



Honorowe odznaczenie „Zasłużonego pracownika MPK” otrzymuje sekr. KK PZPR Henryk Michalski. Na zdjęciu od lewej: H. Michalski, I sekretarz KZ PZPR Ryszard Borowski, dyrektor MPK Ignacy Wilk, sekretarz RZ Grażyna Cholewa.

PRZED 1 MAJA

Odznaczenia dla zasłużonych

W dniu 26 kwietnia br., odbyła się w naszym przedsiębiorstwie uroczysta akademii z okazji zbliżającego się „Święta Pracy”.

Obszerny, okolicznościowy referat wygłosił dyrektor naczelny inż. Ignacy Wilk. Przedstawił w nim historię manifestacji pierwszomajowych w naszej ojczyźnie, nawiązując do udziału w nich krakowskich tramwajarzy.

Z kolei I sekretarz KZ PZPR Ryszard Borowski, dziękując za szeroką pomoc udzielaną naszemu przedsiębiorstwu i jego załodze wręczył honorowe odznaczenia „Zasłużonego Pracownika MPK”. Otrzymał je sekretarz KK PZPR Henryk Michalski, wiceprezydent miasta Krakowa Andrzej Żmuda, rektor UJ Mieczysław Hess, dyrektor DOKP Edward Perykasz, z-ca dyrektora DOKP Stanisław Kaleta oraz nauczyciel Przyzakładowej ZSZ MPK Edward Cebularz. Ho-

norowe wyróżnienia w postaci dyplomów za całokształt współpracy z naszym przedsiębiorstwem wręczone zostały: dyrektorowi Okręgowego Przedsiębiorstwa Przemysłu Mięsnego Mirosławowi Jenchowi oraz I sekretarzowi KZ PZPR tego przedsiębiorstwa Aleksandrowi Żurkowi.

W imieniu wszystkich odznaczonych, głos zabrał sekretarz KK PZPR Henryk Michalski. Podziękował za otrzymane wyróżnienie przyrzekając jednocześnie — zważywszy iż przed MPK stoją niełatwe zadania na najbliższe miesiące — pomoc, by załoga mogła się wywiązać ze zobowiązań w stosunku do mieszkańców miasta.

W uroczystości wziął udział nasz znany i ceniony zespół wokarno-muzyczny „Pantograf” — dedykując wyróżnionym piosenki i melodie. (M.B.)

MOJE MAJOWE ŚWIĘTO

Pierwszą pracę Aleksander Dubiel podjął w 1936 roku. Miał wówczas 19 lat.

— Początkowo nie wiedziałem o co walczy klasa robotnicza. Zrozumiałem to wtedy gdy wziąłem pierwszą wypłatę. Pracowałem wówczas w prywatnej hucie szkła. Wawel, której właściciel starał się osiągnąć maksymalne zyski, przy minimalnych nakładach. Pojałem więc szybko o co chodzi robotnikom łączącym się w partię, walczące o chleb, o lepsze jutro. Z wszystkich partii, największym zaufaniem cieszyła się Polska Partia Socjalistyczna. Organizowała ona wówczas pierwszomajowe manifestacje. Łączyły się więc grupy robotników i szły od alei Krasińskiego przez ul. Straszewskiego, Basztową, koło Poczty Gł., Sienną do Rynku. Manifestanci nieśli transparenty z napisami: „Pracy, chleba”, „Przez z wyzyskiem”. Rozganiiali ich policjanci, ale czuło

się, że robotnikom chodzi o coś naprawdę wielkiego, że gotowi są oni na wszystko. Trzeba było widzieć ten rozniewany wulkan ludzi idących w grupach w pierwszomajowym pochodzie.

W czasie wojny ostre represje uniemożliwiły świętowanie 1 Maja. Za to zaraz po wyzwoleniu przygotowywano obchody robotniczego święta. Jakże inne, radosne były te przygotowania. Nie trzeba już było walczyć o pracę. Jakże inne radosne są te pochody. W jakże innym nastroju wybieram się teraz na pochód, po tych ponad czterdziestu latach. Dumny jestem, że mogę co roku iść wśród naszej tramwajarskiej braci, dzierżąc sztandar robotniczy symbolizujący wolność.

Gdy Aleksander Dubiel kończył 41 rok życia, urodził się Władysław Michalski.

— Cóż mogę powiedzieć, w 1973 r. podjąłem naukę w

Zasadniczej Szkole Zawodowej przy MPK. Pamiętam jak wraz z dyrektorem Tadeuszem Parpanem szliśmy w majowym pochodzie. Co roku chodziłem w kolumnie młodzieżowej. Kojarzy mi się to Święto z radością, pogodnym, majowym nastrojem, chociaż nieraz padał deszcz. W tym roku po raz pierwszy od wielu lat nie będę uczestniczył wraz z kolegami w manifestacji w Krakowie. Za kilka dni wyjeżdżam do macierzystej jednostki, aby odbyć zasadniczą służbę wojskową.

Dwa wspomnienia, przedstawicieli dwóch pokoleń. Dzieli ich kilkadziesiąt lat; Aleksander Dubiel wspomina dawne święta, których tyle utrwaliło się w jego pamięci. Władek Michalski tamtych czasów nie pamięta. Obydwaj jednak wiedzą, że jest to święto radości. I tak będzie zawsze. (K.G.)

Wydział Nadzoru Ruchu zgłosił do konkursu „od czystości do gospodarności” wszystkie swoje punkty kontroli ruchu.

Pracownicy Zakładu Eksploatacji Tramwajowej w Nowej Hucie narzekają, że nie docierają do nich komunikaty o centralnych imprezach kulturalno-sportowych organizowanych dla załogi przez przedsiębiorstwo.

Przedsiębiorstwo systematycznie wzbogaca się o nowe

15 dni w MPK

podstawie trakcyjne. Rozpoczęto już budowę podstawy w Nowej Hucie. Będzie ona budowana systemem gospodarczym.

By nie było przykro pracownikom w Nowej Hucie, że tylko im często brakowało wody, przez tydzień była awaria dwóch ciągów wodnych w Zakładzie Napraw Tramwajów przy ul. Warszawskiej 12.

Do 1 Maja Zakład Torów zakończył III etap remontu kapitalnego ul. Wielickiej.

W Zakładzie Sieci i Podstaw Trakcyjnej trwają prace wykończeniowe przy urządzeniu Dyspozycji Mocy.

ZNA zmodernizował już 67 autobusów typu „Berliet”. Pozostało jeszcze 133.

Po święcie pierwszomajowym Zakład Torów przystępuje do remontu kapitalnego ul. Rakowickiej.

FS

UWAGA TORY

jów z Podgórze inż. Julian Mendel.

Dziś zamieszczamy wypowiedź motorniczego Mieczysława Dychusa z Zakładu Eksploatacji Tramwajów z Nowej Huty.

„Stan torowisk jest krytyczny. Mam zastrzeżenia nawet do torowisk nowo wybudowanych. Kwalifikują się one od razu do naprawy np. Aleja Pokoju, aleja Planu 6 Leśnego. Już są na nich zapadnię- (Dokończenie na str. 4)



Władysław Michalski żegnany przez kolegów z organizacji przed dwuletnim rozstaniem.

Od lat dojeżdżam do pracy w ZET Nowa Huta autobusem pracowniczym — nocnym linii 227 i do niedawna nie miałem żadnych zastrzeżeń co do punktualności jego kursowania.

Ostatnio jednak nastąpiła zmiana stałego kierowcy na tej linii i od razu odczuliśmy to na własnej skórze. Zaczeliśmy spóźniać się do pracy. Przyczyna — pośpiech naszego kierowcy. Posłużę się tu przykładem z 29 marca br.

Punktualnie o godz. 3.30 byłem na sektorze na Rondzie Mogiłskim oczekując na autobus 227, który ma planowy odjazd z Ronda do ZET N. Huta o godz. 3.35. Nie dociekałem się tego autobusu, wsiadłem więc w następny linii 138 ze Skawiny, z którego kilku pracowników przesiada się na 227. Od nich dowiedziałem się, że nowy kierowca jeździ jak chce, w efekcie bardzo często im ucieka.

W Czyżynach okazało się, że autobus 227 nr boczny 21989 czeka, więc niepomni na poprzednie utyskiwania wsiadamy do niego i nasze zadowolenie pryska.

