

STEMPLOWANY PROBLEM

— Niech pani nie pisze. Po co? Czasem można zapisać. To nic innego tylko trochę szczęścia — mówi kierownik Zakładu Sieci i Podstacji inż. Jan Sokołowski.

— Kiedy było u was źle to pisałyśmy. Teraz więc mamy wręcz obowiązek.

Podczas tegorocznej akademii z okazji Dnia Pracownika Gospodarki Komunalnej, przedstawiciele Zakładu Sieci i Podstacji, stanęli na podium aby odebrać nagrodę za pracę bez wypadków w roku 1979... dyplom i małą reprodukcję. I wtedy właśnie przypomniało mi się, że w latach 1975 i 1976 Wydział ten „przodował” w ilości wypadków w naszym przedsiębiorstwie, a na głowę nowego wówczas szefa Zakładu, tego samego zresztą co i dzisiaj, spływały gromy i kary. Wypadki były zwinione przez pracowników ale ponieważ kierownictwo nie mogło swojej racji udokumentować, zostało ukarane. W jednym przypadku brygadziście udowodniło winę i obliczono, że wypadek przez niego zwinio-

Pomieszczenia socjalno-magazynowe dla nowohuckiej zajezdni to długa historia. Pół roku temu jednak prace ruszyły. Wydawało się, że teraz to już lada moment budynek będzie do oddania. Niestety wydawało się, bo pod koniec stycznia br. „roboty stanęły”. Przyczyna? Brak stempli. Początkowo ludzi z budowy starano się zająć na miejscu zlecając im prace konieczne do wykonania, ale nie ujęte wcześniej w harmonogramie, na przykład: budowa ścianki działowej w jadalni, malowanie zaplecza w bufecie, wykonanie sumików na odpady grafitowe. Ale przecież nie o to chodziło. Poglądali pracownicy zajezdni na plac budowy, i z westchnieniem wspominali czas gdy budowa „szła pełną parą”.

Sytuacja wydawała się bez wyjścia. Poradził ktoś wtedy budowlanym, że jak chcą mieć stemple to niech sobie pojadą do lasu, wytną drzewa, stemple robią. Rada wydała się w równej mierze absurdalna co zbawienna. No bo niby ci z budownictwa powinni mury wznosić a nie „bawić się” w drwali. Było to jednak wyjście jedyne. Pojechano więc do tęczyńskich lasów no i dziś stemple są. Budowa wydawało się znów ruszyła i wtedy... brakło płyt stropowych. Pytanie czy nie można było ich załatwić gdy nie było stempli? Nie bardzo bo płyty to akurat materiał deficytowy. Dziś nawet są, ale nie ma dźwigu z odpowiednio długim ramieniem, by je układać.

A w ogóle sprawa sprzętu i transportu to osobny wcale nie mały problem. Z jednej strony niby mamy własny Zakład Budowlany, a więc wymagamy by robił wiele, w terminie i dobrze. Z drugiej zaś strony chcąc zakupić jakikolwiek sprzęt nie bardzo mamy możliwości, bo przecież jesteśmy przedsiębiorstwem komunikacyjnym, no i niby po co

nam specjalistyczny sprzęt budowlany? Budowa w Nowej Hucie jest zdaniem szefa zakładu inż. Z. Klimka — budową wzorową. Odpowiada za nią Jan Szeffler. Powinien w zasadzie doglądać tego co robią pracownicy, na budowie. A robi? Właściwie wszystko. Najwięcej zabiera mu czasu papierkowa robota; do rozpaczy doprowadzają go kopie RW. Z magazynu nie zwracają ich wraz z towarami. Przysyłają, albo i nie, po jakimś czasie. Należy po nie jechać, bo materiał rozlicza się na podstawie RW. Trzeba materiał przyjąć i nawet być zaopatrzeniowcem.

A ludzie jak ludzie, trzeba ich pilnować. Kiedyś przez parę dni majster pozornie nie zwracał uwagi na to co robią jego pracownicy. Skrupulatnie

jednak notował. Przyszło do wypłaty no i niewypał. Zrozumieli, że nie przelewki, że by zarobić, pracować trzeba. Dziś większych kłopotów już nie ma, przynajmniej z tymi którzy doświadczyli, że za darmo płacone nie będzie.

Pomocą w prowadzonych pracach jest stosunek do budowlanych i ich potrzeb kierownictwa danego zakładu. W Nowej Hucie nie narzekają jedni na drugich. Wręcz przeciwnie. Umowne terminy oddania budynków mówią o styczniu 1981 r. Wykonawcy założyli sobie, że będzie to już możliwe w grudniu br. No coś zobaczymy.

Marzy się budowlanym by plany, które otrzymują do realizacji nie były zmieniane już po wybudowaniu obiektów. Niestety czasami tak by-

wa, a nie ma chyba nic bardziej demoralizującego dla ludzi, jak zmuszanie ich do nieszanowania własnej pracy, bo jak inaczej można nazwać zmianę koncepcji wyglądu budynku w momencie gdy już stoi? Toć wandalizmem bym nazwała polecenie burzenia tego co dopiero zostało wzniesione, o kosztach już nie wspomnę. Oby nie było przypadku, że pracownik pomyśli; „po kiego licha mam robić dokładnie jak i tak jutro może będzie rozwalal? Albo jak wytłumaczyć wtedy, że oszczędność materiałów jest konieczna?”

Ostatnio przyjęto zasadę, że projekt nie będzie realizowany bez akceptacji dyrektora resortowego. Pozwala to mieć nadzieję, że projektant pracował będzie w porozumieniu z użytkownikiem. Będą więc projekty musiały uwzględniać takie rozwiązania techniczne, jakie są akurat potrzebne użytkownikowi.

F. SERWIN

15 dni
w MPK

Od dłuższego już czasu motorniczowie linii 22 jedzą śniadania w punkcie w Łagiewnikach. Wszystko byłoby dobrze gdyby peron dla wsiadających był dłuższy. Dwa pociągi nie mieszczą się na obecnym by dojść do pierwszego składu trzeba maszerować po błocie. Samo wejście do tramwaju to niezły trening. Tylko, że osobom starszym i matkom z małymi dziećmi trudno pokonać te przeszkody. Jeżeli jeszcze motorniczowie zatrzymają pójazdy tak, że schodki na przejściu są zastawione, nie pozostaje nic innego jak zjeżdżać z góry po błocie na ...

Rozdzielono nagrody w dziesiątym już konkursie bhp-owskim „Wiosna 80”. Pierwsze miejsce w pierwszej grupie zajął ZET — Nowa Huta, drugie ZEA — Bielszyce i trzecie ZET Podgórze.

W grupie drugiej; pierwsze miejsce ZNT, drugie ZNA i trzecie Zakład Budowlany.

Zakład Budowlany zakończył przebudowę pomieszczeń socjalnych na Salwatorze. W trakcie budowy jest wulkanizatornia w Czyżynach.

Panie z Hali Maszyn czekają aż ktoś potknie się na kablu przeciągniętym przez środek pokoiku. Ponoć nie ma możliwości zamontowania dłuższego.

No ale to musiałby potknąć się ktoś ważny, a ci mają sekretarki. Miejmy nadzieję, że wypadek nie będzie groźny.

W ZNA rozstrzygnięto konkurs na najładniejsze stanowisko pracy. Pierwsze miejsce zdobyły; blacharnia, warsztat mechaniczny i elektryczny samochodowy.

F. S.



Fot. St. Makarewicz

Nie
chcę
zapeszyć!?

ny kosztował „tylko” 22 tys. zł. „Poleciała mu trzynastka”, a do akt personalnych wpisana została nagana.

Rok 1977 jest pierwszym bez wypadków. Pracownicy Zakładu Sieci i Podstacji otrzymują dyplom i nagrodę w wysokości 22 tys. zł. W roku 1978 powtarza się sukces. Tym razem nagroda wynosi 8 tys. zł i jest już bez dyplomu. Podobno w tym czasie, nie były blankiety ich osagane w krakowskich sklepach. Trzecim rokiem bez wypadków był — 1979.

— Kolejne trzy lata. Czy to tylko szczęśliwy zbieg okoliczności?

