

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

JAK postępuje budowa twojego nowego domu?

— Nawet się nie pytaj. Już rok mija, a ja nie nie zrobiłem. Przez cały czas byłem zdrowy, nawet kataru nie złapałem, żeby móc dostać zwolnienie przynajmniej na 10 dni i postawić chociaż fundamenty — to żart, przedrukowany z Gazety Południowej.

Czy jednak jest to tylko żart? Do spraw zwolnień lekarskich powracamy często w naszych publikacjach. I by nie było nieporozumień — nie kwestionuję zwolnień, a sposób w jaki niektóre z nich są wykorzystywane. Na przykład jest „tajemnicą poliszynela” że są „chorzy” będący „na zwolnieniu”, którzy wyjechali właśnie... za granicę. Tyle, że to ludzie mówią, a oficjalnie nikt nie

godz. w roku 1979 czas nieprzepracowany wynosił 481,1 godz. zwolnienia chorobowe 265,3 godz. Wskaźnik wykorzystania czasu pracy spadł z 80,5 procent w roku 1978 na 78,7 procent.

Największy jednak wskaźnik niewykorzystanego czasu pracy przypada na pracowników fizycznych z Zakładu Eksploatacji Tramwajowej w Podgórzu. I tak w roku 1978 przypadało na jednego pracownika 354,9 godz. a w roku 1979 już 446,2 godz. w tym zwolnienia chorobowe zajmują w roku 1978 — 146 godz., a w 1979 aż 248 godz. Wykorzystanie czasu pracy spadło z 84,3 procent na 80,2 procent. Istnieje, natomiast, wzrost wykorzystania czasu pracy wśród pracowników fizycznych zaplecza w

CZYN MŁODEGO WYBORCY

Niedziela 16 marca br., ogłoszona została w MPK — „Dniem czynu młodego wyborcy”, który zainaugurował tegoroczną młodzieżową wiosnę czynów.

Już na kilka dni naprzód, przygotowano — każdy na swoim terenie zakres prze-

ZIA Bieńczyce. Szkoda, że „nie udało się” przygotować na niedzielny czyn ciepłej, wiosennej pogody. Niemniej wiatr i zimno są nienajlepszymi sprzymierzeńcami pracy, którzy naprawiają odcinek chodnika wewnątrz bieńczyckiej zajezdni. Pracą

żyć można na ulicach miasta, a za nim coś jakby wijące się ciało potężnego czarnego węża. To, co tak pobudziło naszą wyobraźnię z bliska okazało się kilkunastoma zużytymi oponami, nadzianymi na pręt i ciągniętymi przez autobus na tyły zajezdni. „Podobno znalazł się już odbiorca zużytych opon” — informuje nas przewodniczący koła ZSMP Eugeniusz Szczygieł — „na razie jednak musimy je tu jakoś poukładać”.

ZNA. „Już w sobotę odrabialiśmy czyn, od godziny 12 do 16 — mówi przewodniczący koła ZSMP Andrzej Miśtarz. — Przygotowaliśmy do kasacji 7 tylnych mostów „Jelczy”. Odzyskujemy z nich bębny hamulcowe, szczęki piasty, półosie i drążki. Przydadzą się do regeneracji. Jednym z tych, którzy przyszli tu dziś pracować jest Adam Kocił. W najbliższą niedzielę po raz pierwszy w życiu ten młody człowiek pójdzie oddać swój głos do lokalu komisji wyborczej.

ZNT. Zaczęli jak wszędzie. Mistrzowie przygotowali młodym front robót. Praca wrażliwa w dzień powszedni. Naprawiają przetworzone, rozbierają tworniki do złomowania, toczą koła do wagonów typu 102 i 105 N. Kontrolują zestawy kołowe do wagonów starego typu N i 4N oraz pochod-

(Dokończenie na str. 2)



Zaczynają od przeniesienia leżących na drodze pantografów.

znaczonych do wykonania pracy. Nie zapomniano o narzędziach pracy i odzieży roboczej. Młodzi obecnością dopisali. Dla wszystkich znalazła się praca. Każda para rąk została wykorzystana.

ZET Nowa Huta — godzina 8.00. Wita nas organizator „Czynu młodego wyborcy” na terenie zajezdni — przewodniczący koła ZSMP Marian Halko. Prócz niego jest jeszcze kilka osób. „Zaraz przyjdzie reszta i dziewczyny z Hufca” — informuje M. Halko i pokazuje przygotowaną roboczą odzież.

Idziemy tam, gdzie przygotowany został front robót — około 20 ton soli, którą należy przerzucić na inne miejsce, ponieważ tu, gdzie obecnie leży, już w najbliższy poniedziałek rozpoczeta zostanie budowa akumulatorni. Zjawiają się oczekiwani. Grupa liczy już około 25 osób. Przystępują do pracy. Zaczynają od przeniesienia na inne miejsce leżących na drodze starych i „wysłużonych” pantografów.

kieruje przewodniczący koła ZSMP Andrzej Buła. Prócz grupy naprawiającej chodnik spotykamy jeszcze portiera — panią Marię Grzesik, odnawiającą rampę przy dyspozycji.

ZEA Czyżyny. Jasnokremowy autobus, jeden z tych, które od czasu do czasu zauwa-



Naprawiają odcinek chodnika.

Ciekawe co myślał kierowca autobusu linii 144 o pasażerach czekających aż raczy podjechać na przystanek dla wsiadających na pętlę os. Podwawelskiego. Pan kierowca siedział sobie na miejscu dla pasażerów i obserwował skulonych na wietrze, mrozie i śnieżyce. Co mówili o nim pasażerowie nie napiszę. Dla zainteresowanych podaję, że było to 20 marca br. o godz. 9.30. Nr autobusu 22407. Autobus stał z zamkniętymi drzwiami obok przystanku 10 minut.

