.

MARIA BUBACZEWSKA

Śladem naszych interwencji

W nawiązaniu do notatki prasowej pt. „Dziwne zawiadomienie”, która się ukazała w dn. 1—15. 01. 80 r. w SYGNAŁACH nr 1 (163) Wydział Koordynacji Eksploatacyjnej wyjaśnia co następuje:

W dniu 17. XII. 1979 r. odbyła się konferencja w Wydziale Komunikacji Urzędu Miasta Krakowa z udziałem Dyrektora Zjednoczenia Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej oraz Dyrektora n. przedsiębiorstwa gdzie zapadła decyzja o częstotliwości zmiany trasy linii autobusowej Nr „132” oraz o wydłużeniu jej do Cichego Kąca. Z uwagi na to, że powyższa zmiana sugerowana przez Zjednoczenie byłaby bardzo niekorzystna ze względów ruchowych w dn. 19. XII. 1979 r. ponownie rozpatrzone wniosek wyższych uczelni w sprawie utworzenia linii autobusowej studenckiej, na której to konferencji ustalono uruchomienie nowej linii Nr „139” na trasie CICHY KĄC — Al. Trzech Wieszczów — Mistrzejowice — CENTRUM ADMINISTRACYJNE HIL z tym, że warunkiem uruchomienia będzie wykonanie

nie przez Krakowski Zarząd Dróg zatoki przystankowej w ul. Czarnowiejskiej przy wylocie ul. Szymanowskiego — ustalono wówczas termin uruchomienia tej linii na 28. XII. Mimo nie wykonania zatoki w dn. 21. XII. 79 r. o godz. 11.00 tut. Wydział otrzymał polecenie natychmiastowego uruchomienia tej linii autobusowej Nr „139” a miało być w dniu następnym tj. 22. XII. 1979 r., z zaleceniem spowodowania przez Wydział Nadzoru Ruchu specjalnej regulacji wozów do czasu opracowania rozkładów jazdy.

Sądymy, że Autor artykułu — K. G.: zgodzi się, iż z dnia na dzień n. Wydział nie był w stanie opracować nowego rozkładu, szkoda tylko, że przed umieszczeniem tego artykułu nie zadał sobie trudu sprawdzenia przyczyn „wydania dziwnego zawiadomienia”.

Kierownik Wydz. Koord. Eksp. TADEUSZ PILARSKI

„Dziękujemy za wyjaśnienie, ale dlaczego nie dotyczy ono także zmiany rozkładu jazdy linii 154, na której dokonanie było tydzień czasu?”

Pejzaże, kwiaty i portrety

Wystawy malarstwa ekspozowane w Klubie Zakładowym „Dom Tramwajarza” są miłą tradycją. Do rzadkości należy widok pustych ścian w sali imprezowej. Ostatnia wystawa przyciąga na szczególne wyróżnienie. Autorką jest Feliksa Szegda, żona zasłużonego pracownika naszego przedsiębiorstwa. Wystawa, początkowo planowana w lutym br., została celowo przesunięta na marzec. Jej uroczyste otwarcie połączone z obchodami Dnia Kobiet nadało przyjemnego akcentu imprezie zorganizowanej dla pracowników Przedsiębiorstwa. Otwarcia wystawy tak bardzo kobiecej, pełnej wdzięku uwalniających widoków, kwiatów i ludzi dokonała przewodnicząca Komisji KO przy Radzie Zakładowej Helena Bialek.

Feliksa Szegda jest amatorką, maluje od kilkudziesięciu

lat i czyni to z prawdziwą przyjemnością. Z podobną przyjemnością oglądamy efekty tego wspaniałego hobby. Obrazy są czytelne, nascone ciepłymi barwami, zdawać by się mogło, że są to nasze własne wspomnienia. Urzekają tematy jesienne, by wymienić niektóre z nich: „Jesień — przed burzą”, „Droga polna z brzoza”, „Jesień nad baganami”, ale również pełne są uroku „Roztopy wiosenne” czy „Mostek”. Obrazy olejne malowane często soczystymi barwami wyrażają pogodę ducha, są pełnym prostoty powrotem do miejsc, o których chce się pamiętać i do których chce się wracać. Natomiast akwarele nasycone są kolorami wyciszonymi, niejako zamglonymi. Stąd pewna ich melancholia. Całość — z pewnością warta obejrzenia.