— Przede wszystkim ... ale chyba nie tylko. Na początku 1977 podjęto działanie profilaktyczne w sensie: prowadzenia właściwej dokumentacji, poprawy stanu technicznego urządzeń, systematycznego szkolenia pracowników na uprawnienia do wykonywania pracy pod napięciem. Przy nowej, nietypowej robocie ludzie zostają przeszkoleni i muszą fakt ten potwierdzić podpisem. W przypadku gdy praca stwarza duże zagrożenie, wykonywana jest pod nadzorem mistrza — wyjaśnia kierownik Zakładu Sieci i Podstacji inż. Jan Sokołowski.

— Przy urządzeniach elektrycznych czynnych, wymagana jest roztępa, spokój i rozsądek — dodaje kierownik Oddziału Podstacji w Czyżynach mgr inż. Bogdan Limanowski

Trudno więc mówić o pechu czy szczęściu gdy górę nad nimi biorą rozsądek i prawidłowa organizacja pracy.

M. B.

Noc z 29 na 30 maja spędziliśmy wraz z redakcyjnym fotoreporterem Stanisławem Makarewiczem w autobusie nocnego przewozu pracowników linii „150”.

Gdy około godz. 23 zjawiliśmy się w Zajezdni w Czyżynach, pierwsze kroki skierowaliśmy do dyspozytora. Tam podaliśmy cel wizyty i, ponieważ odjazd naszego autobusu przewidziano o 23.35, poszliśmy „w zajezdni”. Przyjrzelśmy się nocnej pracy, a następnie usiedliśmy w bufecie, aby wypić kawę. Gdy kończyliśmy, podszedł do nas kierowca w mundurze:

— Józef Salomon — przedstawił się. — Podobno panowie wybierają się ze mną na trasę? Bardzo dobrze, zobaczcie, jak wygląda ta nasza praca.

— Pan długo już pracuje w MPK?

— Od 13 sierpnia 1963. Z tego 5 lat, w wyniku sytuacji rodzinnej na nocnej zmianie, dwa lata — jako pilot, a trzy ostatnie na nocnej „150”.

— O ile zdołałem się zorientować, panowie w nocy jeżdżą stale na tych samych liniach?

— Tak, zresztą, gdybyśmy się zmieniali, to połowa pracowników nie zostałaby dowieziona na czas. Kierowca

nocnego wozu musi na pamięć wiedzieć, gdzie kto wsiada. Czasem zdarza się, że trzeba do domu zapukać i człowieka obudzić. Coż, taka praca.

Nadchodzi pora wyjazdu. Wsiadamy do łniącego, świeżo wymytego jelcza 22851. Z nami jeden z kierowców, który chce dojechać w okolice

placu Wolnica. O 23.54 mamy odjazd z zajezdni w Podgórzu, na pętlę ulicami: Zakopiańska, Zawila, Kobierzyńska. Jesteśmy punktualnie. Tym razem nie ma jednak „chętnych” na tę trasę.

— Mieszka tam ośmiu motorniczych. Dziś nie ma nikogo, ale pojedziemy. Będą panowie mieli okazję sprawdzić czas przejazdu.

Długość tej pętli według rozkładu — 10700 metrów. W praktyce więcej, bo rozkład opracowano, kiedy jeszcze jeździło się na wprost ulicą Kobierzyńską. Obecnie trzeba jeździć przez Łagiewniki. Czas

na objazd — 18 minut. Jedziemy z szybkością w granicach 60—70 km na godz. Nie zatrzymujemy się. Nawet, gdy jakiś człowiek na Kobierzyńskiej usiłuje zatrzymać autobus.

— Nie zabieram nigdy nikogo — mówi pan Józef. — Kiedyś, wiele lat temu, wziąłem takiego, to o mało mnie

padek, jaki dzisiaj przytrafił mu się koło Hermesu. W Piaskach nikt nie wysiada. I kolejna uwaga naszego przewodnika:

— Pojedziemy tak, jak chce rozkład jazdy, ul. Malborską. Motorniczowie są wyraźnie zdziwieni. Normalnie jeździ się na wprost z Piasków na Kozłówek. Tak jest szybciej. Ale rozkład mówi jednoznacznie o konieczności przejazdu ulicą Malborską. Czas chyba go poprawi.

Po objeździe Kozłówek zostaje w autobusie dwóch motorniczych: Edward Kitliński i Stanisław Urbańczyk. Pierwszy jedzie do Zabierzowa, drugi do Aleksandrowic. Dojeżdżają tak już od kilku lat. Niewiele czasu zostaje im na życie prywatne. Dzisiaj będą w domu niewiele przed świtem. A już około 10-ej muszą wyjść do pracy, aby zdążyć na 13-tą. I znów wrócą późną nocą.

— Ale zbliża się godzina 0.46. Ponownie wjeżdżamy do zajezdni w Czyżynach. Tam wsiada 7 kierowców. Wyruszamy na trasę. Tym razem poza miasto. Jeszcze tylko przejazd koło Dworca Gł. gdzie wysiada jeden z kierowców, jeszcze awaria prze-rywacza w migaczu, co po-

padek, jaki dzisiaj przytrafił mu się koło Hermesu. W Piaskach nikt nie wysiada. I kolejna uwaga naszego przewodnika:

— Pojedziemy tak, jak chce rozkład jazdy, ul. Malborską. Motorniczowie są wyraźnie zdziwieni. Normalnie jeździ się na wprost z Piasków na Kozłówek. Tak jest szybciej. Ale rozkład mówi jednoznacznie o konieczności przejazdu ulicą Malborską. Czas chyba go poprawi.

Po objeździe Kozłówek zostaje w autobusie dwóch motorniczych: Edward Kitliński i Stanisław Urbańczyk. Pierwszy jedzie do Zabierzowa, drugi do Aleksandrowic. Dojeżdżają tak już od kilku lat. Niewiele czasu zostaje im na życie prywatne. Dzisiaj będą w domu niewiele przed świtem. A już około 10-ej muszą wyjść do pracy, aby zdążyć na 13-tą. I znów wrócą późną nocą.

— Ale zbliża się godzina 0.46. Ponownie wjeżdżamy do zajezdni w Czyżynach. Tam wsiada 7 kierowców. Wyruszamy na trasę. Tym razem poza miasto. Jeszcze tylko przejazd koło Dworca Gł. gdzie wysiada jeden z kierowców, jeszcze awaria prze-rywacza w migaczu, co po-

woduje, że Józef Salomon musi, aby nazwa „migacz”, była adekwatna do działania urządzenia, przy każdym skręceniu kilkakrotnie włączać i wyłączać mechanizm. I skrzyżowanie w Modlnicy. Z tej miejscowości dojeżdżają dwie osoby. Dziś jest tylko jedna. Ale problem jest właśnie z tą drugą, kierowcą pogotowia technicznego. Rozkład jazdy przewiduje, że odległość między zajezdniami w Czyżynach, a Modlnicą wynosi 11200 m. Ten dystans kończy się, przy skrzyżowaniu. Tymczasem kierowca pogotowia, mieszka kilkaset metrów dalej. Nie chce więc wysiadać na skrzyżowaniu. Podwozi się go, a potem, aby zawrócić trzeba jechać ponad kilometr wąską, krętą drogą, a czas płynie.

I już dalej do Zabierzowa. Tam, po niemal półtoragodzinnym jeździe, wysiada Edward Kitliński. Nareszcie jest w domu. Kierowca naszego autobusu upewnia się jeszcze, czy rano pojedzie z Zabierzowa jeden ze stałych pasażerów, dojeżdżający aż z Bolechowic.

— Nie wiem, czy pojedzie. Raczej przyjeżdż — brzmi odpowiedź.

Dokończenie na str. 3

Co z tym PCK?

Pamiętam sprzed kilku lat akcje krwiodawstwa. Były one dowodem pięknej postawy naszych honorowych dawców krwi wobec zapotrzebowania, na ten najcenniejszy z leków. Później nastała cisza. My też mając wiele innych, ciekawych dla dziennikarskiej pracy tematów, jakos o tej sprawie zapomnieliśmy.

Przypomniał nam o niej obchodzony niedawno bo od 4 do 11 maja — tydzień PCK. Jednym z tych, który o nim pamiętał był kierownik ZET Podgórze **Stanisław Mikulski**. Dzień w dzień w tym czasie, wyruszał z podgórskiej zajezdni pięknie, okolicznościowo udekorowany wóz tramwajowy.