Zastanawiam się jaką widoczność jeździ miał motorniczy pociągu linii 12 — nr wozu silnikowego 112, 27 marca br. przejeżdżającego przez skrzyżowanie Krakowska — Dietla. Motorniczy ów miał założoną na przedniej szybie

15 dni w MPK

ukośnie tabliczkę „Zjazd do zajezdni w Łagiewnikach”. I pomyśleć, jak niewiele trzeba do szczęścia; ja cieszyłam się, że w tym momencie nie muszę przechodzić przez jezdnię.

Parę miesięcy temu pomylił się dobrą działanością koła LOK z Czyżyn z Bieńczycami. W sprostowaniu, życzyliśmy Bieńczycom by także „dobrze działały”. Pomogło. Działają.

Istnieją rozbieżności co do tego, czy był już dzień męczycy, czy nie? A chodzi o to, że w toalecie damskiej przy ul. Wawrzynia 15 zainstalowano termę na Dzień Kobiet. Panowie termę też chcieli mieć. Mieli nadzieję że może na „ich święto”. No i termę mają, za co dziękują.

Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy przygotowuje konferencję na temat „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego”. Miejmy nadzieję, że po konferencji ilość wypadków naszych pojazdów zmaleje o 100 procent.

Czy wiele, ile kosztuje nas jedna doba amortyzacji autobusu typu „Berliet”? Tylko... 1000 zł! W przedsiębiorstwie średnio rocznie trwale unieruchomionych jest około 40 autobusów. To tylko w jednym dniu wynosi 40 tys. zł strat. (F. S.)

PAŃSTWO „dobry wujek“?

sprawdza. Wiem także o przypadku gdy pewien pan — oczywiście nasz pracownik (nazwisko i imię znane redakcji) w ciągu 1978 i 1979 roku miał na swym koncie 400 (słownie: czterysta) dni zwolnienia lekarskiego łącznie z urlopami bezpłatnymi. Wiem także że, ten skądinąd świetny fachowiec — wystawił sobie w tym czasie dom.

No i pomyśleć, wydawałoby się że to właśnie do budowy potrzebne jest zdrowie i to dobre. I jakby na fakt nie spojrzeć wynika, iż tych, którzy chorują na „państwowej posadzie” w pracy „dla siebie” dolegliwości jakoś nie nekają. No cóż państwo — „dobry wujek” wypłaci, jeśli jest podkładka — L-4.

W przedsiębiorstwie obniża się z roku na rok średnia wieku załogi, co wcale nie znaczy, że młodzi mniej chorują. Wzrasta bowiem średnia — na jednego pracownika nieprzepracowanego czasu pracy z tytułu choroby. By nie być gołosłowną z konieczności przytoczę trochę cyfr. W roku 1978 wśród motorniczych nieprzepracowany czas pracy na jednego pracownika wynosił 442,4 godz. w tym na zwolnienia chorobowe wypadało 215,9

ZET Nowej Hucie, ZEA Bieńczyce i Czyżyny. Także wzrost notowany jest wśród pracowników umysłowych naszego przedsiębiorstwa.

Jeżeli w roku 1978 wskaźnik wynosił 410,8 godz. nieprzepracowanego czasu pracy na jednego pracownika to w 1979 — 381,8 godz. Mimo wzrostu wykorzystania czasu pracy w jednych grupach pracowniczych znaczny spadek w innych, powoduje że ogólnie w przedsiębiorstwie wskaźnik roku 1979 jest większy niż 1978.

Rośnie natomiast średnia płaca. I dla przykładu tam gdzie najbardziej spadł wskaźnik wykorzystania czasu pracy a więc wśród pracowników fizycznych zaplecza z Podgórza — średnia płaca z 4909 w roku wzrosła na 5278 w roku 1979.

Pewnie niektórzy czytelnicy powiedzą, że wskaźnik zawyżyli ci którzy pracowali w godzinach nadliczbowych. Zgoda ale przecież ktoś za tych chorych pracować musi, tramwaje czekać nie mogą. A, że istnieje duża rozbieżność płacenia między tymi chorującymi i pracującymi? Niezupełnie. Często pracownicy „wy-

(Dokończenie na str. 2)

Z jakimż entuzjazmem mówiliśmy i pisaliśmy o oddaniu nowej Przychodni Zdrowia. Ileż nadziei było z tym związane. Wyobrażano sobie, że teraz nowoprzyjmowani będą „robili badania” w ciągu dwóch dni.

Rzeczywistość okazała się zgoła inna. Fakt, specjalistów jest więcej, lepsze warunki pracy personelu przychodni ale... 17 marca br. byłam świadkiem zdarzenia, które bynajmniej optymizmem napawać nie może.

Do Działu Osobowego Zakładu Eksploatacji Tramwajowej w Nowej Hucie zgłosił się pan Wiesław Ziobroń. Chciał wyciąć swoje dokumenty. Miał pracować na stanowisku motorniczego. Do przyjęcia go do pracy brakowało skierowania od psychologa. Nie kwestionuję potrzeby zgody pracowników psychotechnicznej, bo i nie sloganem jest że ludzie prowadzący pojazdy muszą być w pełni sprawni i to nie tylko w sensie fizycznym ale i psychicznym. Toć chodzi o bezpieczeństwo nie tylko pasażerów, ale i pozostałych użytkowników dróg. Niepokój budzi natomiast inna sprawa. Człowiek ten rezygnował z pracy w MPK gdyż... za długo trwało przyjmowanie do pracy a konkretnie badania lekarskie.