Słyszyny bowiem od kierowcy propozycję, abyśmy się położyli. Ponieważ jak na razie w miejskich autobusach miejsc leżących brak, a leżenie na podłodze nie za bardzo nam odpowiadało przyjęliśmy to jako żart, co się jednak zartem wcale nie okazało. Kiedy bowiem jadący z nami przewoźnicy ORZ w ZET N. Huta J. Natkaniec nieśmiało zaprotestował przeciwko niepunktualnej jeździe kierowcy w nagrodę zostaliśmy obrzućci śmiechem, wyzywkami i obelgami, z których do publikacji nadają się tylko takie jak: idioci, barany, zakichani tramwajarze.

Podszedłem więc do kierowcy przedstawiając mu się i prosząc o numer służbowy.

Ten powtórzył mi tylko parę poprzednich wyzywek, lecz skierowanych już konkretnie do mnie, po czym bardzo uprzejmie powiedział, iż owszem, poda mi numer swojego koinerzuka. Nie zdziwiło mnie to zbyt. Znając jego agre-

syność, usiadłem na miejscu. Wsiadając przy ZET N. Huta jeszcze raz grzecznie poprosiłem o numer służbowy. Dowiedziałem się o numerze 32 czyli numerze motorniczego porożądę, zaginęły w ustach kierowcy. Podziękowałem mu za uprzejmość i po wyjściu zanotowałem numer boczny autobusu. Widząc to kierowca wyskoczył do mnie z furią z zamiarem uderzenia mówiąc, iż może mi ten numer przykleić na twarzy oraz, że mogę mu naskakać, bo i tak nikt

Nietykalny kierowca?

mu nie nie robi. W końcu zapewnił mnie, że już nigdy nie z autobusu ze Skawiny nie zdąży się przesiąść, bo on robi wielką łaskę oczekując na przesiadających, a nie ma tego w rozkładzie.

Świadcami tego wyżej opisanego wydarzenia są oprócz autora i przewoźnika ORZ w ZET N. Huta, także motorniczowie nr służb. 1, 33, 164, którzy mieli wątpliwą przyjemność uczestniczenia w zajściu. A swoją drogą pracując już kilkanaście lat w przedsiębiorstwie po raz pierwszy spotkałem się z tak aroganckim zachowaniem kierowcy do... było nie było kolegów. Myślę, że wnet wyzytam w naszej gazecie jak na Pana kierowcy nietykalność i brutalność zareaguje kierownictwo ZEA Czyżyny.

Wiem, że kierowca autobusu 227 ma obowiązek czekać na połączenie ze Skawiną, gdyż jest to jedyny autobus którym mogą dojechać do pracy w ZET N. Huta motorniczowie bez obawy spóźnienia (konsultowałem te połączenia w Dziale Koordynacji Eksploatacyjnej) i okazało się, że autobusy 227 i 138 mają planowy odjazd z Ronda o godz. 3.35. Poza tym Panie kierowco w rozkładzie jazdy linii 227 nocnej nie ma wjazdu do zajezdni w Czyżynach, ponieważ wjazd ten maja 3-4 linie następne m. in. 138, a autobus 227 po przesadzeniu na Rondzie ludzi do 138 i ze 138 wimien jechać prosto do ZET Nowa Huta. Uniknięto by wtedy nieporozumień i niepotrzebnych nadspieszzeń.

W końcu rozkład szczególnie nocny winien być przestrzegany i choćby Pan nienawidził tych „zakichanych tramwajarzy” jak nas Pan pięknie określił, nie można jeździć według własnego uznania, a tak jak przewiduje to rozkład wydany przez komórkę do tego powołana.

Znam bardzo wielu kierowców z ZEA Czyżyny i mam o nich jak najlepsze zdanie. Jeden psuje opinię całego zakładu. Stawiam to pod rozwagę kierownictwu ZEA Czyżyny, prosząc równocześnie o odpowiednie dobieranie kierowców do przewoźników — takich, którzy zdają sobie sprawę z ważności punktualnej jazdy, jak np. poprzedni stały kierowca linii 227. A że jest to możliwe do zrobienia najdobitniej świadczy dobry przykład ZEA Bieniczyce.

Właśnie na prośbę motorniczych ZET Nowa Huta chciałbym korzystając z okazji serdecznie podziękować za dotychczasową nienaganą jazdę stałym kierowcom linii 109 p. Eugeniuszowi Żarnowcowi oraz linii 138, 120, 136 według jazdy których można sobie regulować zegarki i którzy udowadniają, że jeżeli się tylko chce można pracować sumiennie ku zadowoleniu wszystkich.

JERZY POKUCIŃSKI

NARADA PIONU PRACOWNICZEGO

25 marca br. odbyła się narada robocza połączona z zebraniem partyjnym XIV POP. Wieloletnim pracownikom MPK wręczono dyplomy uznania. Szanownymi Jubilatami byli: 35 lat pracy w MPK — Czesław Zuzek, 15 lat — Elżbieta Kończewska i Maria Rosiek.

Do niedawna spotkania z jubilatami odbywały się centralnie dla całego przedsiębiorstwa. Zbierali się raz w miesiącu z aktywnym przedsiębiorstwa na wspólnej herbacie by wspominać dawne lata pracy. Postulowano jednak by Jubilaci spotkali się z załogą w macierzystych zakładach. Przyjęto więc taką właśnie formę.

Porządek narady przedstawił przewodniczący ORZ Tadeusz Walczak, który m. in. poinformował zebranych o przyznaniu 6 brygadom Złotej Odznaki Pracy Socjalistycznej, 4 srebrnej i jednej brązowej. (F.S.)



Zastępca dyrektora d/s Pracowniczych mgr Stanisława Kostro wręcza dyplom uznania Czesławowi Zuzkowi, który w MPK przepracował 35 lat.

Kwiaty z własnego ogródka

Od kilku lat na wszelkiego rodzaju zebraniach i naradach — ba nawet na KSR-ach przewijał się problem pracowniczych ogródków działkowych, nasza załoga upominała się o działki. Nareszcie w ubiegłym roku sprawa ruszyła. Przedsiębiorstwo dostało teren na 47 działek po 300 m kw. każda, zlokalizowanych w zakolu Wisły w pobliżu ul. Księcia Józefa.

Teren jest przygotowany glebowo. Aktualnie odbywa się jego grodzenie i wytyczanie działek. Chodzi o to by jak najszybciej mogli na nie wejść właściciele. Jeżeli bowiem nie zaczną się obsiewać w tych dniach — co i tak jest późnym terminem — to o teren na którym głównym inwestorem jest „Stomil” — jest jeszcze nie wykupiony. Tydzień temu zapewniono jednak, że termin zostanie dotrzymany. Zobaczymy.

Dział Socjalny posiada szczegółowe plany zagospodarowania terenów działkowych. Są propozycje i plany trzech typów altan: DO-2, „Kos” i roku. F.S.

działu działek było trochę niezadowolona. Oczywiście rozczarowani byli ci, którym nie przyznano. Dziś okazuje się, że pierwsza lista została zmieniona w 90 procentach — po prostu ludzie rezygnowali. Jednym nie odpowiadała lokalizacja, dla innych za wysokie były opłaty. Na dzień dzisiejszy sprawa wygląda w ten sposób, że Dział Socjalny w dalszym ciągu przyjmuje podania. Przedsiębiorstwo nasze ma także przyznany teren na 120 działek w Skotnikach Kostrzu. Na zagospodarowanie ich przeznaczone jest 2 mln zł. Działki mają być oddane w użytkowanie ponownie w tym roku — tyle, że teren na którym głównym inwestorem jest „Stomil” — jest jeszcze nie wykupiony. Tydzień temu zapewniono jednak, że termin zostanie dotrzymany. Zobaczymy.

Dział Socjalny posiada szczegółowe plany zagospodarowania terenów działkowych. Są propozycje i plany trzech typów altan: DO-2, „Kos” i roku. F.S.

„Kalina”. Jeżeli byłoby wielu chętnych do budowy jednego typu altan, prawdopodobnie przedsiębiorstwo udzieliłoby pomocy w zakupie materiałów i wykonawstwie.

Każdy kto ubiega się o działkę zobowiązany jest w określonym terminie wpłacić do Działu Socjalnego 2 tys. zł na cele inwestycyjne oraz dwukrotnie w następnych latach po 1500 zł. W sumie 5 tys. zł. Oprócz tego wpisowe wynosi 200 zł i 400 zł opłata roczna. Działkowicz zobowiązany jest także do prac społecznych na rzecz terenów działkowych. Musi przestrzegać regulaminu działkowicza.