Kiedyś, słyszało się o PCK, mówiło o działalności Zakładowego Zarządu PCK — Obecnie? Postaram się odszukać ten zarząd. Sekretarza **Stanisława Budzoń** pracownika Działu BHP, nietrudno było znaleźć i w zasadzie jest to jedyna w tej chwili osoba, od której nie tylko otrzymać można o działalności Zakładowego Zarządu PCK informacje, ale również materiały propagandowe i gazetki. Prócz sekretarza, z czynnych zawodowo członków Zakładowego Zarządu PCK są jeszcze przewodniczący Komisji Rewizyjnej **Józef Puchała** i członek tej Komisji **Kazimierz Wolski**. Pierwszy, jest pracownikiem Wydziału Nadzoru Ruchu, drugi Wydziału Taryfowo-Biletowego. Reszta Zarządu to ludzie, którzy przeszli na emeryturę. Nie chcę być źle zrozumiana, ale uważam, że osoby te zbyt mało interesują się sprawami PCK i winny funkcje swe scedować na innych. Piękne tradycje działalności Zakładowego Zarządu PCK, w naszym przedsiębiorstwie, powinny być kontynuowane. Warto pomyśleć o zainteresowaniu tą organizacją również ludzi młodych, chociażby dlatego tylko, że Klub Honorowych Dawców Krwi działa przy ZZ ZSMP.

Powróćmy jednak do przeprowadzanych w naszym przedsiębiorstwie akcji krwiodawstwa. Mają one już 18-letnią tradycję. W ostatnich latach organizowania akcji zaniechano. Przyczyna? Trudno przewidzieć ile osób zgłosi się w danym dniu do oddania krwi, a tak się składa, że większość krwiodawców, to kierowcy i motorniczowie. Zdarzało się podczas ostatnich akcji oddawania krwi, że w komunikacji miejskiej brakowało w jednym tylko dniu około 30 motorniczych i ponad 20 kierowców. Efekt ich nieobecności w pracy — wiadomy. Warto przypomnieć, że człowiek po oddaniu przeciętnie 200 ml krwi, niezdolny jest do prowadzenia pojazdu. Z tej też przyczyny w takim przedsiębiorstwie jak nasze, akcji krwiodawstwa być nie może. Jak poinformować nas przewodniczący ZZ ZSMP **Marian Szymański**, klub Honorowych Dawców Krwi posiada aktualną ewidencję honorowych dawców krwi z całego przedsiębiorstwa. Organizowane są też akcje „na ratunek” — w wypadku nagłe potrzebnej jakiejś określonej grupy krwi, zawsze można na krwiodawcę — pracownika MPK liczyć.

Mimo więc zaniechania organizowanych w poprzednich latach stałych akcji honorowego krwiodawstwa — krew, ten najcenniejszy z leków, potrzebny dla ratowania ludzkiego życia w dalszym ciągu jest przez naszych pracowników oddawana.

M. B.



Maszerują junaczki z 17 — 18 OHP

Ślubowały junaczki

W niedzielę 1 czerwca na krakowskim Rynku zgromadziły się tłumy ludzi. Tego bowiem dnia na płycie Rynku, w pobliżu miejsca, gdzie przysięgał narodowi **Tadeusz Kościuszko**, odbyło się uroczyste ślubowanie junaków pierwszego rocznika stacjonarnych Ochotniczych Hufców Pracy. W czasie przysięgi junacy złożyli wieniec na płycie upamiętniającej historyczny akt Naczelnika.

Wśród 1300 składających ślubowanie, nie zabrakło junaczek z 17-18 Hufca działającego przy naszym przedsiębiorstwie. 24 spośród nich „ślubowały Ojczyźnie swojej zrodzonej z walki i pracy wielu pokoleń...”

Przysięga w historycznym miejscu, w obecności przedstawicieli najwyższych władz miasta i organizacji młodzieżowych oraz tysięcy krakowian, na pewno pozostanie w pamięci młodych ludzi.

Po przysiędze nasze junaczki spotkały się w przykładowej stołówce przy ul. Rzemieślniczej, tam też wręczono im liczne odznaczenia i nagrody. I tak odznakę „Wzorowego Junaka” otrzymały: **Józefa Cygan, Halina Czerwiec, Halina Korytkowska, Mariana Lelmacher, Zofia Ostalecka, Roma Wątro-**

ba i Grażyna Żuryńska, dyplomy za wzorową pracę zawodową i społeczną: **Beata Cabala i Aurelia Kędzierska**. Wręczono także 15 dyplomów i 4 nagrody pieniężne wyróżniającym się junaczkom.

Nie zapomniano też o tych, dzięki którym nasz hufiec może działać. Srebrne odznaki „Zasłużony dla OHP” wręczono: dyrektorowi MPK **Ignacemu Wilkowi**, z-cy dyrektora ds. pracowniczych **Stanisławie Kostro** i kierownikowi ZET Nowa Huta **Julianowi Pilszczkowi**. Brązowe odznaki otrzymali natomiast: z-ca komendanta hufca **Maria Pietrzyk**, kierownik Zakładu Socjalno-Bytowego **Zdzisław Was**, starszy instruktor szkolenia Ośrodka Szkolenia Zawodowego przy ZET Nowa Huta **Władysław Koczwar**, z-ca kierownika ZET Nowa Huta **Józef Jonas** oraz kierownik Działu Osobowego **Tadeusz Walczak**. Także członkowie komendy Hufca: komendant **Józef Tobolski** i jego zastępczyni **Maria Surdel i Barbara Zachacka** otrzymali w tym uroczystym dniu nagrody.

Spotkanie zakończył wspólny obiad bohaterów dnia — junaczek z zaproszonymi gośćmi i licznie przybyłymi rodzinami. (K.G.)

JAK REALIZUJEMY PLAN?

Wskaźniki... są!

Co z planem? Zastanawiam się stojąc na przystanku i czekając — powiedzmy skromnie nieco więcej niż „średnia częstotliwość wyrysowana na przystankowym rozkładzie”. Przyznam niewesołe myśli przychodzą mi wtedy do głowy. A tymczasem o planem źle nie jest. Przynajmniej w trakcji tramwajowej. Jak poinformował mnie kierownik Zakładu Eksploatacji Tramwajowej w Nowej Hucie inż. **Julian Pilszczek**, wskaźniki planowe są nie tylko wykonane za pięć miesięcy br. ale nawet przekroczone. Tabor wykorzystywany jest w 103 procentach a jego gotowość techniczna wynosi 100,6 procent. Ponad plan zrobiono więcej o 213 tys. 800 kilometrów. Dlaczego więc skoro tak dobrze jest ze wskaźnikami nie zawsze najlepiej wyrażamy się o komunikacji na przystankach? Ale czy może być inaczej jeżeli wskaźnik awaryjności przekroczony jest aż o 25,6 procenta. Awaryjność taboru to problem na dzień dzisiejszy w zasadzie nie do przeskoczenia. Cokolwiek bowiem powiedzie-

libyśmy o wadach konstrukcyjnych i niedoskonałościach wózków, sami nie jesteśmy bez winy. Konstruktorzy założyli, że przeglądy techniczne muszą być robione co 14 dni. U nas robione są co 35 dni. Nie jest to wynikiem niedbałości czy też niefrasobliwości pracowników zapleczka, a przykrą koniecznością. Brakuje nie tylko ludzi ale — może przede wszystkim — miejsca na kanałach przeglądowych. Są kłopoty z prowadzącymi pojazdy szczególnie w niedzielę i święta. 1/5 motorniczych w Nowej Hucie to, zasilający, a na nich — jak powiedział mi kierownik — w te dni liczyć nie można.

„Nad planem” są także w Podgórzu, przekroczono wokilometry o 200 tys. Tu także jednak jest bardzo duża awaryjność. Choć przyczyn nieco inne. Większość nowohuckich linii tramwajowych — to torowiska wydzielone. Odwrotnie w Podgórzu. O stanie torowisk pisałam w poprzednim numerze gazety.

Zajeżdźnie tramwajowe ostatnio miały „nieco lżejsze

życie”. Zakład Napraw Tramwajów kosztem remontów kapitalnych zajął się produkcją części zamiennych dla zajeżdźni. Nie znaczy to oczywiście, że braku części nie było. Nie wszystko da się zrobić metodą chałupniczą. Pomimo to plan ZNT za I półrocze wykonał, poza planem remontuje odstawione trwale na usterki tramwaje. Trochę utrudniają i dezorganizują pracę wozy po wypadkach. Niestety najczęściej nie są to tylko drobne uszkodzenia. Bywa, że trzeba taki pociąg naprawiać tak jak by to był remont kapitalny, ale to poddaje pod rozważenie motorniczym, wiele bowiem tu ich winy — nie zawsze jeżdżą ostrożnie.