Panu Ziobroniowi 15 marca wyznaczono w naszej przychodni termin badań na 26 marca. Biorąc pod uwagę dodatkową uciążliwość (mieszkał ponad 100 km od Krakowa), nie dziwnego, że nie miał ochoty na częste podróże. Sprawa ta zainteresowała mnie także i z innego powodu. Pan Ziobroń dotychczas był kierowcą. Z 11 marca br. ma zaświadczenie lekarskie uprawniające do prowadzenia po-

jazdów. To zaświadczenie nie jest jednak respektowane. Nasz kandydat na motorniczego chciał wobec tego badania zrobić w jakiegokolwiek innej przychodni — nie da rady, nie będzie takie „zaświadczenie ważne”, no i koło się zamyka. Rozmawiałam na ten temat z kierownikiem przychodni Marianem Stawińskim. Stwierdził, że terminy badań są nie większe niż 7 dni. No i jest jeszcze inna sprawa. Jeżeli

Oddajcie papiery

kierownik przychodni przyjmuje dziennie 70 osób i do tego musi pozataliać wszelkie sprawy administracyjne — to ciekawa jestem kiedy on ma to robić? No i lekarz nie może nieść swojej pracy wykonać „po lebkach”. W naszej przychodni ciągle tłumy czekających. Kiedy już człowiek dostanie się do lekarza ma wyrzuty sumienia widząc zmęczenie tego kto akurat ma mu pomóc. Kierownik przychodni już nie żąda a prosi przelożonych o lekarzy. Tyle, że skutek żaden. Nie wiem jak ta sprawa będzie rozwiązana wiem jednak, że rozwiązana być musi. Jak mi powiedziały panie z Zakładu Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie, nie zgłosiło im się w tym roku około 60 osób do pracy. Oczywiście wszyscy otrzymali skierowania na badania lekarskie,

po omówieniu warunków pracy i płacy. Czy aby część z nich nie zrezygnowała z powodu „uciążliwości” badań?

Pewnie nie dla wszystkich był to powód zasadniczy. Że jednak bywa i tak, świadczy o tym opisany przykład. Żebyśmy mieli jasność i nie myśleli, że tak jest tylko w Nowej Hucie, na długi okres badań narzekają także w Podgórzu. Przedsiębiorstwo podobno ludzi do pracy brakuje a już na pewno motorniczych i kierowców.

W celu uzupełnienia informacji dodam tylko, iż pan Ziobroń został przyjęty poza kolejnością na interwencję kierownika zakładu.

Z OSTATNIEJ CHWILI

Miło mi donieść, że długim okresem badań postarano się już częściowo zaradzić. Pracownia będzie pracować na dwie zmiany. Tu byłby apel do nowoprzyjmowanych by jednak przestrzegali terminów wyznaczonych im do badań. Jeżeli bowiem pacjent się w wyznaczonym nie zjawi a zarejestrowany jest komplet na 10 dni, oczywiście będzie, iż czas badań się wydłuży, stwarzając pozory że jest to regula. Nie jest prawdą, iż odegłe terminy są wynikiem tego, że z naszej przychodni korzystają inne przedsiębiorstwa. Dla „nie MPK-owców” badania robione są w dalszej kolejności i tylko te specjalistyczne. Cieszy, że kierownik przychodni M. Stawiński — mimo natężenia pracy — nie odsyła z kwitkiem. Zapewniam — a wiem z doświadczenia — że stara się sprawę rozpatrzyć od ręki.

FILOMENA SERWIL

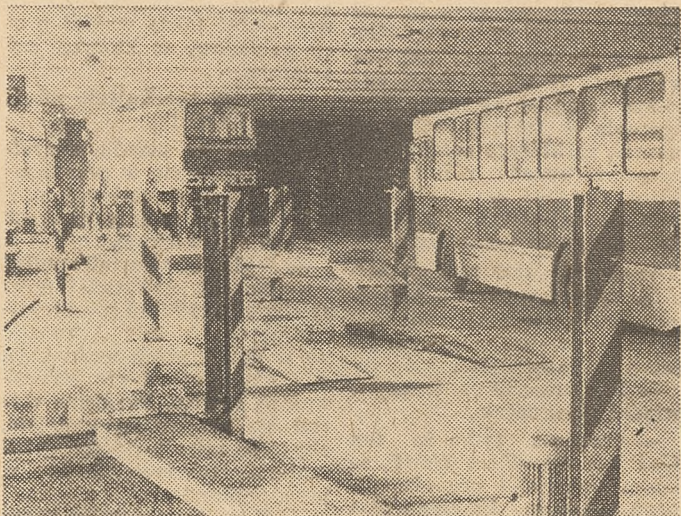
W niedzielę 16 marca br. przed godz. 4 rano po raz pierwszy z zajezdni autobusowej przy ul. Gwardii Ludowej będącej jeszcze w budowie, wyjechało na linię „164” — Piaski Wiekie — Krowodrza 16 „Berlietów”. Historyczny ten moment, zaszczytło swoją obecnością kierownictwo MPK.

powstałych obiektów są już ukończone, inne jeszcze nie zamknięte, a do budowy kolejnych, dopiero się zabrano.

Wchodzimy do hali postojowej, zaadaptowanej na halę napraw autobusów. Spotykamy w niej starszego mistrza znanego Stefana Maślankę, przeniesionego tu z ZEA Czyżyny. Jest jednym z 40 osobowej załogi zaplecza nowej zajezdni, którą tworzą pracownicy ZNA, Wydziału Transportu i Sprzętu Specjalnego oraz obu wydziałów eksploatacyjnych autobusowych. St. mistrz S. Maślanka, oprowadza nas po hali. Znajdują się już w niej — narzędziownia, magazyn części, warsztat ogumienia oraz pomieszczenia dla kierowców, dyspozytora, kierownika stacji obsługi, działu technicznego i mistrza. Pokazuje nam widoczne stąd przez okno i pozostające jeszcze w budowie — hale napraw bieżących, przeglądów OC i stację diagnostyczną. Narzeka na wąskie bramy wjazdowe do hali.

Wychodzimy z hali postojowej i kierujemy się do budyn-

ścią lokujemy się na wygodnych siedzeniach fotelików. — Generalny wykonawca naszej zajezdni KRAKBUD zobowiązał się, że do końca marca br. wykona drogi dojazdowe do stacji paliw, która aktualnie znajduje się jeszcze w



Hala postojowa zaadaptowana na halę napraw bieżących.