Nie może otrzymać działki ktoś kto nie pracuje w MPK, lub ma ogródek działkowy w innym miejscu, posiada lub dzierżawi grunt o powierzchni przekraczającej 100 m kw. Jak widać tylko z tych przykłałów działkowicz nie jest bez obowiązków. Życzymy obfitych plonów, jeszcze w tym roku. F.S.

Przez cały tydzień od 14 do 21 kwietnia uczestniczyłem w zorganizowanym przez Dział Koordynacji Eksploatacyjnej objeździe dróg, po których jeżdżą nasze autobusy. Objazd zorganizowano przede wszystkim po to, aby zapoznać się z wiosennym stanem nawierzchni. Przy okazji zwracaliśmy także uwagę na wiele innych spraw, jak np. stan przystanków, i rozkładów jazdy.

Wniosek generalny po przeglądzie jest optymistyczny. Krakowski Zarząd Dróg, po podobnym objeździe w styczniu, dołożył wiele starań, aby usunąć usterki wyliczone w styczniowym protokole. I choć oburzają się w tym momencie kierowcy, którym przychodzi codziennie pokonywać „bezdroża” ul. Rącznej wiodącej do Przewozu, czy objeżdżać bazy przemysłowe w Płaszowie, to jednak generalnie nie jest źle. Na ogólną długość linii autobusowych wynoszącą

niemal 700 km, większość nawierzchni jest w dobrym stanie. Niemal wszędzie tam, gdzie w styczniu były zastrzeżenia, w tej chwili czernieją świeże łaty, umożliwiające bezpieczny przejazd po równej drodze.

DZIĘKUJEMY KZD

TYLKO JEŹDZIĆ

Natomiast, jak wyjaśnił uczestniczący w objeździe przedstawiciel KZD Tadeusz Stachak — ul. Rączna przewidziana została do generalnego remontu w trzecim kwartale br. Bardziej skomplikowana jest sprawa koszmarnych wręcz nawierzchni w okolicach płaszowskich baz. KZD się po prostu do tych dróg nie

przyznaje, twierdząc, że są własnością zakładów przemysłowych, położonych w pobliżu, które powinny dbać o ich stan. A tymczasem, jak na ironię, zaobserwowaliśmy pracowników spokojnie asfaltujących parking obok pokry-

tej ogromnymi dziurami drogi. Najkrótszy, a zarazem najtrafniejszy komentarz do tych dróg, to stwierdzenie przedstawiciela KZD: „Ja bym po tych drogach nie jeździł”.

My jednak jeździć musimy. I narażać codziennie na dewastację autobusy skierowane na linie: 108, 137, 148, 157, 158.

Ludzi do pracy trzeba przecież dowieźć.

Tyle miejsca poświęciłem okolicom Płaszowa i Przewozu, gdyż tam w tej chwili jest najgorzej i potrzebne są doprawdy energiczne działania wszystkich zainteresowanych, aby ten stan rzeczy zmienić.

Stanisław Rzeźnik z Działu Koordynacji Eksploatacyjnej raz po raz kreślał w czasie objazdu w protokole ze stycznia, uwagi wówczas naniesione. Znaleźliśmy jeszcze doprawdy tylko kilka pojedynczych dziur i kilka fragmentów dróg nie naprawionych. W najbliższym czasie i te usterki zostaną usunięte.

Tak więc objazd wykazał, że nie możemy narzekać na stan nawierzchni, po których przychodzi nam jeździć. O innych sprawach, które zaprzętały moją uwagę w czasie objazdu, napiszę w następnym numerze.

K. GACEK

W ZAKŁADZIE TAKSÓWEK

Wiosenne porządki

Mimo dnia wolnego od pracy, w sobotę 19 kwietnia na terenie Zakładu Taksówek panował ożywiony ruch. W ramach wiosennych porządków członkowie X koła ZSMP stanowili przepracować w czynie społecznym wolną sobotę przy sprzątnięciu i porządkowaniu obiektu Zakładu. Ponieważ na ostatnim zebraniu została zadeklarowana wysoka frekwencja Zarząd Koła i jego przewodniczący Ryszard Zagóla musiał zadbać o odpowiednie przygotowanie frontu robót. Już o godz. 8.00 do pracy zameldowało się 29 członków X Koła ZSMP, a godnym odnotowania jest fakt, że w czynie brało udział kilka osób nie zrzeszonych w młodzieżowej organizacji, a poczuwających się do obowiązku pomocy przy sprzątnięciu zakładu. Po rozdzieleniu pracy, pod czujnym okiem szefa Zakładu Franciszka Orszanskiego, poszły w ruch miotły, wiadra i prochówki. Pracowaliśmy wytrwale do godzin południowych myjąc okna i sprząając pomieszczenia socjalno-bytowe w budynku przy os. Zielonym. Podczas tego kilkugodzinnego porządkowania przekonaliśmy się, że czasami potrzeba niewiele zachodu, by miejsce naszej codziennej pracy wyglądało czystiej i schludniej. Wolna sobota była dniem bardzo szarym i pochmurnym ale nam po skończonej pracy — patrząc przez świeżo umyte i czyste szyby okien — wydawało się, że za oknem świeci słońce...

Tadeusz Dominiak
Zakład Taksówek

Fama niesie, że w MPK można dobrze zarobić. Można, to fakt. Są pracownicy, którzy, zarabiają po kilkanaście tysięcy. I żebyśmy mieli jasność nie myślę tu o dyrektorach. Nie siedzę dyrektorem w kieszeni, ale śmiem stwierdzić, że nie jeden u nas tyle nie zarobi co niektórzy pracownicy fizyczni. Oczywiście momentalnie podnieśli się krycy, że przecież takich sum nikt za 8 godzin nie zarobi, że tu muszą być godziny nadliczbowe. Racja, tylko, że mało kiedy się zdarza by dyrektor pracował 8 godzin, i by ktoś mu za te nadliczbowki płacił.

Ubiegły rok był wyjątkowo pomyślny dla pracowników MPK pod względem finansowym. Gorzej jednak było z tym co określamy mianem efektywności pracy.

Tak się składa, że kierowcy są u nas grupą zawodową najlepiej zarabiającą. No i jeszcze raz tu powtarzam, że nie pracują tylko 8 godzin. Prawda jest także, że nie dla wszystkich zarobki są odbiciem ich pracy. Najlepiej o tym wiedzą sami kierowcy. Tych pracujących także bowiem diablo biorą na obijających się.

W roku bieżącym nie ma możliwości dalszego wzrostu płac bez wyraźnego wzrostu efektywności pracy. Co byśmy nie powiedzieli o zmianach na lepsze, w komunikacji różowo nie jest. Nie ma co popadać w samouwielbienie, jest może lepiej niż dwa lata temu, ale czy na tyle dobrze by wprowadzić w zachwyt pasażerów?

Należy ostatecznie rozprawić się z „obibokami” i nagradzać dobrze pracujących, a nie płacić „jak leci”.

Jest propozycja by zmienić dotychczasowy system wynagradzania właśnie kierowców. Były trzy projekty. Po dokładnym rozważeniu problemu ustalono, że najlepszym będzie wariant III.

Przy wyliczeniach porównawczych wzięto pod uwagę listę płac kierowców z miesią-

ca stycznia. Z tych obliczeń wynikało, iż średnio w nowym systemie każdy zarobiłby więcej o 233 zł. Oczywiście jest to średnia. Prawda jest bowiem taka, że część by zyskała o wiele więcej, a część straciła. A wiadomo, że zawsze jest krzyk, jeżeli ktoś traci i to finansowo.

Nowy system przewiduje bowiem wypłacać kierowcom za... przejechane kilometry.

W wariantcie trzecim byłoby to 1 zł 44 gr. Dotychczasową premię w wysokości 10 procent płac zasadniczych i dodatku za rodzaj pojazdu proponuje się wypłacać w formie premii specjalnej... i uzależnić

Koszty, efekty...

Eksperymenty

ją od dyscypliny pracy. Powyższe propozycje dotyczą zasad wynagradzania za czas pracy efektywnej na linii.

Za pracę poza linią i za czas postojów wnioskuję się płacić tylko stawkę osobistego zaszerzowania tj. 13 zł na godz. Natomiast za czas planowanych dyżurów wnioskuję się płacić stawkę osobistego zaszerzowania i dodatek za rodzaj pojazdu w wysokości 8,40 zł na godz. Podstawę rozliczenia wozokilometrów stanowią wyłącznie sprawnie działające drogomerze.