Ogólnie w trakcji tramwajowej za 5 miesięcy br. plan wykonano w 100,9 procenta, gotowość techniczna wynosi 100,5 procent, wykorzystują tabor w 101,1 procenta, a wokilometry przekroczono o 2,6 procent. Gdyby więc nie zjazd, nie byłoby źle. Trakcją autobusową zajmujemy się w następnym numerze.

F. SERWIN

W ZAKŁADZIE TAKSÓWEK

SPOTKANIE Z POPULARNYM DZIENNIKARZEM

23. maja 1980 r. odbyło się w świetlicy Zakładu Taksówek w Nowej Hucie, spotkanie autorskie ze znanym krakowskim pisarzem **Januszem Roszką**. Milego gościa przedstawiła licznie zgromadzonej załódze mgr **Alicja Śowińska** — kierownik Działu Kultury i Sportu w MPK. W spotkaniu uczestniczył szef Zakładu Taksówek **Franciszek Orszański** oraz cały aktyw społeczno-polityczny.

Janusz Roszko to jeden z najbardziej popularnych dziennikarzy naszego miasta. Jest autorem kilkunastu książek, pisze m. in. dla „Przekroju” i „Gazety Południowej”. Cotygodniowa pozycja w środowym magazynie GP „Moje trzy grosze” cieszy się ogromną popularnością wśród czytelników. Swoją wiedzę przekazuje także studentom UJ. Jest wykładowcą na Wydziale Dziennikarstwa. Oprócz swej pracy zawodowej Janusz Roszko pełni również wiele funkcji polityczno-społecznych w kilku organizacjach. Ponieważ uczestnikiem spotkania autor „Moich trzech groszy” znany był dotychczas właśnie z tej stałej pozycji, wokół problemów poruszanych w tych felietonach toczyła się późniejsza dyskusja. Sam autor felietonu w G.P. bardzo ceni je w swojej działalności publicystycznej twierdząc, że pozycja ta przysporzyła mu tyluż zwolenników co przeciwników. Cotygodniowe felietony pisze już od kilkunastu lat i nie nie wskazuje, aby miał zaniechać tej działalności. Bo tematów ma ciągle bardzo dużo. Dostarcza mu je pilna obserwacja codziennego życia, dostarczają również sami czytelnicy w ogromnych stosach korespondencji, czy osobiste przyjeżdżając do jego domu w podkrakowskich Bolechowicach i prosząc: „*Panie Roszko niech Pan to opisać*”...

W swoich felietonach porusza różne tematy. Nie ma dla niego spraw blahych, a jeżeli tylko w jakimś stopniu zmusi czytelnika do chwili zastanowienia się nad jego społeczną wartością, do chwili refleksji nad swoim postępowaniem — uważa to za sukces. Porażką jak twierdzi autor „Moich trzech groszy” jest to, gdy czytelnik po przeczytaniu dwóch, trzech zdań środowego felietonu swój wzrok kieruje na inne kolumny gazety. Ponadto Janusz Roszko stwierdził, że bardzo ceni korespondencje czytelników, które potwierdzają go w przekonaniu, że jego felietony nie pozostają bez echa w opinii społecznej.

Popularny krakowski dziennikarz dał się poznać nie tylko jako doskonały publicysta, ale również wytrawny mówca, bardzo szybko nawiązując bezpośredni kontakt z uczestnikami spotkania.

Skromna wiazanka czerwonych goździków była naszym podziękowaniem za przyjęcie zaproszenia i uczestnictwo w tym miłym spotkaniu. Na zakończenie Janusz Roszko podpisał swoje książki, które można było kupić u zorganizowanym specjalnie z tej okazji kiermaszu.

TADEUSZ DOMINIAK

DZIEŃ DZIAŁACZA KULTURY

Obchodzony w naszym przedsiębiorstwie w dniu 26 maja br. „Dzień Działacza Kultury”, był świętem tych wszystkich, których charakter pracy związany jest z pełnieniem ważnej roli jaka przypada ludziom zajmującym się tworzeniem i upowszechnianiem kultury wśród naszej załogi, a więc wszystkich pracowników Działu Kultury i Sportu, członków amatorskich zespołów artystycznych, świetlicowych, prowadzących punkty biblioteczne oraz tych, którzy społecznie, na co dzień z racji wykonywanej funkcji w RZ i Oddziałowych Radach, biorą aktywny udział w życiu kulturalnym załogi.

Nielatwa jest rola działacza kultury w takim przedsiębiorstwie jak nasze — powiedział uczestniczący w spotkaniu przedstawiciel Zarządu Głównego naszego Związku **Wiesław Krawczyński** — zważywszy, że przeważająca część załogi pracuje w ruchu. Tym bardziej więc docenić trzeba ich wysiłek. Uznać zasługi. Mówiąc to, trudno nie wymieścić działalności Chóru Męskiego „*Łutni Robotniczej*”, zespołu wokalnemuzykalnego „*Pantograf*” czy Orkiestry Defej. W imieniu Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska na ręce kierownika Działu Kultury i Sportu **Aliny Sowińskiej**, złożył dyplom uznania za dotychczasową działalność i najlepsze życzenia owocnej pracy na przyszłość.

Sekretarz Rady Zakładowej **Helena Białkowska**, powitała serdecznie wszystkich działaczy, którzy społecznie przyczyniają się do szerzenia kultury w naszym przedsiębiorstwie. Wiele spośród nich otrzymało symboliczne upominki — książki. Natomiast pracownicy Działu Kultury i Sportu otrzymali od dyrekcji przedsiębiorstwa — nagrody pieniężne.

„Dzień Działacza Kultury” stał się też okazją do wręczenia nagród i wyróżnień, uczestnikom konkursu na gazetkę ścienną i plakat o tematyce pierwszomajowej. Oprawę artystyczną „Dnia Działacza Kultury” dał recital **Mieczysława Święcieckiego**. Ballady i romanse w jego wykonaniu, zachwyciły zgromadzonych zarówno działaczy kultury jak również uczestniczących w ich świecie gości.

Do kolejnego, majowego spotkania w roku przyszłym.

M.B.

Sprawa przeniesienia pracownika do innego systemu organizacji pracy budziła szereg wątpliwości. W szczególności dotyczyły one zagadnienia wypowiedzenia warunków pracy i płacy i obniżenia wynagrodzenia w przypadku przeniesienia w czterobrygadowej organizacji pracy do innego systemu.

Sprawa została rozstrzygnięta uchwałą Sądu Najwyższego z dnia 30 października 1979 r. Sygn. akt. V KZP 4/79. Sąd wyraził następujący pogląd wpisany jako zasada prawna do księgi zasad prawnych:

1. Określenie w umowie o pracę stawki wynagrodzenia zasadniczego, przeliczonej według współczynnika ustalonego dla czterobrygadowej organizacji pracy, nie pozbawia kierownika zakładu uprawnień do przeniesienia pracownika do innej organizacji czasu pracy bez wypowiedzenia warunków pracy.

2. Obniżenie wynagrodzenia pracownika, spowodowane

przeliczeniem określonej w umowie stawki wynagrodzenia zasadniczego ustalonej dla czterobrygadowej organizacji pracy, nie wymaga wypowiedzenia warunków pracy w razie przeniesienia pracownika do innej organizacji czasu pracy).

Uchwała ta zawiera odpowiedź na następujące pytania prawne przedstawione Sądowi Najwyższemu przez Ministra Pracy, Placy i Spraw Socjalnych:

1. Czy określenie w umowie o pracę stawki wynagrodzenia zasadniczego, przeliczonej według współczynnika ustalonego dla czterobrygadowej organizacji pracy, ogranicza uprawnienia dyrektywne kierownika zakładu pracy do przeniesienia pracownika z czterobrygadowego do innego

systemu organizacji pracy?

2. Czy w przypadku przeniesienia pracownika z czterobrygadowego do innego systemu organizacji pracy, obniżka zarobku spowodowana mechanizmem przeliczenia określonej w umowie stawki wynagrodzenia zasadniczego, ustalonej dla czterobrygadowej organizacji pracy, stanowi zmianę warunków pracy w rozumieniu art. 42 § 1—3 kodeksu pracy?