Anna Ryłko

Przywilej

Sobota 1 marca. Godzina 15.40. Przystanek dla mikrobusów. Podjeżdża samochód numer boczny 852. Obok kierowcy tryumfalnie rozpiera się jakiś pan. Wsiada więc do wozu tylko 8 pasażerów. Pytam kierowcę:

— Kim jest ten pan?
— Kierowca.
— I w związku z tym ma jakieś uprawnienia do wsiadania poza kolejnością?

— Oczywiście.
— Na pewno?
— Na pewno.
— Wobec tego dziękuję za rozmowę. Dowie się o niej szef Orszański.

— Proszę bardzo.
Cóż więc. Dotrzymuję słowa i informuję kierownika Zakładu Taksówek o przywilejach, jakie rzekomo posiadają jego pracownicy. I uprzejmie zapytuję, czy nie można by ich rozszerzyć np. na pracowników naszej redakcji.

(K. G.)

W ślad za ukazaniem się notatki w „Sygnałach MPK” z dnia 1—15. 11. 80 r. wydrukowanej w rubryce „15 dni w MPK” a dotyczącej otwarcia punktu technicznego na terenie zajezdni w Podgórzu dla linii 3, 13, 22 — Kierownictwo Zakładu Eksploatacji Tramwajów — Nowa Huta informuje, że awarie taboru 105N usuwane są przez pracowników

W tym dniu w godzinach szczytu na planowaną ilość 18 autobusów (do godz. 14.12) kursowało 13 wozów a po 14.00 (do 16.05) — 9 autobusów. Czas postoju na końcówkach na w/w linii w szczycie jest zawyżony i wynosi po 6 min. — kierowca może regulować ewentualne opóźnienia (dla orientacji podajemy, że czas postoju na końcówce powinien

Wydziale Komunikacji Urzędu m. Krakowa o zainstalowanie sygnalizacji wzbudzonej przez tramwaj na skrzyżowaniu Telegi — K. Wallenroda.

Kierownik Wydz. Koordynacji Eksp. TADEUSZ PILARSKI

Dziękujemy za odpowiedź. Tylko nie przekonuje nas całkowicie argument, że właściwy jest rozkład jazdy linii 173.

ZAREAGOWALI

ków ZET-NH oddelegowanych do tej placówki, a nie jak wynika z notatki przez pracowników ZET-Podgórze.

Prosimy o sprostowanie tej informacji.

Po ukazaniu się „artykułu z dedykacją” w Sygnałach Nr 20 z dn. 1—30. XII. 1979 r. Wydział Koordynacji Eksploatacyjnej dokonał szczegółowych badań czasu przejazdu na wymienionych w notatce liniach a to: „164” i „173”.

Na linii „173” przeprowadzono w dn. 11. 01. br. w godzinach szczytu (12. 06 — 16. 05) pomiary czasu jazdy — z Azorów do Nowego Prokocima czas mierzony wyniósł 40,5 min. — rozkład jazdy przewiduje 42 min. — natomiast z Nowego Prokocima na Azory czas przejazdu 39,6 min. — rozkład jazdy — 42 min.

stanowią 10% czasu jazdy — dla linii „173” — 4 min.).

Jeżeli chodzi o linię „164” informujemy, że aktualnie opracowywany jest nowy rozkład jazdy, który uwzględni potrzeby czasowe w/w linii.

Sprawa zjazdu autobusu 16407 o godz. 7.58 do zajezdni przedstawia się następująco: autobus ten obsadzony jest przez jednego kierowcę (praca dwurazowa) i kursuje — rano od 4.47 — 7.58 — 3.11 w południe od 11.58 — 13.05 — 6.07 razem 9.18.

Prace dwurazowe nie mogą przekroczyć 10 godz. a więc dolożenie jednego kursu rano z uwzględnieniem i zachowaniem ilości godzin po południu wyraźnie czas ten by przekroczyło (czas trwania kursu wynosi 76 min.).

Tut. Wydział wystąpił do Biura Inżynierii Ruchu przy

11 stycznia czas przejazdu kształtował się tak jak podano w piśmie i wtedy wszystko było w porządku. Zwróćmy jednak uwagę, że pomiary przeprowadzono w porze dziennej, ja natomiast w mglisty wieczór 30 października stwierdziłem i to nie tylko w rozmowach z kierowcami, ale i jadąc na trasie, że kierowcy nie są w stanie zachować rozkładowych prędkości. Poza tym dlaczego prędkość 20,1 km jest za duża na linii 164, co wynika z pisma, natomiast prędkość 21,5 km nie jest za duża, na-bardzo zbliżonej trasie „173”. W każdym razie dziękujemy Kierownikowi Wydziału, Koordynacji Eksploatacji za wyczerpującą odpowiedź i czekamy na reakcję innych zainteresowanych.