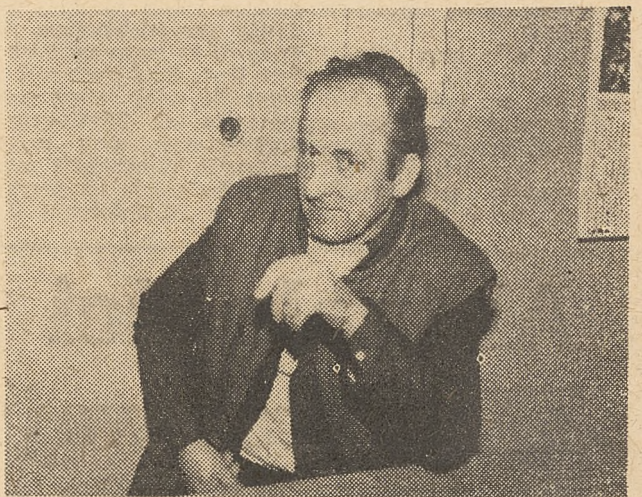
Najważniejsze dla miasta — układ komunikacyjny centrum

Jest krakowianinem. Długoletnim, o prawie 22-letnim stażu pracownikiem naszego przedsiębiorstwa. Brygadzi-
stą w rozdzielni robót Oddziału Przygotowania Produkcji ZNA. Na radnego do Rady Narodowej Miasta Krakowa kandydował już po raz trzeci. Obecnie z Okręgu Wyborczego nr 18, osiedli Łobzów, Wrocławską, Azory. W minionych dwóch kadencjach działał w Komisji Gospodarki Komunalnej Komunikacji i Łączności.

Jakie sprawy uważa za najpilniejsze do rozwiązania w naszym mieście i którym chciałby osobiście poświęcić jak najwięcej czasu?

— Najważniejsze dla naszego miasta, to dalsza realizacja układu komunikacyjnego centrum. Budowa na Wiśle stopnia wodnego „Kościuszko” oraz realizacja autostrady Gliwice — Kraków na odcinku Rondo Bronowickie — Opatkowice, która odciąży miasto od ruchu tranzytowego. Następnie generalna poprawa stanu czystości Krakowa, doprowadzenie drugiej nitki wody pitnej z rzeki Raby i poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej. Ponadto zróżnicowanie czasu rozpoczynania pracy przez krakowskie przedsiębiorstwa oraz szybka realizacja inwestycji dla MPK.

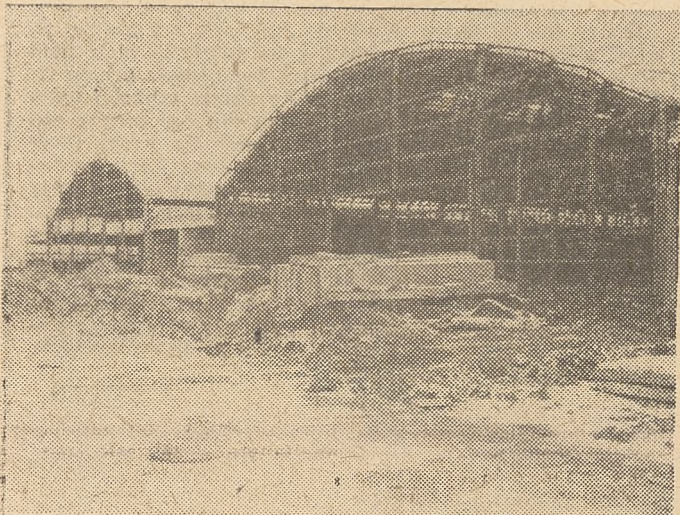
Sprawy, o których mówi radny PIOTR KLAK, są rzeczywiście ważne dla każdego z mieszkańców Krakowa. Wymagać jednak będą poświęcenia i sporo czasu, który należy przeznaczyć dla innych. A przecież nasz radny jest także mężem i ojcem dorastających już dzieci.



Pracą społeczną jak sam mówi zafascynował się już bardzo dawno. Rozpoczął ją od spraw młodzieżowych. Jest długoletnim działaczem samorządu mieszkańców. Obecnie przewodniczącym Komitetu Osiedlowego, członkiem Plenum Krakowskiego FJN, a w przedsiębiorstwie długoletnim działaczem związkowym. Za lata oddane pracy społecznej posiada: Srebrny Krzyż Zasługi, srebrną i złotą odznakę za pracę społeczną dla miasta Krakowa, Złotą Odznakę Działacza FJN, Złotą Odznakę Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej oraz wiele dyplomów.

M. B.

Wyjechały pierwsze autobusy



W takim jeszcze stanie znajdują się hale napraw bieżących i przeglądów OC.

mi, plastikowymi obrusikami, ustawione zostały na zamaskowanym kanale przeglądowym. Trafiamy na operatywkę. Nie zachęca do pozostania (prawdopodobnie z braku krzeseł do siedzenia), postanawiamy nową zajezdnią zwiedzić na własną rękę.

„Krajobraz księżycowy” jak i zapamiętałam z poprzedniej odległej o ponad rok ostatniej tu mojej wizyty, zmienił się zasadniczo. Niektóre z nowo-

ku kierownictwa zajezdni, licząc że operatywka może już dobiegła końca. Do pomieszczenia, w którym pracuje kierownik zajezdni mgr inż. Janusz Kucharski i jego zastępcy inż. Bolesław Kolasa, przechodzimy przez korytarz co dopiero opuszczony przez malarzy. Doprowadza go do porządku pani Helena Piwowar, do niedawna jeszcze pracownica ZNA. Przypuszczenia okazują się trafne. Zmęczeni wędrowną ką po zajezdni, z przyjemno-

tracie budowy. Przyrzekł, że i hale naprawcze zakończone zostaną w tym roku. Wybudowana kotłownia, dostosowana jest do ogrzewania naszych obiektów i sąsiadów — bazy krakowskiej telewizji. Jeżeli chodzi o stację paliw to częściowe jej przekazanie ma nastąpić w roku bieżącym, reszta w roku przyszłym... — wyjaśnienia mgr inż. J. Kucharskiego przerywa wejście kierownika budowy z ramienia generalnego wykonawcy KRAKBUD — mgr inż. Marka Jabłońskiego, który upomina się o autobus do przewożenia pracowników. Sprawa jest jeszcze niezakończona do końca. Na razie nic więc z tego nie będzie. Przy okazji mgr inż. J. Kucharski, przypomina o kanale przeglądowym w jednej z naw hali, ale odpowiedzi nie otrzymuje.