Problem ten został przedstawiony na paradyzie roboczej kierowców w Czyżynach 14 kwietnia br. Trudno mi tę naradę nazwać roboczą. Ze ludzie „biją się” o swoje, to dobrze. Chodzi o to jeszcze jak to robią. Kierowcy niestety nie dyskutowali a krzyczeli jeden przez drugiego, nawzajem się przekrzykując i oczywiście nie słysząc się w takim hałasie. Nie zastanawiając się nad tym czy dobre to czy nie, czy możliwe też będzie do wprowadzenia, po-

stawili sprawę na „nie”. Chyba nie o to chodzi? Trzeba nareszcie zrozumieć, że płacić powinni nam za pracę. Owszem zgadzam się, że to nie takie proste. Wcale nie jestem pewna czy przedsiębiorstwo będzie w stanie zapewnić wszystkim sprawne autobusy. By kierowcy na tych nowych zasadach mogli zyskać muszą mieć wyjeżdżonych dużo kilometrów a więc i szybkość na trasie. Na pewno można będzie zarobić na liniach strefowych, ale co z tymi miejskimi przebiegającymi po zatłoczonych ulicach? A są i takie linie, których długość dobiega do 4-5 kilo-

metrów. Jak tam zrobić kilometr? Owszem kierowcy będą wtedy jeździć w turunie na wszystkich liniach. Sprawa na dziś jest jeszcze niedograna. Ostatecznie w Czyżynach ustalono, że eksperymentalnie nowe zasady wynagradzania wprowadzi się na czterech liniach wybranych przez kierowców. Jednocześnie będą prowadzone więc dwie karty pracy. Według starych i nowych zasad. Płacone będą mieli według tej, która będzie korzystniejsza. Cokolwiek by się dziś nie powiedziało o eksperymentach, faktem jest, że trzeba szukać takich rozwiązań, by ludzie mieli płacić za faktycznie wykonywaną pracę, a nie za czas, w którym powinni pracować. Bo to, że powinni wcale jeszcze nie oznacza, że wszyscy właściwie ten czas wykorzystują. I nie jest to żadne nowum wprowadzone tylko w naszym przedsiębiorstwie. Są to także wnioski wynikające z obrad VIII Zjazdu PZPR.

FILOMENA SERWIN

ZBOWiD-owskie spotkanie

W Domu Tramwajarza w Podgórzu przy pl. Serkowskiego 4 odbyło się w Dniu Kombatanta tj. 15 ub. m. podobnie jak w latach ubiegłych, spotkanie członków Koła ZBoWiD MPK. W spotkaniu uczestniczyli również przedstawiciele Dyrekcji, KZ PZPR, Rady Zakładowej i Zarządu Zakładowego ZSMP. W swoim wystąpieniu prezes Koła — Stanisław Czajkowski przypomniał zebrany, niektóre wstrząsające dane z 2078 dni i nocy okupacji hitlerowskiej, w czasie której zginęło ponad 6 mln Polaków. Najwięcej w obozach: Oświęcim-Brzezinka (Auschwitz-Birkenau) — 4 mln, Treblinka — 750 tys., Bełżec — 600 tys., Majdanek — 360 tys., Chełmno n. Nerem — 310 tys. i Sobibór — 250 tys.

Z kolei skarbnik Koła — Józef Stasiaczek odczytał **Apel Związku Bojowników o Wolność i Demokrację oraz Rady Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa wzywający do mobilizowania wszystkich sił w obronie zagrożonego pokoju.** Będzie to najgodniejszy hołd złożony

wszystkim poległym w walce z hitlerowskim faszyzmem.

Po wielce ciekawym, niebanalnym spektaklu pt. „Taniec śmierci nad Polską” w wykonaniu aktorów sceny „Format” kombatanci podzielili się

swymi przeżyciami z drugiej wojny światowej a w dniu 18 bm. porządkowali w czynie społecznym żołnierskie mogiły na cmentarzu Rakowickim.

Text i zdjęcia:
CZ. DYLOWICZ



Na ZBoWiD-owskim spotkaniu przemawia prezes Stanisław Czajkowski.



Członkowie Koła ZBoWiD MPK porządkują żołnierskie mogiły na cmentarzu Rakowickim.

Z czym pójdą na Związkową Konferencję?

10 maja br. odbędzie się Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza do Rady Zakładowej Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej przy MPK. 122 delegatów będzie reprezentowało wszystkie zakłady i komórki naszego przedsiębiorstwa oraz Kolo Emerytów. Spośród nich wybrane zostaną władze związkowe na lata 1980 do 1982. Dziś prezentujemy dwoje delegatów na Konferencję.

JULIA BERGEL

W MPK pracuje od 1953 roku. Jest sekretarzem ORZ przy Zakładzie Napraw Tramwajów. Z racji wykonywanego zawodu — jest zatrudniona przy obliczaniu kart pracowni-



czych — zna całą załogę Zakładu — aż 344 osoby. Wie wszystko o ich pracy, zdrowiu, a bardzo często i o osobistych sprawach. Problemów w ZNT jest sporo. Ludzie przychodzą z nimi do ORZ. Niestety, nie wszystkie są do rozwiązania. Sprawa części zamiennych, to chyba największy ze wspólnych problemów załogi Zakładu. Ludzie chcą przecież dobrze pracować, ale bardzo często stoją bezradni wobec braków podstawowych, wydawać by się mogło, rzeczy. Przychodzą również z problemami nieraz bardzo osobistymi i bardzo trudnymi. Mimo, że chciało by się pomóc np. w niejednej sprawie mieszkaniowej, człowiek czuje się czasem bezsilny.

Z czym pójdzie jako delegatka na konferencję, o czym będzie chciała mówić?

— Oczywiście o częściach zamiennych. Musi znaleźć się jakieś wyjście. Poruszę również sprawę niełatwych warunków pracy załogi.

ANTONI BATKO

Jest przewodniczącym ORZ w Zakładzie Eksploatacyjnym Autobusowym Bieńczyce. Jako kierowca autobusowy pracuje od 1974 roku. Poprzednio od 1964 roku był zatrudniony w zajezdni w Podgórzu jako motorniczy. Praca zawodowa jak również duże zaangażowanie w pracę związkową pozwoliło mu, jak sam mówi, poznać bardzo wielu ludzi w naszym przedsiębiorstwie. Mówi, że zna prawie



połowę załogi. Jest wiele ludzkich spraw, czasem bardzo trudnych, do załatwienia. Praca niełatwa, ale daje dużo satysfakcji. Sprawy bytowe rodzin wielodzietnych, samotnych matek i mieszkaniowe, niestety bardzo często bezradne. Nie najlepsze warunki pracy zaplecza; brak wentylacji, narzędzi pracy i części zamiennych. Miejsce na wczasach mniej niż chętnych do spędzenia w tej formie urlopów. Dla ludzi, którzy są przywiązani do Zakładu, zaangażowani w pracę, chciałoby się jak najwięcej zrobić.

Z czym wystąpi jako delegat, przedstawiciel swojej załogi?

— Z tym, co dla nas najważniejsze i najpilniejsze. Przedstawie wszystkie te problemy, jakie na co dzień powierzają mi ludzie.

BOGACI JESTEŚMY?

Wozić można i... powietrze

Pomysł przyjrzenia się pracy kierowców transportu zrodził się z przypadkowej informacji: „kierowca w ciągu dwóch godzin przejechał 30 km”.

Jak to więc jest. Bo jeżeli miałoby to być zasadą „wykorzystania” naszego transportu, to powiedzieć o gospodarności nie można!

tylko widzimy. Czy ktoś będzie odpowiadał za stracony — a zapłacony — czas?

Trasa nasza wiedzie przez Mateczny. Po drodze spotykamy „Stara” 48. Ludzie umieszczają oznakowania informujące o objeździe, bo na Wielickiej budują drugą nitkę jezdni. Tu nie ma zastrzeżeń. Przy Rzemieślniczej na „Sko-

nas o magazyn. Przywiozł chybą skrzynie na piasek. Tej zimy nam ich brakowało. Jest wprowadzić pierwszy dzień kwietnia ale i świadomość, że zima jeszcze kiedyś będzie i skrzynie pewnie się przydadzą.