Ministerstwo Pracy, Plac i Spraw Socjalnych podzielił stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w przytoczonej uchwale.

W związku z pierwszą częścią tej uchwały zwraca się uwagę, że zatrudnienie pracownika w innym niż dotychczasowy systemie organizacji pracy, tj. zmiana dotych-

czasowego rozkładu czasu pracy, należy do uprawnień dyrektywnych kierownika zakładu pracy, a zatem może być dokonane bez uprzedniego wypowiedzenia pracownikowi warunków pracy.

Druga część uchwały Sądu Najwyższego dotyczy obni-

żenia systemu organizacji pracy otrzymuje on stawkę wynagrodzenia odpowiednią do nowego systemu organizacji pracy, bez w/w przelicznika.

Tak więc obniżka zarobku pracownika przeniesionego z czterobrygadowego do innego systemu organizacji pracy spowodowana takimi okolicznościami jak niewystępowanie w nowym systemie organizacji pracy niedzielnej, świątecznej, nadliczbowej czy nocnej, stanowi faktyczną obniżkę zarobku a nie zmianę warunków pracy wymagającą wypowiedzenia w trybie art. 42 § 1—3 kodeksu pracy.

Radca prawny podaje powyższe do wiadomości informując, że konsekwencją niewyrażenia zgody na przeniesienie może być rozwiązanie umowy o pracę bez wypowiedzenia z winy pracownika (odmowa świadczenia pracy) bądź wypowiedzenie umowy o pracę przez pracownika.

Kierownik Działu Organizacyjno-Prawnego **WANDA SENDER**

RADCA PRAWNY INFORMUJE

Dokończenie ze str. 1

Jedziemy teraz w kierunku Morawicy.

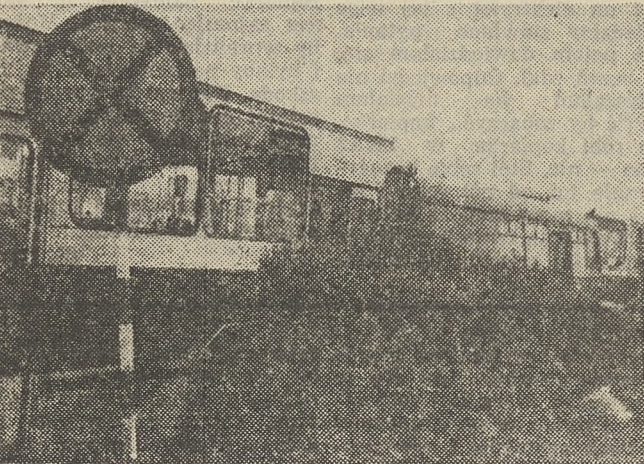
— Macie panowie wyjątkowe szczęście, w okolicy Balic prawie zawsze jest mgła. Choćby wczoraj była bardzo duża — to do nas.

W Aleksandrowicach wysiadł drugi z motorniczych. W autobusie pozostaje jeszcze kierowca jadący z Czyżyn. Jest jednym z dwóch, dla których ta linia kursuje aż do Mnikowa. Rozwijamy sporą prędkość. Znakomita widoczność, sucha szosa.

— Chcę nadgonić, żeby naprawić automat w migaczu — mówi Józef Salomon. — W tych warunkach zakręty mogą „zbierać pięćdziesiątkę”, więc powinniśmy być nieco wcześniej.

Przyjeżdżamy do celu o 1.50. Zgodnie z rozkładem mieliśmy tu być 9 minut później. Odjazd mamy o 2.11. Tymczasem już pierwsze oględziny migacza przynoszą skutek. Urządzenie zaczyna pracować prawidłowo. Czekamy więc jeszcze tylko na kierowcę z bieńczyckiej zajezdni, który ma jechać z nami. Wychodzimy z wozu, rozmawiamy.

— Od trzech lat jestem tu niemal co noc, ale jeszcze nigdy nie widziałem Mnikowa



Malowniczo wyglądają ustawione w szeregu, obok znaku zakazu zatrzymywania się, autobusy.

w dzień. Jeżdżę za wolne, bo mam mało godzin. Pracując wszystkie dni w mieście i tak ledwo wyciągam około 220 godzin. A zresztą pojedzie inny, to nie trafi. Ja też kiedyś utopiłem się tutaj w śniegu, dopiero rano odkopaliśmy autobus. Kiedyś natomiast udało mi się wrócić do zajezdni bez paska klinowego. Ale na ogół dbam o wóz więc jest sprawny — snuje refleksja kierowcy.

Kilka minut przed odjazdem



W Mnikowie jesteśmy 9 minut przed czasem.

przychodzi nasz pasażer. Nie ma więc sensu czekać dłużej. Jedziemy. Po kilku minutach odzywa się dzwonek, jakby ktoś chciał wysiąść na żądanie. A przecież wszyscy czterej siedzimy z przodu wozu. Spoglądamy na zegarki. Dochodzi wpół do trzeciej.

— Pewnie jakiś spóźniony duch — komentuje Staszek.

Co chwilę mijamy domy, w których mieszkają nasi pracownicy, normalnie dojeżdżający tym autobusem. Dowiadujemy się też, w których miejscach zwykli czekać ci,

wiedzie przez Tonie. Poprowadzona tędy specjalnie, aby dowiedzieć jednego tylko kierowcy. Dzisiaj go nie ma, więc bez zatrzymywania dojeżdżamy, aż do przejazdu kolejowego. Znow wsiada kolejny pasażer. Już jest po trzeciej. Na Azorach kolejna uwaga dotycząca rozkładu jazdy:

— Teoretycznie mam tu robić kółko. Brak czasu, wąsko, a zresztą tam nigdy nikogo nie ma. Wszyscy i tak wsiadają na końcówce autobusowej.

Na skrzyżowaniu al. 29 Listopada z Opolską w wozie jest już 9 pasażerów, korzystających z dowozu do zajezdni. Rozwija się dyskusja, o konieczności wjazdu tego autobusu do Czyżyn, także przy przejeździe przez Mistrzejowice. Kierowca oponuje, twierdząc, że na taką zmianę rozkładu jazdy braknie czasu, a zresztą kilka minut spaceru rano, jeszcze nikomu nie zaszkodziło.

Na Olszy II w autobusie zaczyna brakować miejsc siedzących. Jesteśmy tam trzy minuty po czasie, ale nikt nie protestuje. Gorzej, gdy autobus odjedzie za wcześnie. Ale Józefowi Salomonowi takie sytuacje się nie zdarzają. W autobusie coraz więcej motorniczych. Jeszcze tylko przejazd przez osiedla mistrzejowickie, zajezdnię w Bieńczycach i przy Zakładzie Eksploatacji Tramwajów autobus pustoszeje. Jest 3.46. Teraz jedziemy do naszego hotelu w os. Na Skarpie. Zabieramy stamtąd kilku kierowców i wracamy do Czyżyn. W zajezdni jesteśmy zgodnie z rozkładem jazdy o 3.59. Za niespełna 40 minut mamy wyjazd na trasę linii „150”. Poświęcamy więc półgodzinna przerwę na wypicie kawy. Staszek znow

robi kilka zdjęć. Szczególnie malowniczo prezentują się autobusy ustawione w karnym szeregu obok znaku zakazu zatrzymywania się.

O 4.36 wyjeżdżamy z zajezdni. Za 14 minut mamy odjazd z Dworca Wschodniego. Jesteśmy punktualnie. To ważne, bo jedziemy pierwszym kursem do Batowic. Dzisiaj trasa jest nieco zmieniona, bo ulica Rakowicka zamknięta dla ruchu. I tu problem. Odległość między przystankiem ustawionym na trasie objazdu przy wylocie ul. Marchlewskiego, a stałym przystankiem przy pętli tramwajowej w Rakowicach wynosi dokładnie 98 m. Chyba lekka to przesada.

Na ul. 29 Listopada dają się we znaki kierowcom autobusów studzienki kanalizacyjne, których wyloty są znacznie niżej od poziomu jezdni. Na szczęście tym kursem jedzie tylko kilka osób, więc pustym autobusem łatwiej pokonywać te przeszkody. I skręt w kierunku Batowic. Pod koniec maja, o piątek — słońce stoi już wysoko. Świeci nam wprost w oczy. Teraz w pełni rozumiem co znaczyły słowa jednego z kierowców, wypowiedziane w zajezdni:

— Najgorszy po nocy jest ten piasek w oczach.