*

Najważniejsze dla eksploatacji nowej zajezdni jest w tej chwili uruchomienie stacji paliw. Ze sprawą mycia wozów uporać się na razie sami. Odpadłoby wówczas w pierwszym i drugim przypadku korzystanie z czyżyńskiej zajezdni jakby nie było oddalonej o kilkanaście kilometrów.

Praca pozostającej jeszcze w budowie zajezdni przy Gwardii Ludowej, pomyślana jest jako

300 wozów. Będzie jedną z ostatnich w kraju, budowanych na taką ilość jednostek. Po prostu te wielkie nie sprawdziły się w życiu. Praca w nich jest organizacyjnie nie do opanowania. Te do 150 jednostek, zdają najlepiej egzamin.

*

W zajezdni autobusowej MPK przy Gwardii Ludowej, działają wspólnie — budowlani i MPK-owcy. Przedłużająca się realizacja inwestycji, zmusiła nasze przedsiębiorstwo do wejścia na teren budowy, zaadaptowania części ukończonych już pomieszczeń i pracy w nienajlepszych warunkach. Mimo wielu trudności — przede wszystkim budowlanych poprawek, wśród których prym wiodą sprawy elektryczne, wadliwa wentylacja i niedogrzanie pomieszczeń — a więc w sumie nienajlepsze wykończenie oddawanych obiektów, efekty pracy naszej załogi są już widoczne. Może to i nawet dobrze, że nie ukończoną zajezdnią zasiadli ci, którym przyjdzie tu gospodarować. Będą mieć baczność na to, co budowlani dla nich przygotowują, a dla tych drugich będzie to na pewno dopiskiem do lepszej i szybszej pracy.

MARIA BUBACZEWSKA

Spalone żarówki

Parę lat temu zaczęto montować w tramwajach starego typu oświetlenie stopni tramwajowych. Na niektórych przystankach jest tak ciemno nocą, że oświetlenie stopni jest zbawienne. No ale by nie było tak pięknie jak być powinno — żarówek brakuje. Ano myślimy pewnie znowu nie można kupić i nie dostają tyle ile trzeba.

Tymczasem dostają i to np. w r. 1979 aż o sto procent więcej niż w r. 1978. Cóż więc się dzieje, że w tym roku do 18 marca Zakład Eksploatacji Tramwajów pobrał już 3650 żarówek i wcale nie ma ich w nadmiarze. Wprost przeciwnie.

W ub. roku zakład pobrał 42 tys. 170 żarówek i było ich aż... osiem typów. Różnice występowały zarówno w wysokości napięcia jak też i mocy. W układzie połączeń szeregowych żarówki powinny być jednakowe, w przeciwnym wypadku, ta najsłabsza spala się najszybciej. Oczywiście nie jedyna to przyczyna nadmiernego zużycia bo jednak elektrycy starają się dobierać żarówki jednakowe. Bodajże najważniejszą jest coraz gorsza jakość żarówek. Jeżeli do tego dodamy zły stan torowisk, a więc ogromne wstrząsy na jakie narażane są żarówki i skoki napięcia w sieci elektrycznej, będziemy mieli kompletny przyczyn.

Wydawałoby się, że przecież taki drobiazg jak żarówki nie mogą wpływać na działalność podstawową przedsiębiorstwa. A jednak. Motorniczowie mają pretensje — i słusznie — jeżeli wagon tramwajowy nie ma kompletnu żarówek w oświetleniu sygnalizacyjnym. Nie oświetlone stopnie tramwajów, nie ułatwiają wsiadania i wysiadania pasażerom, a niekompletnie oświetlony tramwaj to idealna wymówka dla nieuczciwych, kasujących skasowany wcześniej bilet.

Zakład Eksploatacji Tramwajowej w Nowej Hucie na brak żarówek nie narzeka... gdyż ich nie potrzebują. Przynajmniej nie potrzebują tak dużo bo tramwaje oświetlają neonówkami, tylko, że tam z kolei brak... właśnie neonówek.

Parę lat temu wymieniono w tradycyjnej IV zajezdni oświetlenie kanałów z karbidowego na neonowe. No i po iluś tam latach trzeba wracać do wynalazków z epoki „króla Cwieczka”. Całe szczęście, że nie zlikwidowano wtedy tych lamp. Dziś są „jak znalazł”. Tylko czy o to chodzi?

O żarówkach rozmawiałam także w Zaopatrzeniu. Całe szczęście, że nie rozkładają rąk bezradnie. Starają się przede wszystkim kupować żarówki jednakowe. Żarówki dla poszczególnych hurtowni przydzielone są centralnie przez warszawski Elektroprzet. Częściowo zaopatrujemy się bezpośrednio u producenta w Pile.

Czy w tym roku będzie lepiej? W Zakładzie Eksploatacji Tramwajów — Podgórze zapewniono mnie, że w obwodzie będą montować żarówki jednakowe. Więc może jednak uda się zapobiec „żarówkowym kłopotom”.

F. SERWIN

Dotarła do mnie notatka o treści następującej: W stosunku do ob. (tu nazwisko) usiłującego dokonać kradzieży zastosowano karę regulaminową: rozwiązanie umowy o pracę ze skutkiem natychmiastowym z winy pracownika (wniosek został zaakceptowany przez Radę Zakładową MPK).

Pismo podpisał Kierownik Zakładu Eksploatacji Autobusów „Bieńczyce” Leszek Rumian i jego zastępca ds. ekspl. autobusów Tadeusz Zdybał.

No cóż, notatka, jak notatka, nie byłoby w niej nic dziwnego, gdyby nie pewien drobiazg. Otóż poinformowano mnie, że zwolniony pracownik został zatrudniony w... Czyżynach. Zaczęłam więc sprawę badać.