Jeździemy do Nowej Huty. Po drodze spotykamy na Wielickiej wywrotkę 123. Przywiozła materiał potrzebny do budowy wspomnianej już II nitki na Wielickiej. Tu bez zastrzeżeń. Ta wywrotka dysponuje dziś Zakład Torów.

Wstępujemy też do magazynów chemicznych przy ul. Pilotów. Przed bramą w kołach 10 pojazdów z całej Polski. Spokojnie czekają, być może od wczoraj. Ile jest za bramą? Nie wiadomo. Nie dam, nawet jak mam. Bo nie wpuszczają nas. Ale tak na oko z tego co widać około 60. Ile czasu traci się tu czekając? No ale jeżeli w naszym zakładowym magazynie trzeba czekać godzinę?

Portier twierdzi, że naszego wozu pod magazynem chemicznym nie ma. To jeszcze sprawdzimy.

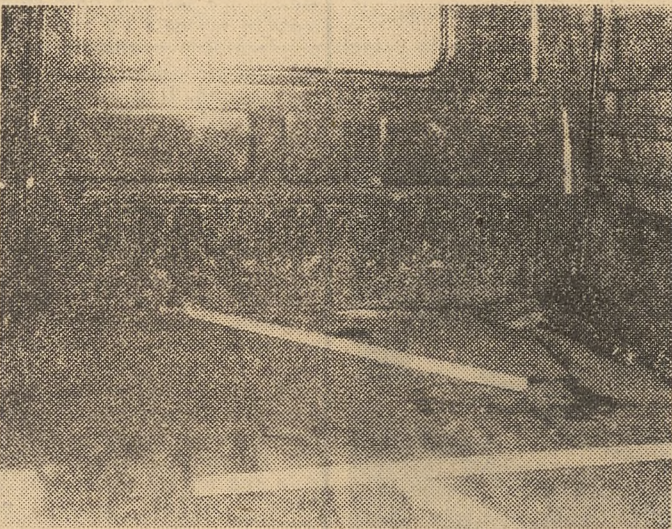
Na terenie zajezdni w Nowej Hucie spotykamy naszego „Stara” 66 w dyspozycji Zakładu Budowlanego. Przyjechał pusto z Rzemieślniczej. Miał zabrać betoniarkę. Była jednak nie gotowa. Na miejscu też go nie potrzebowali.

3 samochody w dyspozycji Zakładu Torów, 1 w Zakładzie Napraw Autobusów, 1 w Zakładzie Sieci, 4 przewoźnicy materiały do magazynów. 2 dysponował Zakład Budowlany i 1 Zakład Napraw Tramwajów. W naprawie bieżącej był tylko jeden „Star”. Trzeba przyznać że gotowość techniczna pojazdów Zakładu Transportu jest dobra. Wykorzystanie zależy od użytkowników. „I jak ja mam zrobić więcej ton na kilometr?” — mówi zastępca kierownika. Gdyby użytkownicy wykorzystywali transport należycie to byłoby w porządku. Ale tak nie jest. Obrażają się na mnie, że nie chcę dać natychmiast samochodu poza Kraków. Nie dam, nawet jak mam. Bo nie opłaca się żeby jechał pusto w jedną stronę. Musi być załadowany jakiś ładunek. Wozić powietrza nikomu się nie opłaca.

Fakt.

„Ja pani powiem tak prywatnie — mówi woźący nas kierowca po wyjściu zastępcy kierownika Zakładu — dobrze że Kudłek ma takich ludzi co potrafią zrobić coś z niczego. Przy tych brakach części, gdyby ludziom nie zależało 90 procent transportowych wozów stałoby na kółkach. A tak sama pani widzi”.

To prawda. Reszta zależy



Trzy miotły i trochę śmieci, też wozić można.

W prima-aprillisowy dzień — zabieram się z naszym fotoreporterem do „wygospodarowanej” na ten cel „Nysy” i z zastępcą kierownika Zakładu Transportu — sprawdzamy jak wykorzystane są samochody oddane do dyspozycji Zakładom naszego przedsiębiorstwa. Nie wyjeżdżamy jednak o umówionej godzinie bo obok magazynu widzimy „Żuka” 109. Kierowca jest w magazynie. „Żuk” jest w dyspozycji Zakładu Napraw Tramwajów. Wraz z dwoma pracownikami przyjechał po farby i lakiery. Z karty drogowej wynika że „stoi sobie” już godzinę, bo materiały dla nich nie przygotowano. No cóż benzyny to pewnie dużo nie zużyją, tylko czy to się opłaci? Pewnie jestem złym ekonomistą, bo gdyby pracowali „u mnie” w przedsiębiorstwie nie opłacałabym trzech ludzi, którzy akurat nie nie robią. No i ten stojący bezczynnie „Żuk”. W chwilę po skontrolowaniu karty drogowej mija nas na trasie do tradycyjnej IV zajezdni „Żuk” 109. Jego jedynym ładunkiem są trzy miotły — w tym jedna złamana, przynajmniej

de” 19 ładują złom. „Cyster-na” 23 przywiozła paliwo — tu także bez zarzutu. Przy zjeździe ulicy — obok magazynów z jednej strony a prowadzonej budowie z drugiej „stał sobie” dźwig należący do Chemobudowy. Że nie można przejechać? Pana kierowcy to nie obchodzi.

Nie podobają mi się place przy magazynach. „Pod chmurką” leżą sobie zgodnie: cegła, bębny z kablami, obrepcze do kół, obrepcze kół zębanych, części do pantografów i dziesiątki innych niezidentyfikowanych przeze mnie części żelaznych. Wszystko to rdzewieje i niszczy. W tym jeszcze worki chybą z ubiegłorocznej akcji ziemniaczanej, leżą i gniją. No cóż worki, będą potrzebne dopiero w jesieni, a dziś? Bogaci jesteśmy.

Obok magazynów jak zwykłe ruch. No i też obrazek godny opisania: z magazynu wyszedł pracownik — przyjechał po materiały a za nim podołał z paczką elektrod... kierowca. No cóż miło mieć pomocnika. A, że akurat powinno być odwrotnie? Opuściliśmy obiekty przy Rzemieślniczej. W bramie kierowca PKS pyta



W magazynie „pod chmurką”.

choć kazali jechać. No więc znów pusty przebieg na Rzemieślniczej.

W tym dniu trzy pojazdy Zakładu Transportu były w Łęczycy, Poznaniu, Częstochowie.

już od dysponentów no i kierowców, by nie jechali ileś tam kilometrów „pusto”. No i nie 30 kilometrów w dwie godziny.

FILOMENA SERWIN

Prezentujemy:

ZAWSZE MOŻNA NA NIEGO LICZYĆ

Marian Hebda pierwszą w życiu pracę podjął jeszcze przed wojną. W czasie okupacji pracował w warsztacie malarsko-lakierniczym, później w tzw. „Baudienście” budując nasypy pod przyszłą stację kolejową w Prokocimiu.

W 1945 roku wstąpił do Podoficerskiej Szkoły Broni Pancernych w Modlinie. Ukończył ją z wyróżnieniem. Na północno-zachodnich rubieżach kraju walczył z reakcyjnymi podziemnymi bandami, ochraniał przeprowadzenie referendum w Gryficach. Wówczas to udekorowany został Brązowym Krzyżem Zasługi.

W 1947 roku powrócił do Krakowa i 31 lipca podjął pracę w naszym przedsiębiorstwie. Początkowo był konduktorem. W 1950 r. mianowano go pracownikiem umysłowym w Dziale Abonamentów, potem gdzieś aż do dziś pracuje, w Dziale Organizacji Zatrudnienia i Plac. W czasie pracy podwyższył swoje kwalifikacje. Otrzymał też liczne odznaczenia, z których najwyższe to Złoty Krzyż Zasługi z 1975 r.

Bogaty to życiorys, a jednak bardzo niepełny. Brakuje w nim bowiem tego, co w życiu Mariana Hebda zajmuje od najmłodszych lat bardzo wiele miejsca — działalności społecznej.

Gdy miał 11 lat wstąpił do Czerwonego Harcerstwa. Należał do Związku Walki Młodych, zakładał Związek Młodzieży Polskiej. W maju 1947 r. wstąpił do PPS i od Kongresu Zjednoczeniowego działał w PZPR. Nie sposób wymienić wszystkich partyjnych i młodzieżowych funkcji Mariana Hebda. Powiedzmy więc tylko, że posiada Złotą Odznakę im. Janka Krasińskiego, a aktualnie jest członkiem Komisji Rewizyjnej Komitetu Zakładowego PZPR, członkiem Komisji Kulturalno-Oświatowej ZD ZBoWiD w Podgórzu, od 20 lat ławnikiem.