Tak, mamy piasek w oczach. Słońce razi niemiłosiernie. Tylko Józef Salomon zakłada ciemne okulary i mówi, że on już przzwyczajał.

Przed dojazdem do Batowic mijamy nadzieje z przeciwka autobus PKS. Na pętli czeka jednak kilkanaście osób. Wsiadają do wozu. My żegnaliśmy się z kierowcą. Niedługo noidziemy śnać. Dzień pracy Józefa Salomona kończy się dopiero o 8.31. Wtedy, gdy inni już dawno rozpoczęli dzień następny.

— KRZYSZTOF GACEK

Zadecydowały pieniądze

Egzamin. Atmosfera zdenerwowania. Ostatnie spojrzenie do notatek, kodeksu drogowego... Za tylni drzwiami rozstrzyga się wszystko ale kursanci Ośrodka Szkolenia Zawodowego z Bieńczyce, mają to już poza sobą. Teraz tylko odczytane zostaną wyniki i nastąpi drugi etap egzaminu. Jak twierdzą zainteresowani, łatwiejszy bo z praktyki — jazdy po mieście. Zasiadają więc w sali wykładowej, a przewodniczący komisji egzaminacyjnej obwieszcza, że na 28 osób, które przystąpiły do egzaminu w dniu dzisiejszym (28 maja br.), oceny pozytywne uzyskało 25. Negatywne tylko 3.

*

Część druga egzaminu. Wsiadam do berlieta wraz z egzaminatorem państwowym, pracownikiem PKS-u panem Stanisławem Ziolką, instruktorem Franciszkiem Grądkiem oraz 14 osobową grupą zdających egzamin na kierowców. Wyjeżdżamy z zajezdni na ulicę Nowej Huty. Przy kierownicy pierwszy z tych, którym marzy się zawód kierowcy autobusowego miejskiej komunikacji. Obok instruktor czuwający bacznie nad każdym ruchem kierowcy i równocześnie bezpieczeństwa reszty pasażerów tego wozu, przechodniów i innych pojazdów znajdujących się w bliskim zasięgu naszego. Raz po raz padają uwagi. Dołącza do nich również swoje egzaminator. Dojeżdżamy do centrum Nowej Huty i teraz następuje pierwsza zmiana kierowcy.

Leszek Naczynkiewicz posiada już jeden wyuczony zawód. Jest monterem radiotelewizyjnym. Na pytanie dlaczego go zmienia, odpowiada, że zawód kierowcy bardziej mu się podoba, a wysokie pobory również są dla niego nie bez znaczenia. Pytam, czy orientuje się, jaki trudny jest zawód kierowcy miejskiej komunikacji — chociażby z uwagi na zły stan taboru i nie najlepszą opinię pasażerów o pracy kierowców MPK? Tak... trochę zna te sprawy ze słyszenia ale to go nie zraża. Uważa się za przygotowanego do nowej pracy. Szkolono go na berlicie, mniej na jelcu.

Drugi mój rozmówca Marek Topolski jest mechanikiem maszyn biurowych. Dlaczego zmienia zawód? Podobą mu się „jazda” ale najważniejsze jak mówi to jednak pieniądze i właśnie wysokie zarobki zadecydowały o tej zmianie. Też uważa, że jest dostatecznie przygotowany na kierowcę berlieta. Więcej jeździł na tym wozie, a mniej na Jelcu. Jeżeli chodzi o pasażerów, to trzeba z nimi spokojnie i za dużo się do nich nie odzywać.

Kolejny mój rozmówca Jerzy Kosiarski, jest pracownikiem zaplecza bieńczyckiej zajezdni. Pracował jako tokarz. O zmianie zawodu zadecydowały i w tym przypadku pieniądze — pobory kierowcy są przecież wyższe od pracownika zaplecza. Zna tę pracę — ma już prawo jazdy BC. Twierdzi, że więcej uczono go na Jelcu ale woli prowadzić berliet. Jest lepszy i lepiej się w nim jeździ. Kontaktów z pasażerami się nie lęka — z natury jak twierdzi, nie jest nerwowym.

*

Z ciekawości zapytałam pozostałych z 14-osobowej grupy kursantów, którego z nich zawód kierowcy autobusowego będzie pierwszym, wyuczonym — mimo młodego wieku wszystkich, okazało się że każdy posiada już zawód. Zadecydowały więc sprawy finansowe, do czego zresztą szczerze się przyznali. Ja jednak myślę, że nie tylko. Zawód kierowcy jest dla młodych ludzi ciekawym. To dobrze, że nie zrażają ich trudności. Są świadomi, że pasażerowie nie zawsze są mili i taktowni, a spokój i kultura w stosunku do nich to przecież 90 procent powodzenia w zawodzie, który sobie wybrali.

M.B.

„Nie myślałem o tym”

MAREK BABA ma 17 lat i jest uczniem II kl. Przykładowej ZSZ MPK. Zdobywa w niej zawód mechanika kierowcy. Na razie nie może pracować i uczęszczać do szkoły. Na usprawiedliwienie jednego i drugiego posiada świadectwo lekarskie z literką „Z”, która to oznacza wypadek przy pracy. Marek mówi o nim lekarzowi, który zakładał opatrunki na wskazujący palec jego prawej ręki... nie kłamał. Tak było w istocie ale... dlaczego powiedział to dopiero lekarzowi, do którego udał się aż po kilku dniach od wypadku, trudno powiedzieć. Na to pytanie zadane mu zresztą przez kilka osób Marek odpowiada... „nie wiem, nie myślałem o tym”.

Fakty: Zajezdnia Bieńczyce. Wtorek 29 kwietnia. Godzina około 20.00. Na polecenie brygadzysty mechanika Józefa Strojnego, akurat w tym dniu opiekuna tego ucznia, Marek Baba idzie upalić śrubę, która w żaden sposób nie dała się ukreślić, a o obcięciu jej piłką nikt jakoś nie pomyślał. Marek podchodzi do zajętego pracą przy autobusie spawacza Władysława Saklaka i prosi o upalenie śruby, która przygotowuje do tego „zabiegu” ustawiając na podnośniku. Spawacz nie interesuje się tym, że młody człowiek nie posiada ochronnych rękawic, nie czeka również aż cofnie rękę i odwróci twarz — wykonuje przysługę o którą prosi Marek i... stało się... Jest wypadek przy pracy — oparzenie wskazującego palca prawej ręki ucznia.

Upalona śruba oddana zostaje brygadziście J. Strojnemu, a piekący palec dla złagodzenia bólu włożony w strumień zimnej wody pod kran.

Palec boli dalej, a że trudno wykonywać przy tym jakąkolwiek pracę, Marek prosi J. Strojnego o zwolnienie go do domu. J. Strojny radzi iść do lekarza. Marek nie skorzystał z tej rady nazajutrz przyszedł do pracy. Palec boli dalej więc znowu prosi o zwolnienie go z pracy. Tym razem opiekuna ucznia Bogdana Matyasika. Kolejny dzień — czwarty jest dniem wolnym od pracy. Do lekarza, młody człowiek wybiera się dopiero w piątek. Otrzymuje zwolnienie lekarskie z literą „Z” i niezdolnością do pracy na okres 8 dni. Zwolnienie oddaje opiekunowi B. Matyasikowi. Wpisane zostaje do odpowiedniej książki i... na tym wcale nie koniec ponieważ wypadek przy pracy (zwolnienie „Z”) jest inaczej traktowany przy wypłacie chorobowego i poszkodowany powinien zaraz w tym samym dniu zgłosić o wypadku swojemu opiekunowi, a ten z kolei do Działu BHP.

Pozostającemu na zwolnieniu Markowi, złożono wizytę w domu. Zapytany czy wiedział, że przy pracach spawalniczych należy używać ochronnych rękawic, odpowiedział... „tak ale nie dostałem rękawic”. A gdybyś się zwrócił o nie do opiekuna czy odmówiłby? „gdybym się o nie zwrócił, otrzymałbym je ale... nie myślałem o tym.” A czy wiedziałeś o tym, że każdy wypadek należy zgłosić do Działu BHP? — „Tak”. — pada odpowiedź. Więc?