(K. G.)

nowisku kompletnie pijanego i śpiącego. Obudzony nie chciał opuścić zakładu pracy, potrzebna była interwencja Milicji Obywatelskiej. Oczywiście decyzja kierownictwa była jednoznaczna: z powodu ciężkiego naruszenia obowiązków pracowniczych, rozwiązano umowę o pracę bez wypowiedzenia z dniem 1 czerwca 1979 r.

ORZECZNICTWO SĄDÓW PRACY

TAPICER

Sprawa był zbyt oczywista, aby nasz bohater mógł wszcząć jakieś kroki mające przywrócić go do pracy. Postanowił jednak wyegzekwować od przedsiębiorstwa wynagrodzenie — za czas od 25 stycznia do 1 maja, kiedy to pozostawał bez źródła utrzymania, z winy, jak twierdził, MPK. Motywowal swój wniosek, tym, że w wymienionym okresie chorował z przerwami, na co nie posiadał zwolnienia lekarskiego. Tym razem jednak, Okręgowy Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych, do którego skierował odwołanie nie znalazły podstaw do uwzględnienia tego roszczenia. Tym bardziej, że Józef B. wystąpił z nim w listopadzie 1979 r., a

termin do złożenia odwołania od orzeczenia komisji, przywracającej go do pracy, bez prawa do odszkodowania, upłynął na początku maja. Sprawa była więc bez szans, zarówno ze względów formalnych, jak i merytorycznych. Skończyła się więc MPK-owska przegrana Józefa B., trwająca bardzo krótko. Skończyła się definitywnie. Tym

(K. G.)

Vivant mężczyźni!

W dniu 8 bm. w Bukowinie Tatrzańskiej, przy dobrych warunkach atmosferycznych i śnieżnych odbyła się Trzecia Zimowa Spartakiada Narciarska Zakładów Pracy Dzielnic Śródmieście, zorganizowana przez ZD TKKF Śródmieście.

mieście. Obejmowała ona słalom gigant.

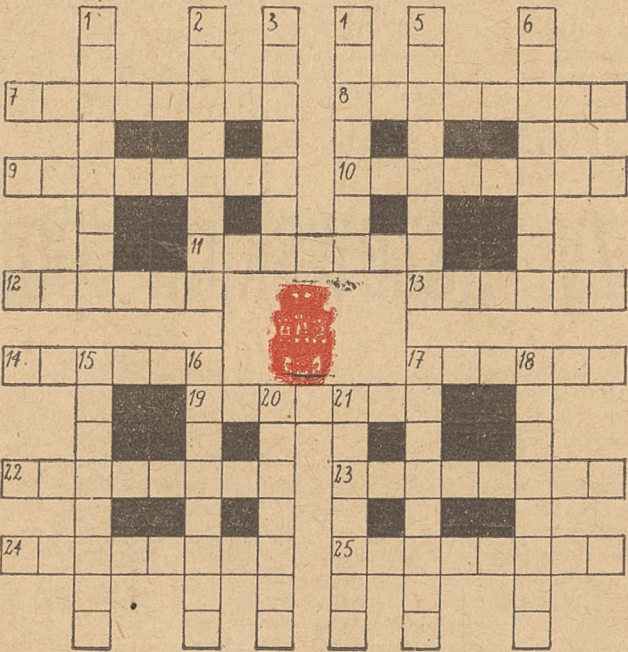
Zawodnicy startowali przy plus 2 stopniach C na wysokości 962 m i po przebyciu 197 m osiągnęli metę na wysokości 920 m.

W spartakiadzie tej tylko dzięki mężczyznom i to w wieku powyżej 40 lat nasza tramwajarska drużyna zajęła III

miejsce, zdobywszy 486 punktów.

Indywidualnie w tej grupie Kazimierz Wierciak zajął drugie miejsce a 6 — 8 kolejno: Marian Dudek, Antoni Kądziołka i Marian Kalinowski. W grupie 31 — 40 lat szósty zajął na mecie Krzysztof Doraził a dziesiąty Edward Bajda.