Najpierw w Radzie Zakładowej odnalazłem protokół z zebrania, na którym omawiano interesującą mnie sprawę. Faktycznie Rada do zwolnienia zastrzeżeń nie wniosła, zaproponowała jednak zatrudnienie naszego bohatera gdzie indziej i roztoczenie nad nim szczególnej opieki. Powodem zajęcia

O JAWNOŚĆ DECYZJI

Pozostał cień i posmak afery...

tego właśnie stanowiska był młody wiek zwolnionego, jak również jego trudna sytuacja rodzinna. Na podstawie tego ostatniego sformułowania zadziałano błyskawicznie. Młody człowiek znalazł się w zajezdni w Czyżynach, gdzie podjął pracę. Mówi opiekun uczniów w Czyżynach Tadeusz Małkowski: — Zadzwonił do mnie kierownik warsztatu

nasz kierownik, gdy dowiedział się o całej sprawie chce go zwolnić. Może jednak uda mi się go przekonać, aby chłopak pozostał u nas.

Po kilku dniach rozmawiałem z kierownikiem czyżyńskiej zajezdni inż. Janem Chlebą:

— Jaki jest pana stosunek do całej sprawy?

— Zdecydowanie negatywny. Uważam, że zosta-

nych mgr Stanisławem Kielbasą:

— Tak, to ja dzwoniłem do Czyżyn z prośbą o przyjęcie ucznia. Nie powiedziałem im o co dokładnie chodzi? Zaraz, zaraz, dokładnie nie pamiętam. W każdym razie, jeżeli nie w pierwszej, to w drugiej rozmowie była o tym mowa.

No cóż, stało się tak, a nie inaczej. W tej chwili

liśmy wyprowadzeni w pole. A poza tym takim załatwianiem sprawy robi się krzywdę chłopakowi, który jest na krawędzi wykończenia, przyzwyczajając go do bezkarności. Można było to załatwić inaczej, przez organizację młodzieżową, poroczenie Rady Zakładowej. A tak wyszło naprawdę nieładnie.

I wreszcie ostatnia rozmowa w tej sprawie. Przeprowadziłem ją z kierownikiem Warsztatów Szkol-

za późno na podejmowanie decyzji innych niż podjęto. I nie dla sensacji opisuję sprawę. Chodzi mi o to, aby uniknąć podobnych sytuacji w przyszłości. Bo w tej sprawie zabrakło tylko jawności do końca, przecież tak jak sugerował kierownik Chleba można było sprawę załatwić w sposób oficjalny. A tak pozostał cień i posmak afery... Chyba niepotrzebnie.

K. GACEK

Zobaczyć wszystkich razem

Dość dawno nie prezentowaliśmy na naszych łamach artykułów z tego cyklu. Obecnie powracamy do niego. Powracamy dość nietypowo, bo tym razem zamiast oceny wybranego koła ZSMP, rozmawiamy o pracy w organizacji z przewodniczącym Zarządu Zakładowego Marianem Szymańskim i jego zastępcą Władysławem Michalskim.

— Działacie tutaj wspólnie pół roku. Pochwalcie się co w tym czasie zrobiliście? — Zrobiliśmy to co chcieliśmy, zdecydowanie rozwinęła się organizacja, wzrosła ilość jej aktywnych członków. Aktywność coraz częściej nie czeka, aż ktoś weźmie za rączkę i pokaże co jeszcze jest do zrobienia, lecz sam wie co trzeba i bierze się do roboty. Coraz więcej ludzi bierze się do pracy w organizacji. Powiedziałbym, że to jeszcze nie jest działanie, ale już praca.

— A więc stawiacie przede wszystkim na aktywność, jak największą ilość członków organizacji?

— Tak, o to nam chodzi przede wszystkim. I mamy satysfakcję, gdy ludzie, nawet ci, którzy w cyklu „Oceniamy siebie”, przed kilku miesiącami wypadali niezbyt przekonująco, teraz sprawdzają się jako działacze.

— Czym zajmujecie się obecnie?

— Oczywiście najwięcej czasu pochłaniają nam przygotowania do II Zjazdu ZSMP. Chcemy też odpowiedzieć sobie, możliwe najdokładniej na dwa pytania: Na ile ZSMP potrafił włączyć się w rytm życia przedsiębiorstwa? i czy zdobyliśmy sobie prawo reprezentowania całej młodzieży?

— A jak w tej chwili wygląda wasza odpowiedź na te pytania?

— Na pierwsze — odpowiedź jest pozytywna. Obecnie nie ważnego w MPK nie dzieje się bez naszego udziału. Uczestniczymy aktywnie we wszystkich kolektywach zakładowych. Ba, w niektórych przedstawiciel młodzieży jest najaktywniejszym ich członkiem. Jeżeli chodzi o prawo reprezentowania młodzieży, to oczywiście nie możemy odpowiedzieć wprost. Aktualnie organizacja zrzesza około 1000 młodych ludzi, co stanowi ponad 40 proc. młodzieży przedsiębiorstwa. Dążymy do dalszego zwiększenia tych liczb. Stąd wycieczki, zabawy dla całej młodzieży, a nie tylko tej ZSMP-owskiej organizowanej przy najrozsądniejszych okazjach. I mamy satysfakcję, gdy na przykład teraz w „Młodzieżowej Wio-

śnie Czynów” uczestniczą też niezrzeszeni. To świadczy, że nasze metody się sprawdzają.

— A ja mam przykład negatywny. W tym samym numerze piszę, w artykule Poręczenie — formalnością? o uczniu, za którego organizacja zaręczyła przed półtora rokiem. Od tego czasu nikt się nim nie zajmował. Nie został wciągnięty do organizacji.

— Bo nie przyszedł do nas.

— W tym wypadku to jednak do organizacji należał pierwszy krok, a poza tym jeszcze to poręczenie...

— Ktoś musiał za to odpowiadać personalnie.

— Owszem, tylko że ten ktoś jest członkiem ZSMP, obraca się wśród organizacyjnych kolegów. Dlaczego nikt nie zainteresował się, jak daje sobie radę z podjętym obowiązkiem? Teraz oczywiście można go ukarać i w ten sposób odciąć się od niego, ale czy naprawdę o to chodzi?