*

Wina ucznia Marka Baby jest bezsporna. Prócz tego nie zgłosił nikomu, że uległ wypadkowi. Zwalniając się z pracy mówił tylko, że boli go oparzony palec ale w jakich okolicznościach uległ on poparzeniu, powiedział dopiero lekarzowi. Nie sa bez winy: spawacz Władysław Saklak, brygadzysta Józef Strojny i opiekun ucznia Bogdan Matyasik.

M.B.

LUDZIE LISTY PISZĄ...

O czym najczęściej piszą pasażerowie w listach do naszego przedsiębiorstwa? O odpowiedzi na to pytanie poprosiłem najbardziej kompetentną w MPK osobę — mgr Barbare Baldysz.

Niestety w większości są to skargi na złe zachowanie naszych pracowników, nieregularne kursowanie MPK-owskiego taboru inne niedociągnięcia w pracy. W tej chwili niemal nie zdarzają się skargi bezsensowne, złośliwe, chociaż... bywają i takie przypadki.

Przysyłane są do nas listy nie tylko adresowane do MPK ale i do różnych instytucji bo krakowianie swe skargi na nas piszą i do Komitetu Krakowskiego PZPR i do redakcji dzienników i do Urzędu Miasta. Ale wszystkie one spotykają się właśnie u pani. Może poda pani jakiś przykład.

Proszę bardzo, zaraz znajdziemy coś ciekawego. W potężnej tecze z listami z ostatnich tylko miesięcy, jest list pasażerki opisujący zdarzenie z 2 kwietnia br. Na ulicy Podchorążych motorniczy złośliwie zatrzęsł drzwiami, gdy usiłowała wsiąść do tramwaju. Po przyjeździe na końcówkę na Widoku pasażerka stwierdziła, że tramwaj, który jej

uciekł jeszcze stoi i próbowała zwrócić uwagę motorniczemu na niestosowność postępowania, ten zachował się w sposób wysoce nieprzystojny. Wina naszego pracownika była bezsporna. W toku konfrontacji jednak, pasażerka dowiedziawszy się, że negatywny bohater zajścia ma małe dziecko, a grożą mu przede wszystkim sankcje finansowe odstąpiła od skargi, uważając, że rozmowa jaką przeprowadzono z prowadzącym pojazd, będzie dla niego wystarczającą przestroga na przyszłość.

A tyle mówi się o złośliwości pasażerów, którzy podobno czekają tylko na okazję, aby dokuczyć naszym pracownikom.

Inny przykład, tym razem dotyczący regulatora, 5 maja na Kapelance odmówił on sprzedaży biletów, mało... nau-bliżał kobiecie, która chciała je kupić. Regulator oświadczył, że nie używał słów obraźliwych. Ponieważ jednak, nie była to pierwsza tego rodzaju skarga, na tego właśnie człowieka, postanowiono rozwiązać z nim umowę o pracę. Tym razem pobłażania być nie mogło.

Zdarzają się jednak choć rzadko, i przypadki, gdy skarga nie jest zasadna. Oto właśnie taki przykład. Pasażer

napisał, że 28 kwietnia został przycięty drzwiami w tramwaju linii 12 i podał numer wozu. Okazało się jednak, że tego dnia ten wóz kursował na linii 21, a miejsce wydarczenia (ul. Podchorążych) wskazywało na tramwaj linii 21. Tak więc, tym razem pasażer był roztargniony, bądź po prostu złośliwy. Oczywiście sankcji w tym przypadku nie można było wyciągnąć żadnych.

Inne sprawy, które poruszają piszący, to na przykład scysje między naszymi pracownikami. Pasażer napisał, że 28 marca, przy ul. Kamiennej nastąpiła kłótnia między motorniczymi „3” i „7”, przy czym jeden z nich zachował się w sposób wysoce niekulturalny. Ponieważ autor listu zupełnie nie był zainteresowany przebiegiem zajścia, oczywiście uwierzono mu, a w rezultacie sprawca incydentu ukarany został upomnieniem.

Zdarzają się też skargi zwracające uwagę czytających ze względu na dość oryginalne sformułowania w nich zawarte. Oto pasażer napisał, że 22 kwietnia jechał tramwajem, który był prowadzony przez motorniczego „młodego, kudłatego, niedomytego, ale zato (tak właśnie było napisa-

ne w skardze) pana na swoich włosciach”. Motorniczy, któremu zarzucano, aż tyle „poważnych przestępstw” zażądał oczywiście konfrontacji, na którą skarżący jak dotąd się nie zgłosił.

Bywają również sprawy poważniejsze. Oto 10 marca kierowca autobusu, na linii „143” jeździł nie przestrzegając rozkładu jazdy i przepisów ruchu drogowego. Rozmawiał z pasażerem, słuchał radia, palił papierosy, nie stawał na przystankach. Rejestr doprawdy imponujący. Nic też dziwnego, że tym razem sprawa skończyła się naganą.

To tylko nieliczne przykłady listów wpływających do naszego przedsiębiorstwa, i reakcji na nie kompetentnych czynników. Jeżeli komuś wydaje się, że kary nagany, czy upomnienia nie są zbyt dotkliwe, to należy mu się jeszcze wyjaśnienie. Wszystkie te kary połączone są automatycznie z dolegliwością finansową, to jest utratą premii.

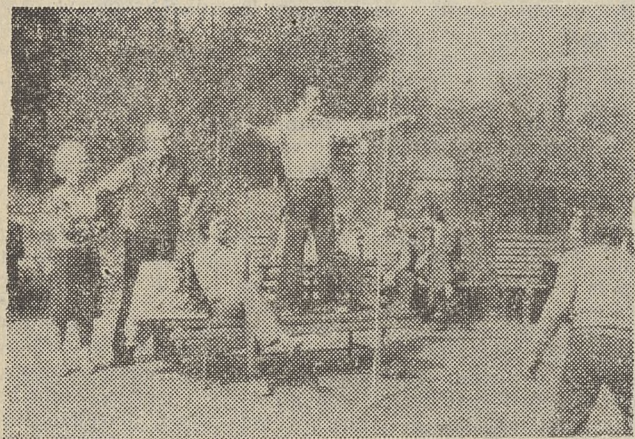
Pani Barbara rzuca jeszcze końcową uwagę.

— Sporo skarg kończy się sformułowaniem... „a wystarczyło tylko powiedzieć przepraszam”.

Tak rzeczywiście wielokrotnie tym słówkiem można załagodzić drażliwą sytuację. Ale cóż, aby go użyć trzeba choć odrobiny kultury. Jak widać niektórym brakuje nawet tej odrobiny.

— KRZYSZTOF GACEK

OSIECZANY



Gra zespół „Wagonik” z ZET z Podgórza pod kier. Józefa Kusia (trąbka).



Wśród wielu konkurencji sportowych i konkursów, zorganizowanych przez Dział Kultury, Sportu i Wychowania, dużym powodzeniem cieszył się konkurs rysunkowy. Oto spośród wielu dwię jego uczestniczki: jedna rysuje, druga czeka na natchnienie.



Do najbarwniejszych konkursów należał konkurs na najpiękniejszy bukiet polnych kwiatów.



W grze w ringo sędziował sprawiedliwie — ZYGFRYD FENRYCH przy „pomocy” kibiców.



Nagrody zwycięzcom wręczyli: z-ca dyr. — mgr STANISŁAWA KOSTRO i przewodniczący Rady Zakładowej — RYSZARD ŁASKOWSKI. Przy mikrofonie — STANISŁAW MIKULSKI.

Tekst i zdjęcia: CZESŁAW DYŁOWICZ

Coraz częściej docierają do nas sygnały o niewłaściwym zachowaniu kierowców taksówek, o „fuchach” i innych lewych zarobkach. Tak np. jedna z naszych redakcyjnych koleżanek jechała niedawno z postojem przy ul. 29 Listopada empekowską wołą na ulicę Gazową. Zwróćmy uwagę, na Gazową, a nie Wawrzyńca. Młody kierowca nie przypuszczał zapewne, że pasażer jest pracownikiem MPK. Chyba dlatego też pozwolił sobie zaprosić do taksówki jeszcze dwóch innych klientów z postojem, pragnących dostać się na Grzegorzeczką oraz do Rynku Głównego. Zamiast więc jechać najkrótszą trasą na ul. Gazową poprzez ulicę Prandoty i Powstańcy Warszawy skierował się do centrum przez Długą i Basztową. Dopiero po wysadzeniu ostatniego z zaproszonych klientów przy ul. Grzegorzeczkiej skierował się na Gazową. Oczywiście pobierając od każdego pasażera osobne opłaty. Gdy pasażerowie „na fuche” wysiedli pierwsza w kolejce na postojem pasażerka zażądała podwiezienia pod dyrekcję MPK. Kierowca zmytygował się i zażądał za ostatni przejazd... tylko 19 zł???