KRZYŻÓWKA NR 93



KRZYŻÓWKA

POZIOMO: 7) Antagonizm. 8) Pisarz duński — autor wspaniałych baśni. 9) Ssak pływający. 10) Rumak Don Kichota. 11) Spokojny kącik. 12) U drzwi. 13) Nie zawodowiec. 14) Pierwsza kondygnacja. 17) Okręg miasta w czasach carskich. 19) Pojawia się w chwilach radości. 22) Imię męskie. 23) Usztyniacz. 24) Krewniak. 25) Darowanie kary.

PIONOWO: 1) Wojskowa flaszka. 2) Obiekt za murami. 3) Uczeń najniższych klas. 4) Figura geometryczna. 5) Pod głową. 6) Największy przedstawiciel waleni. 15) Odważny — bez zastanowienia. 16) Lezczący chwał. 17) Zupa owocowa. 18) Środek upiększający. 20) Stoi na wystawie. 21) Część oddzielnego terytorium — również wyspa.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 91

POZIOMO: 7. panorama, 8. niezdara, 10. ratownik, 11.

Z ulic naszego miasta

Tak powinno być zawsze

Godzina 7.30 — wtorek, 4 marca br. Autobus linii „129”, odjeżdża z przystanku przy ul. Kurniki w kierunku Głównego Dworca. Cisze i zamyślenie pasażerów, zdających o tej porze przeważnie do pracy, szkół i uczelni, przerywa miły głos pani w MPK-owskiej, służbowej czapce...

— Dzień dobry państwo. Proszę przygotować bilety do kontroli.

„Dwójka” kontrolerów rozpoczyna sprawdzanie okazywanych przez pasażerów kart i skasowanych biletów. Widząc zderzenie jednej z pasażerek, która poszukuje swojego biletu, najpierw w przeplatanej torbie, a później w kieszeniach, pani kontroler mówi...

— Proszę szukać spokojnie. Bilety na pewno się znajdzie.

I rzeczywiście — znalazł się w jednej z dwóch przekopanych przez pasażerkę kieszeni.

Kulturalne zachowanie pani Anny Banasik kontrolera nr służ. 89 w czasie wykonywania niełatwej pracy — jest godne pochwały. Trzeba jeszcze dodać, że wymieniona pracuje w „dwójce” z panem Józefem Wojdakiem kontrolerem nr służ. 7.

M. B.

Co czytać?

Jaworski T.: „Samorząd robotniczy. Rozwój i aktualne problemy”.

Instytut Wydawniczy CRZZ. Wyd. I, s. 176, cena 35 zł.

Omówiono zarys ewolucji form i zadań samorządu na tle jego roli w systemie społeczno-gospodarczym Polski, podstawowe zagadnienia organizacyjne obecnego modelu samorządu, główne problemy współdziałania administracji z samorządem robotniczym.

*

Bóbr A., Polowczyk W., Tucholski J.: „Styczniki energetyczne”.

WNT 79, s. 272, cena 54 zł.

Podano podstawowe określenia oraz wielkości charakteryzujące niskonapięciowe styczniki prądu stałego i przemienne. Wyjaśniono zasady konstrukcji, eksploatacji i doboru. Omówiono różne rodzaje styczników zestykowych, półprzewodnikowych i hybrydowych oraz wymagania i metody badań sprawdzających wg norm. Książka przeznaczona jest dla inżynierów i techników zatrudnionych w dziale głównego energetyka, dla projektantów urządzeń elektrycznych, pracowników ośrodków badawczych oraz studentów szkół technicznych.

*

Opracował Dział Informacji Technicznej, Postępu Technicznego i Wynalazczości

traktor, 12. kładka, 13. alpaka, 14. fosfor, 17. stukot, 19. ekspert, 22. dysydent, 23. ornament, 24. plakieta, 25. sara-dela, 9. praktyka.

PIONOWO: 1. mansarda, 2. stażysta, 3. Granada, 4. minaret, 5. kwestura, 6. stadnina, 15. sekstans, 16. repelent, 20. satrapa, 21. egoista, 17. stan-gret, 18. kameleon.

Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki nagrodę wylosowała Krzysztof Sochacki z Zakładu Sieci i Podstacji i Maria Kończewska zam. Rudawa 102.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin, zdjęcia Stanisław Makarewicz.