— Tak, wkraczamy w ten sposób na teren organizacyjnej moralności. A to bardzo trudne i złożone zagadnienie. Ostatnio, podczas przedzjazdowego spotkania młodzieży z przedsiębiorstw nieprodukcyjnych w Płocku, miałem okazję wysłuchać bardzo ciekawego referatu na ten temat. Wiele tu jeszcze pozostaje do

zrobienia. Z tą sprawą wiąże się również postawa ludzi przy stanowiskach pracy. Zbyt często uczniowie przychodzą na praktyki, nie widzą atmosfery naprawdę dobrej roboty. A potem zostaje im to na całe życie. Obecnie, aby zmniejszyć sytuację, przynajmniej wśród młodzieży, próbujemy oceniając działalność kół uwzględniać także wyniki pracy zakładów, w których one działają.

— Czego oczekujecie od II Zjazdu ZSMP?

— Chcemy przede wszystkim upewnić się w przekonaniu, że nasza działalność sprawdza się, że robimy to czego od nas się oczekuje.

— Jakże dalsze zamierzenia?

— No cóż, najłatwiej teraz byłoby złożyć kilka nic nie kosztujących obietnic i rozejść się w doskonałych nastrojach. Ale nie chcemy nic obiecywać na wyrost. Będziemy starali się pracować rzetelnie, aby móc mienić się reprezentantami młodych ludzi w przedsiębiorstwie.

— Mam jeszcze takie organizacyjne marzenie — mówi na zakończenie Marian — chciałbym ujrzeć ten tysiąc ludzi, którym kieruję naraz. Zdolnych do zrobienia czegoś wartościowego. Wtedy mogę zakończyć swoją działalność w organizacji.

— Marzyciel, marzyciel — wtrąca Władek.

A może marzenie Mariana nie jest aż tak nierealne, może rzeczywiście wspólnie stać nas na zrobienie czegoś ważnego.

KRZYSZTOF GACEK

POPULARNOŚĆ

Pętla tramwajowa w Łagiewnikach, tramwaj linii „22”, blokuje przejazd w kierunku Borku Fałęckiego. Znajdujący się tam przypadkowo nasz radny Piotr Klak podchodzi do dyspozytorki i pyta „czy motorniczy nie mógłby odblokować przejazdu?”.

Dyspozytorka poznaje radnego, szybko udaje się do przednich drzwi blokującego przejazd „22” i krzyczy... — Motorowy... jechać, jechać bo radny na końcówce!

na podstawie opowiadania radnego P. Klaka opracowała M. B.

Z ulic naszego miasta

BEZIMIENNI ZŁODZIEJE

Od chwili założenia w wielu punktach naszego miasta, automatów do sprzedaży biletów tramwajowych normalnych i ulgowych, pasażerowie wysuwają dodatkowe i nieestetyczne uzasadnione pod adresem MPK pretensje. Obrazek, który poniżej opiszę, niech będzie tego dowodem.

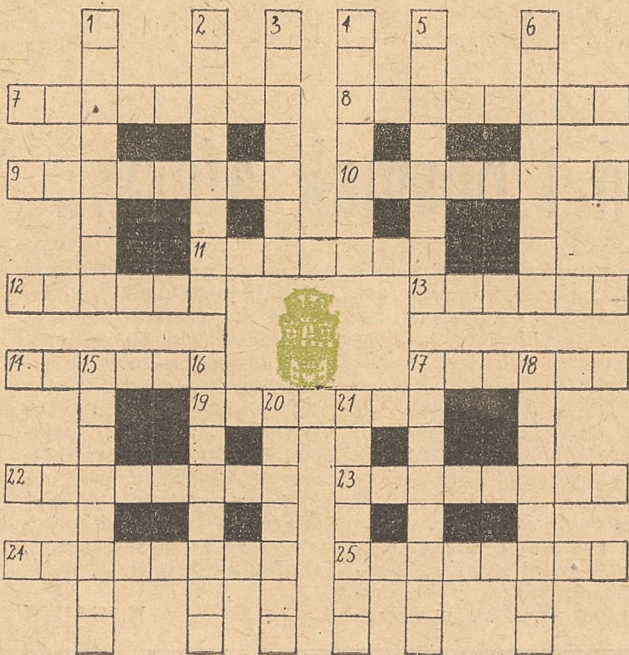
Starszy pan wrzuca (prawidłowo) do automatu znajdującego się przy Poczcie Głównej, tuż obok Oddziału Komunikacyjnego Śródmieście — jedną złotówkę. Automat moneta zabiera, nic w zamian nie dając. Swoje uzasadnione pretensje, starszy pan kieruje do tuż obok stojącego i przypatrującego się manipulacjom pracownika MPK.

— Automat wasz kradnie — stwierdza starszy pan. Pojadę bez biletu, to narażę się na mandat, więc jak to jest?

— A czy to nasza albo automatu wina. Chuligani zamiast pieniędzy wrzucają do nich blaszki i przeróżne rzeczy... — wytłumaczył się pan w służbowym mundurze MPK, i poszedł sobie do swojego biura, a ja jako stojąca najbliższej poszkodowanego wysłuchałam wiele złego pod adresem „automatów złodziei” i... MPK.

M. B.

KRZYŻÓWKA NR 94



POZIOMO: 7) Pierwszy egzemplarz jakiegoś wyrobu. 8) Mierzenie w voltach. 9) Waśń, kłótnia. 10) Pochwała, zgoda. 11) Odcień czerwieni. 12) Afisz. 13) Uznanie, poklask. 14) Zrywa z łózka. 15) Szafirowy chwast. 16) Państwo na Bałkanach. 17) Wybranka serca. 18) Roślina wodna. 19) Część buta. 20) Rodzaj ceramiki stosowany w rzeźbie i architekturze.