— Wielkie doświadczenie, rozsądek, ofiarność,



to cechy towarzysza Hebda — mówi o nim sekretarz organizacyjny KZ PZPR Józef Stręk — Gdy otrzyma partyjne zadanie, zawsze się z niego wywiązuje bez względu na trudności. Cały czas aktywnie uczestniczy w życiu społecznopartycznym przedsiębiorstwa. Wielu ludzi zawdzięcza mu mieszkania, bo- wiem tymi właśnie sprawami zajmował się przez lata. Obecnie zaangażował się w rozdział działek. Nie muszę chyba dodawać, że społecznie. W każdej sytuacji możemy na niego liczyć.

Sporo się w ciągu tych 33 lat pozmieniało — powie w czasie rozmowy Marian Hebda — Praca jest łatwiejsza niż kiedyś, więcej maszyn. Wśród współpracowników ludzie z wyższym wykształceniem.

— Co dalej, po 33 latach pracy w „tramwaju”?

— Brakuje mi jeszcze czterech lat do emerytury, chciałbym przez ten czas jak najlepiej służyć przedsiębiorstwu. A potem nieco odpocząć.

— Życzymy więc realizacji tych planów i satysfakcji ze społecznej działalności.

K. Gacek

PS. 25 kwietnia na zebraniu XIV POP tow. Marian Hebda wybrany został I sekretarzem tej organizacji.

Czy będzie mniej wypadków?

Ostatnia narada robocza w ZET Podgórze poświęcona była przede wszystkim sprawie bezpieczeństwa ruchu. Nic więc dziwnego, że wzięli w niej udział przedstawiciele Prokuratury i Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej. W czasie spotkania wyświetlono film, pokazujący jak należy prawidłowo i w zgodzie z przepisami prowadzić tramwaj, a także przebieg (niekiedy wstrząsający) z wypadków tramwajowych w naszym mieście.

Bo nie da się ukryć, że sytuacja nie jest dobra. Wciąż więcej jest wypadków — a co najgorsze, jak poinformował zastępca kierownika zajezdni Stanisław Świętoniowski — wiele z nich zawinionych jest przez naszych pracowników.

Sporo zastrzeżeń mieli motorniczowie do stanu taboru w mieście. Piszący szczegółowo o tej sprawie w innym artykule, tu wypada tylko powiedzieć, że z-ca dyrektora ds. Ruchu Winston Maik, stwierdził, że najbliższym czasie podjęte zostaną posunięcia organizacyjne, zmierzające do usprawnienia działań Zakładu Torów. Będzie to sytuacja jest naprawdę krytyczna.

Autentyczne zainteresowanie wzbudziło wystąpienie prokuratora Wiktora Wolańczyka, który poinformował o zasadach odpowiedzialności za spowodowanie wypadku drogowego. Prokurator Wolańczyk odpowiedział też na liczne pytania z sali.

Poświęcono także nieco uwagi na naradzie sprawie dyscypliny pracy. Bo niestety, nie zawsze jest z nią najlepiej. Pasażerowie sygnalizują kierownikowi częste kłótnie motorniczych na końcówkach, nie zgłaszają się też nasi pracownicy na badania okresowe.

I żeby nie kończyć tej relacji w minorowym nastroju wymienimy nazwiska czterech motorniczych: Jana Cebuli, Jana Łuzarowskiego, Jerzego Zmudy i Stefana Surówki, których kartoteki kar w przedsiębiorstwie położyły już ze starości, ale pozostały czyste. A przecież Jan Łuzarowski np. pracuje już w MPK od 1955 roku, Stefan Surówka zaledwie o cztery lata mniej. Gdybyż to wszyscy motorniczowie potrafili tak jeździć.

(K.G.)

TYLKO DLA PAŃ



Przewodniczący Koła Emerytów Bolesław Jędrzejec wita zebranych.

W dniu 19 kwietnia br., odbyło się w świetlicy przy ul. Bocheńskiej spotkanie kobiet — emerytek i rencistek. W spotkaniu uczestniczyli: przedstawicielka Oddziału Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Tere- nowskiej Halina Adamska, dyrektor d/s Socjalno-Bytowych Zalogi mgr Stanisław Kostro i wiceprzewodniczący Rady Zakładowej Stanisław Gadek.

W imieniu zarządu Koła Emerytów i Klubu Seniorów, powitał zebranych przewodniczący Bolesław Jędrzejec. W krótkim referacie przedstawił m. in. rolę kobiet w historii. Nadmieniał również, że do nowego 13 osobowego Zarządu Koła Emerytów przy MPK, weszły 4 kobiety, a do 5 osobo- wego Zarządu Klubu Seniora — 2 kobiety.

Wieczorek uatrakcyjniły swoimi wystąpieniami zespół recyta- torskich uczniów Przyszkółki ZSZ MPK dowcipnym oko- licznościowym programem o kobietach oraz zespół muzy- czny emerytów przegrywający do tańca. Wszystkie panie uczestniczące w spotkaniu obdarowane zostały bombonier- kami.

M. B.

UWAGA TORY

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 1) ru nowo wybudowanych toro- wisk czy remontowanych. Po- tniać trzeba, że przy zapadnię- ciu torowiska już o 10 cm i szybkości wozu do 30 km na godz. może nastąpić wypad- niecie odbiornika prądu z sie- ci albo nawet zerwanie. Przy tym stanie torowisk co obec- nie, nie ma mowy o jeździe według rozkładu jazdy, jeśli nie chce się narażać wóz na dewastację. Wozu typu 102 N i 105 N mają niskie za- wieszanie i przy zapadnię- ciach szyn urwają skrzynie stycznikowe i silniki a także luzowniki od układu hamu- lowego. Także pęknięcia szyn mają wpływ na eksploatację wozów. Przy dobrym torowis- ku wozu 105 N i 102 N powin- ny jeździć bez większych a- warii co najmniej 2 lata. Ze- tak tym nie jest to wszyscy wie- my.

Przyczyn takiego stanu rze- czy szukałbym w niesolidnym budowaniu torowisk przez obce firmy bądź przez naszych pracowników. Choć wydaje się, że dźwigi budowane przez naszych są trochę lepsze. Po- za tym nie widziałem, żeby ktoś od nas dokonywał odbio- ru

nowo wybudowanych toro- wisk czy remontowanych. Po- tniać trzeba, że przy zapadnię- ciu torowiska już o 10 cm i szybkości wozu do 30 km na godz. może nastąpić wypad- niecie odbiornika prądu z sie- ci albo nawet zerwanie. Przy tym stanie torowisk co obec- nie, nie ma mowy o jeździe według rozkładu jazdy, jeśli nie chce się narażać wóz na dewastację. Wozu typu 102 N i 105 N mają niskie za- wieszanie i przy zapadnię- ciach szyn urwają skrzynie stycznikowe i silniki a także luzowniki od układu hamu- lowego. Także pęknięcia szyn mają wpływ na eksploatację wozów. Przy dobrym torowis- ku wozu 105 N i 102 N powin- ny jeździć bez większych a- warii co najmniej 2 lata. Ze- tak tym nie jest to wszyscy wie- my.

Uważam, że jeżeli chcemy pozbyć się torowego proble- mu to musimy zwiększyć kon- trolę i dyscyplinę. I to na każ- dym odcinku. To jedynie moim zdaniem lekarstwo.

Spisał: L. Korecki

MELDUNEK

Z okazji Dni Kultury Radzieckiej organizacja TPPR wraz z biblioteką w naszym Zakładzie organi- zowała kiermasz książek literatury radzieckiej. Pra- cownicy zakupili te książki na kwotę 5.895 zł.

Przewodniczący Koła TPPR SOCHACKI

PISZĄ DO NAS

Mój list, który kieruję do redakcji naszej gazety zakła- dowej, niech będzie podzięko- waniem za pomoc i opiekę jak- ą mi okazali ludzie dobrej woli — pracownicy naszego przedsiębiorstwa.

Mieszkam od niedawna w starej, walącej się ruderze w Mogile. Wynajmowałam kat w domu, który przy większym podmuchu wiatru groził za- waleniem. Nie stać mnie było przy moich zarobkach na wy- najęcie i opłacenie innego mieszkania, na które musiałabym wydać pół pensji. Prze- stałam wierzyć, że dla mnie i moich dzieci zaswieci kie- dyś słońce, że będziemy żyć jak ludzie. Nie znalazłam w swoim życiu chwil radości. Los nie był dla mnie łaskawy. Musiałam sama wychowywać swoje dzieci. Było mi bardzo ciężko żyć. I nagle, zupełnie niespodziewanie, przekonałam się, że nie jestem sama ze swymi troskami.

Dzięki staraniom Rady Za- kładowej otrzymałam miesz- kanie. Pierwsze, tak bardzo u- pragnione w moim życiu. W pierwszych dniach z niepokojem nasłuchiwałam, czy aby ktoś nie puka do drzwi. Wciąż wydawało mi się, że to senna zjawia, za chwilę wrócić do swej starej codzienności. I tylko oto pod koniec lutego usły- szalam pukanie do drzwi. Przebudzona ze snu (pracuję na same noce) pełna niepokoi-

Iżyk Janina
ZET Nowa Huta

„Koszt półeczki pod radio do jednego pokoju w Ośrodku Szkoleniowo - Wypoczynko- wym w Osieczanach, wykona- nej w ZNT wyniesie dwa ra- zy tyle, co w przypadku ku- pienia jej względnie zamówie- nia u innego producenta”.

— Dlaczego?

— W godzinach pracy pół- ek nie jesteśmy w stanie zro- bić. Jeżeli otrzymamy 1000 godzin nadliczbowych i mate- rial — drzewo, lakier bez- barwny... możemy je wykonać i regały do biblioteki też... ale czy to się opłaca? Sumując to wszystko — robociznę i na- rzuty, koszty wydzielowe, ko- szty ogólnozakładowe to cena takiej półki przypuszczalnie wyniesie 1500 zł. Myślę, że gdzie indziej można ją nabyć za... 800 zł — mówi kierownik ZNT Zdzisław Skubieda.

Decyzja więc czy zlecić ich wykonanie ZNT czy zakupić, powinna zależeć tylko od wy- sokości ceny jaką trzeba bę- dzie za nie zapłacić. Bo gdzie zdrowy rozsądek i oszczęd- ność, o którą tak przecież walczymy w każdej dziedzinie naszego życia.

Po 10 latach eksploatacji Ośrodka Szkoleniowo-Wypo- czynkowego w Osieczanach przydałby się większy remont. Aktualnie trwa jak co roku o tej porze dwutygodniowa przerwa w jego działalności. Odnowiane są — zaplecza kuchenne, sanitariaty, okna i drzwi balkonowe.

— Remont kapitalny O-

DZIŚ I JUTRO OSIECZAN

środku przewidziany jest na rok przyszły — mówi kierow- niczka Ośrodka Urszula Bo- gusz.

— Odlatują gzymsy — wtraca wiceprezes Rady Za- kładowej Stanisław Gadek.

— Zgadza się. Od 10 lat nie remontowane są dachy, rynny i pionowy kanalizacyjny.

— Są projekty rozbudowy Ośrodka...

— Jeżeli dojdą do skutku to dobudowane zostanie jedno skrzydło dla wczasowiczów i zagospodarowany park na te-

ren rekreacyjne-wypoczynko- wy. Powstanie kort tenisowy, basen, kręgielnia, boisko i plac zabaw dla dzieci. Wszys- tko to jeszcze projekty, na które trzeba mieć fundusze.

— Krakowska Rada Zwią- zków Zawodowych dała nam 100 tys. zł, które przeznaczyli- śmy na 50 radioodbiorników i 50 małych telewizorów. Wcza- sowicze będą je mogli sobie wypożyczać. Potrzebny jest też duży kolorowy telewizor.

— Jest propozycja aby pla- styk zaprojektował poszcze- gólne wnętrza m. in. pokoje dla wczasowiczów. Chcieliby- śmy także zamienić w poko- jach łóżka na tapczany. Oczy- wiście wszystko to w miarę możliwości finansowych.

To perspektywy na najbli- szą przyszłość Ośrodka Szko- leniowo - Wypoczynkowego w Osieczanach. Skoro są mo- żliwości ku temu, niechże bę- dą więc rozwojowe. Wysoki standard budynku i ciekawe zagospodarowanie otoczenia, mogą być rekompensatą za nie najciekawsze może usytu- owanie tego Ośrodka. M. B.

„Umówmy się tak: ja będę starał się zrobić pana autobus. Czy pan pamięta co tam mu było”.

Kierowca świetnie pamiętał. Był do naprawy silnik. Rzeczy które mogłyby „pójść od rę- ki” zabezpieczyli, autobus zamknęli.

„I jeszcze jedno: bardzo bym prosił żeby pan nie chca- lił się, że załatwił sobie szyb- ką naprawę. Ludzie są ludźmi. Po co mają snuć przypuszcze- nia”.

Rozmowa której fragment przytoczyłam miała miejsce w pokoju kierownika ZNA. Nie jest to jakaś wyjątkowa sy- tuacja. Mnie zainteresowała sprawa ze względu na młody wiek kierowcy, którym był pan Wiesław Gorączko. Pracuje w przedsiębiorstwie od grudnia 1977 roku. Jest po kursie DM. Zdaniem zwierzchników jest

dobrym pracownikiem. Pan Gorączko ze swym zmienni- kiem o czystość wnętrza wozu dbają sami. „Lepiej się czuje za kierownicą jak wiem, że wokół mnie czysto. A praca zaplecza. No cóż prawda jest, że „pańskie oko konia tuczy”.

naprawdę jeździć autobusem, który się zna.

Naprawa autobusu 21464 przeciągnęła się jednak zna- cznie — dziś jego właściciele jeżdżą pewnie swoim wozem. Mam nadzieję, że bezawaryj- nie. Do powierzonego im

zawsze pracuje przy usu- waniu usterek w autobusie.

Wie wtedy, że nie zrobią po- lebkach. Najgorszy problem ma z OT-2. Robione jest wte- dy gdy kierowca ma wolne, a pan Gorączko mieszka poza Krakowem ma żonę i kilku- miesięczne dziecko. Wtedy z konieczności przy przeglądach jest jego zmiennik. Chociaż jak twierdzi p. Gorączko, bywają, że spał już w wozie. No cóż

MÓJ AUTOBUS

Zawody strzeleckie w ZEA Bieńczyce

19 kwietnia zawodami strze- leckimi zainaugurowało dzia- łalność Koło Ligi Obrony Kraju działające przy ZEA Bieńczyce.

Impreza zorganizowana zo- stała przez bieńczycki zarząd Koła LOK. Dzięki pomocy Za- służonego, Działacza LOK Wiesława Sprucha, kierowni- ctwa Zakładu oraz organizacji społeczno-politycznych, mimo nie najlepszej pogody, zawody w pełni się udały. Wzięło w nich udział 35 osób startują- cych w dwóch konkurencjach: strzelaniu z karabinka sporto- wego i strzelaniu z pistoletu. Najciężniej z karabinka strzelał kierownik ZEA Bie- nczycy — Leszek Rzymian. Na kolejnych miejscach uplaso- wali się: Stanisław Grzebak, Andrzej Buła, Kazimierz Ole- jek, Jerzy Wyleciał.

Strzelanie z pistoletu spor- towego wygrał Andrzej Buła przed Jerzym Wyleciałem i Bogusławem Sławińskim.

Wydatnej pomocy udzielił organizatorom zawodów Za- rząd Wojewódzki LOK, któ-

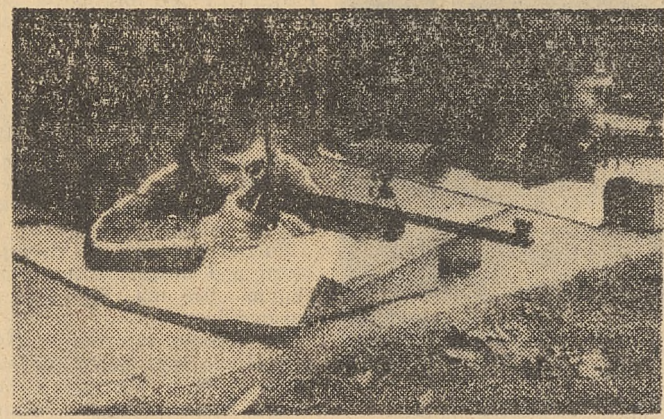
rego przedstawiciele: ppłk Władysław Kapustka i pełnia- cym obowiązki sędziego głów- nego Mieczysław Szczygieł

służyli cennymi radami w czasie trwania imprezy. Bieńczyccy LOK-owcy, po tym udanym debiucie, snują śmiałe plany dalszej działal- ności. Zarząd koła z przewod- niczącym Jerzym Wyleciałem, wiceprzewodniczącym Bogu- sławem Pardjakim, sekreta-

rzem Alicją Berda i człon- kiem Bogusławem Sławińskim — rozważa możliwość utwo- rzenia sekcji specjalistycz- nych np. strzeleckiej, sportów obronnych, a także przy współpracy z Radioklubem LOK — krótkofalarskiej.