PIONOWO: 1) Utwór literacki, ukazujący świat w sposób karykaturalny, przejawskawiony. 2) Otaczanie opieką. 3) Należność za trud. 4) Sygnał wykonany na trąbce. 5) Nadwyżka. 6) Rządzi w kuchni. 15) Rozpoznanie choroby. 16) Czas zimowych zabaw. 17) Konny oddział biorący udział w uroczystości. 18) Krzew winny. 20) Sprawdza jakość wykonywanych wyrobów. 21) Wprowadzający nowości, znany.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 92

Poziomo: 7. kanikuła, 8. okultyzm, 9. machorka, 10. operetka, 11. natrysk, 12. praw-

Ta pierwsza toaleta jest jedną z wielu zaplanowanych. Będą powstawać na naszych pętlach komunikacyjnych. Niby drobiazg, jakże jednak potrzebny. Szkoda tylko, że tak późno powstają i my miast mieć godziwe warunki by wozić, musimy uzupełniać nierówność wykonawcy i budować. Ważne jednak że nadszedł „ubikacje i bieżąca woda” na końcówkach „wyszły” z etapu dyskusji i weszły w etap realizacji. Budowniczym należy się podziękować za szybkość i solidność w realizacji tych inwestycji.

Nie tylko wybudowano i oddano do użytku, ale także wszystko działa „jak trzeba”.



J. DZIURO

Aktualności z ZKS „Tramwaj”

Pilkarze pierwszej drużyny Tramwaju przygotowują się aktualnie do rozpoczęcia wiosennej rundy rozgrywek o mistrzostwo A klasy na obozie szkoleniowym w Osieczanach. Nowym trenerem drużyny został znany przed laty piłkarz pierwszoligowej nigdyś Cracovii — Stanisław Szymczyk. Przypomnijmy, że Tramwaj po pierwszej rundzie rozgrywek zajmuje 4 miejsce w tabeli ze stratą 2 punktów do lidera rozgrywek nowohuckiej Wandy. Szanse na awans jeszcze są, chociaż na pewno nie będzie łatwo zdystansować rywali. Rozgrywki zaczynają się w niedzielę 13 kwietnia. A oto gdzie i kiedy grać będą piłkarze Tramwaju:

13 kwietnia godz. 11.30 Podgórze — Tramwaj boisko Budostalu przy ul. Saskiej,

19 kwietnia (sobota) godz. 17.00 Wawel II — Tramwaj boisko Wawelu,

27 kwietnia Wierzyta — Tramwaj boisko Wierzytej,

30 kwietnia (środa) godz. 17.30 Tramwaj — Armatura boisko przy ul. Praskiej,

4 maja godz. 17.30 Piłomień Ruszcza — Tramwaj w Ruszczy,

11 maja godz. 11.30 Tramwaj — Proszowianka przy ul. Praskiej,

14 maja (środa) godz. 17.30 Orleń Rudawa — Tramwaj w Rudawie,

17 maja (sobota) godz. 18.00 Tramwaj — Dąbski na własnym boisku,

24 maja (sobota) godz. 18.00 Grzegorzec — Tramwaj na boisku Grzegorzeckiego przy al. Pokoju,

1 czerwca godz. 11.30 Tramwaj — Świt Krzeszowice przy ul. Praskiej,

4 czerwca (środa) godz. 17.30 Tonianka — Tramwaj w Tonianach,

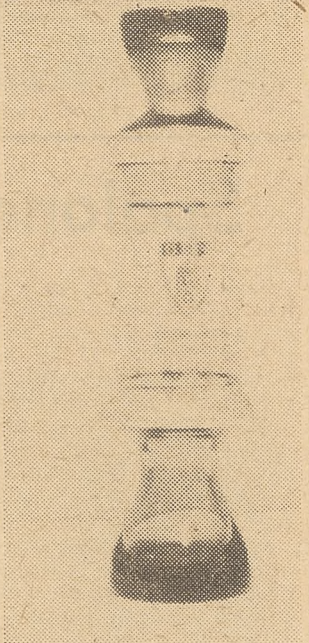
8 czerwca godz. 11.30 Wanda — Tramwaj w Nowej Hucie (prawdopodobnie będzie to najważniejszy mecz dla naszych piłkarzy),

15 czerwca godz. 11.30 Tramwaj — Geort Kraków przy ul. Praskiej.

Jak więc widać z układu gier awansować na pierwsze miejsce nie będzie łatwo, życzymy jednak naszym piłkarzom powodzenia w walce o awans do klasy wojewódzkiej.

W Krakowie przygotowują się do rozgrywek o mistrzostwo klasy wydzielonej piłkarze-juniorzy ZKS „Tramwaj”. Trenują oni pod okiem mgr

Stefana Sekowskiego, już od 13 lat zajmującego się szkoleniem młodzieży w naszym klubie. Kierownikiem drużyny jest Kazimierz Mucha. 20 marca drużyna juniorów brała udział w tradycyjnym organizowanym przez KOZPN



Ten oto puchar zdobyli nasi juniorzy za zwycięstwo w biegu o memoriał Henryka Jordana.

biegu przełajowym o Memoriał Henryka Jordana. W biegu tym startowali: juniorzy młodszy: Jan Nasiak, Krzysztof Czajkowski, Leszek Zborowski i juniorzy starsi: Kazimierz Bielecki, Krzysztof Sekunda, Robert Stanecki, Ryszard Szutowski i Jerzy Uznański.

Bieg zakończył się dużym sukcesem juniorów starszych, którzy w swej kategorii wiekowej zajęli pierwsze miejsce, wyprzedzając ekipy wszystkich renomowanych klubów krakowskich. Indywidualnie bieg wygrał Krzysztof Sekunda. Gratulujemy zwycięstwa i czekamy na następne, już na piłkarskich boiskach.

* Nie udało się tenisistom stolarzom „supermec” o wejście do drugiej ligi ze Skalnikiem w Małej Wiśniówce koło Kiele.

Drużyna przegrała 6—12 i ma już trzy punkty straty do lidera, którym jest właśnie Skalniki. W tej sytuacji marzenia o awansie trzeba będzie chyba znów odłożyć. Oby tylko na rok

(K. G.)