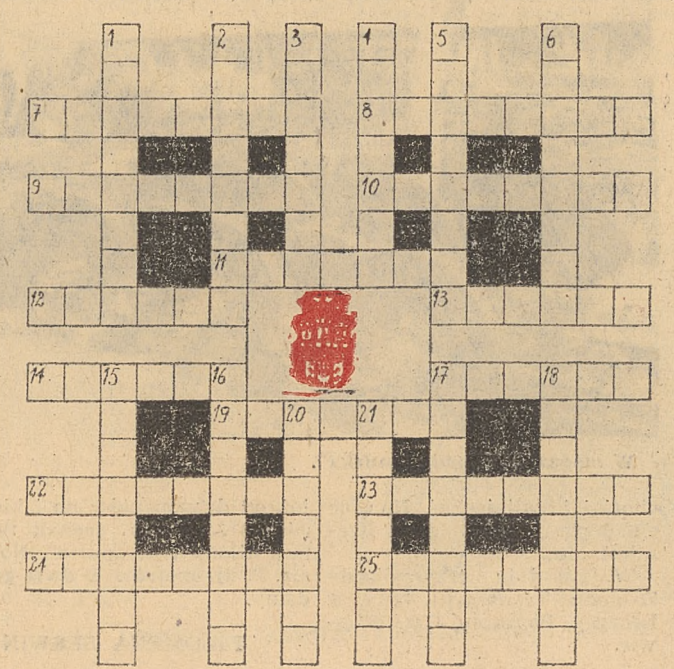
Życzymy spełnienia tych ambitnych planów.

BOGUSŁAW SŁAWIŃSKI
Fot. Wacław Habratowski



KRZYŻÓWKA NR 96

POZIOMO: 7) Wrodzona ce- cha, 8) Rodzaj busoli, 9) Za- sadzka w wodzie, 10) Klam- zebranie z wnioskami, 14)



Modniś, strojniś, 17) Sufit oz- zdobiony płaskorzeźbą lub malowidłem, 19) Niewielkie jedzenie, 22) Zniknął ze szkol- nych ławek, 23) Propagandzi- sta, 24) Przepowiednia upa- dek Troi, 25) Świeczący słup.

PIONOWO: 1) Środek upię- kszający, 2) Łyżwy do jazdy szybkiej, 3) Danie, 4) Tyran, władca absolutny, 5) Ozdobny krzew żywopłotowy, 6) Ina- czej — fladra, 15) Nie jeździ na pstrym koniu, 16) Flaga, chorągiew, 17) Coś do wspo- minania, 18) Wodotrysk, 20) Forma, wygląd, 21) wzór, wy- krój.

ROZWIĄZANIE
KRZYŻÓWKI NR 94

POZIOMO: 7. prototyp, 8. napięcie, 9. niezgoda, 10. a- probata, 11. amant, 12. pla- kat, 13. aplauz, 14. budzik, 17. blawat, 19. Albania, 22. bog- danka, 23. wodorost, 24. cho- lewka, 25. terakota.

PIONOWO: 1. groteska, 2. patronat, 3. zapłata, 4. fanfa- ra, 5. superata, 6. kucharka, 15. diagnoza, 16. karnawał, 17. banderia, 18. winorośl, 20. brakarz, 21. nowator.

Za prawidłowe rozwiązanie nagrodę wylosowała: Wiesła- wa Czernek z Działu BHP.

Piecząteczka-raz

Zaswiadczenia, pisma, pieczątki, podpisy — ot biuro- wa rzeczywistość, do której w zasadzie już przyzwyczailismy się. Niewiele jest w stanie nas zaskoczyć jeśli o „urzędowanie” chodzi. Czasem jednak nawet stoik nie wytrzyma. Ot na przykład: żeby rachunek, był ważny i można go było rozli- czyć musi być na nim... tylko pięć pieczątek i podpisów, oprócz oczywiście pieczątki wystawiającego. Każda z tych osób rachunek sprawdza po- dliczając na maszynie, bądź komputerku. Tylko co to tech- nika usprawia? Czy oszczędza czas interesantom? Gdzie tam.

Inna sprawa to pisma. Trze- ba je pisać w zasadzie już do wszystkich i o wszystkich. Bez „podkładki” ani rusz. I do tego też już przyzwyczailismy się. Wydawałoby się, że tu także za wiele zadziwić nas nie może. A jednak. Okazuje się, że napisanie czegośkolwiek to nie taka, znów, prosta sprawa, nawet dla ludzi z pio- rem i kartką obtych. Jeżeli już pismo — trzeciej kolei i wydawałoby się wreszcie po- prawnie zredagowane — to miszawy swoja, pieczątkę czy podpis umieszcza za nisko, bądź za wysoko. Ktoś, kto z machina biurową nie miał do czynienia, waruszy ramionami — bo niby co za sprawa, treści jednoznaczna adresat też a i podpis, czu- telny. Naunty! Pismo zostanie zwrócone, czasem z adnotacją, czasem bez. Dobrze jeżeli zwróci ten pierwszy podpisu- jący. Jeżeli natomiast ostatni, trzeba na nowo zaczynać „po- lowanie” na podpisy. I dzień urzędowania leci. A że inni czekają? No to i co? Mają płacone.

Jeszcze „fajniej” jest gdy podpisujący nie mogą dojść do porozumienia kto pierwszy powinien się podpisać. Odsyła jeden do drugiego, a pismo nie podpisane, termin ucieka i załatwianie znów na wczora- j.

Redukowane są wszędzie etaty administracyjne. I by- łoby dobrze gdyby w barze z likwidacją etatów szła „re- dukcja” zbędnych pieczątek, podpisów, sprawozdań. Tak jednak nie jest. Ba ilość spr- awozdań rośnie i „by” zadowolili przełożonych trzeba by przy- jąć „trochę” ludzi do pisania sprawozdań. I tu koło się za- myka. By słuszną ideą nie była wypaczona nie wystarczy tylko ogórne zarządzenie. Kolejność powinna być chyba odwrócona? Najpierw zlikwi- dować często niepotrzebne — a możliwą pisaninę, nie zawi- sze nawet przeczytaną, odpow- iednio zorganizować pracę, a potem likwidować etaty. I- naczej zginiemy w sprawozda- niach i pieczętkach, z któ- rych trudno będzie wywnio- sować o ile faktycznie zmnie- szono urzędniczą obsadę biur. Nie dziwne bowiem, że bę- dzie ona ukryta i pieczęteczki będą przybijane przyjęci na etaty fizyczne.

F. Serwin

KOMUNIKAT

Informujemy, że w dniu 8. V. br. o godz. 14.00 na Bi- niach Krakowskich odbędzie się „Bieg Zwycięstwa” dla u- czczenia 36. rocznicy zwycie- stwa nad faszystami. Organi- zatorami są m. in.: Kraków- ska Rada Związków Zawodo- wych, Rada Krakowska Fe- deracji, Socjalistycznych Związków Młodzieży Polskiej, Kuratorium Oświaty i Wcho- wania, redakcja „Echa Kra- kowa”.

Zachęcamy do udziału w imprezie. Zgłoszenia (pisemne lub telefoniczne tel. 610-76) do dnia 5. V. br. przyjmuje Dział Kultury i Sportu. Należy podać imię i nazwisko, rok u- rodzenia, miejsce zamieszka- nia.

Biegi odbędą się w katego- riach wiekowych od 12 lat do ponad 50 lat w grupach ko- biet i mężczyzn. Szczegóły- wych informacji udziela Dział Kultury i Sportu.

Kierownik Działu Kultury i Sportu i Wychowania mgr ALINA WCISŁO