Kurs trwał ponad pół godziny a przecież nie po to bierzemy taksówkę, aby robić sobie przejażdżki po mieście. W dodatku w czasie rozmowy z pasażerami, skarżącymi się na nieregularne kursowanie autobusów taksówkarz pozwolił

ŻŁE I DOBRZE

O KIEROWCACH TAKSÓWEK

sobie na uwagę: trudno się temu dziwić, przecież wczoraj była niedziela więc w MPK wszyscy kierowcy pili. Jest to już nie tylko łamanie regulaminu pracy ale i nielojalność w stosunku do kolegów. Celowo nie podajemy tutaj numeru służbowego kierowcy ani numeru jego taksówki. Przypuścimy, że tłumaczy go młody wiek i po prostu brak rozważań. Mam nadzieję, że po przeczytaniu tego artykułu pójdzie po rozum do głowy, jak to się zwykło mówić i zaprzestanie tego typu praktyk. Dla swojego dobra i naszego przedsiębiorstwa. Mam również nadzieję, że nasze uwagi wezmą sobie do serca i inni kierowcy taksówek.

Oczywiście, nie chcemy tu twierdzić, że wszyscy nasi kierowcy w ten sposób postępują. Mam również przykłady wzorowych postaw. I o jednym z takich kierowców chcielibyśmy dziś napisać. Niedawno do kierownictwa Zakładu Taksówek w Nowej Hucie wpłynęło pismo od mieszkańca Krakowa Stanisława Ciślaka, w którym składa on serdeczne podziękowania kierowcy taksówek nr 622 Janowi Kudle za zwrot zgubionej w czasie przejazdu pieczątki. „Mimo późnej godziny nocnej — czytamy w piśmie — kierowca wiedziony nakazami uczciwości dostarczył rzecz zgubioną do miejsca zamieszkania. Każdy obywatel życzyłby sobie więcej takich solidnych pracowników i ludzi w Waszym przedsiębiorstwie.” My też przyłączamy się do tych życzeń.

L. KORECKI

Otrzymał pismo o treści, przyzwycailli się już do tych metod postępowania. Po prostu nie zwracają na nie uwagi. I efekt takiej działalności jest odwrotny od zamierzonego. Nikt nie przejmie się tymi „bardzo ważnymi” sprawami, nawet w wypadku, gdy rzeczywiście są one istotne. Następne zdanie zaproszenia, również nie wystawia dobrego świadectwa jego autorowi. Je-

Przyznam, że te dwa niebyły długie zdania, wywołały u mnie wiele niewesołych refleksji.

Pierwsza sprawa dotyczy bardzo ważnych, rzekomo, tematów poruszanych na zebraniu. Przepraszam, ale wśród tych, które znalazły się w zaproszeniu, naprawdę bardzo ważnych nie zauważyłem. Rzecz w tym, że zbyt często przywykło się uznawać za ważne, to co nam uznać jest wygodnie. Stąd mnogość pism, dotyczących wyłącznie rzeczy bardzo ważnych, które często okazują się bzdurami. Wiele instytucji sporządziło sobie nawet pieczątki, które mechanicznie przybijają się do wysyłanych pism — Bardzo ważne, bardzo ważne, będę mógł stwierdzić z całą pewnością, że było to zwykłe

straszanie bez zamiaru zrealizowania groźby. Bo zły to przywódca, który swą rolę widzi jedynie w przyjmowaniu nowych członków i wyrzucaniu tych, którzy są mniej aktywni. Zresztą bardzo podejrzane są dla mnie metody rozliczania z aktywności na podstarwie obecności na zebraniach. Może to właśnie jest odwrotnie? Może za zbyt małą

ZAPROSZENIE?

frekwencje, powinni odpowiadać nie ci którzy na zebrania nie chodzą, lecz ci którzy je organizują? Bo przecież, gdy zebranie będzie naprawdę atrakcyjne, będzie prowadzone w żywy, ciekawy sposób, to wówczas obejdzie się bez przymusu. Najłatwiej rozgrzeszyć siebie, przerywając odpowiedziałność na tych co na zebrania nie chodzą. Bo zapewne i wśród nich jest wielu takich, którzy nie chcą udzielać się społecznie, w żadnej formie i z tymi jak najszybciej należy się rozstać, tyle że nie za nieobecność na jednym, jak sugeruje pismo, czy nawet kilku

Dzieci dziękują

„Grunto to rodzinka” pomysłała pani Danusia Mirzyńska i na imprezę organizowaną z okazji Dnia Dziecka pionu pracowniczego przyprowadziła do pomocy męża i syna. Przydali się.

Martwiły się panie organizatorki, że środki za szczupłe, że może nie wyjść. Były, o były zdenerwowane. No i udało się. Z pomocą Oddziałowej Radzie Związkowej przyszło XIV koło ZSMP. Młodzież pomogła nie tylko organizacyjnie, ale także finansowo.

Zadowoleni byli wszyscy — maluchy i ich mamy dla których znalazł się kwiatek. Były bajki, zabawy, słodczyce, a kładach. Dziękujemy organizatorom w imieniu dzieci.

dziękują za smakołyki i zabawy paniom: Danucie Mirzyńskiej, Janinie Doraził i panu Zbigniewowi Babiuchowi i „umawiają się” na spotkanie w przyszłym roku.

W. Czernek

Dla maluchów ZNA zarezerwowano świetlicę przy ul. Serkowskiego. Płasom najmłodszych przegrywał zakładowy zespół. Całość przygotowały panie: Józefa Włodarczyk i Anna Nowak. Mistrzen ceremonii był kierownik zakładu — Wiesław Ptak a „wspólny język” z dziećmi „znalazł” Edward Opach. Spotkań z dziećmi było więcej także w innych pionach i zał. bajki, zabawy, słodczyce, a kładach. Dziękujemy organizatorom w imieniu dzieci.

Komu kopiarkę?

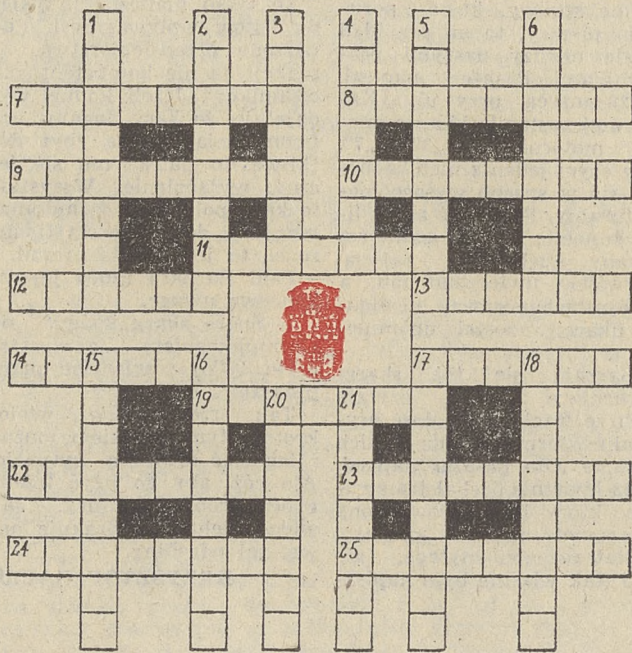
W Zakładzie Napraw Autobusów trafiłam na egzamin kończący praktyczną naukę zawodu uczniów.

„Dlaczego prąd stały się nie transformuje?” brzmiało jedno z pytań. To był kandydat na elektryka z tej więc dziedziny stawiano pytania. Już potem dowiedziałam się, że uczeń zdał. Odpowiedzi nie użyłam bo musiałam wyjść by zobaczyć... kopiarkę. Co robi kopiarka w ZNA? Ano — nic. Stoi sobie bezużytecznie już od pół roku i jakoś nie może znaleźć nabywcę. Dwa lata temu przyjęto ją z czwartej zajezdni do napra-

wy, wyremontowano zatrzymano u siebie i użytkowano. Ze względu jednak na nieodpowiednie miejsce — hala produkcyjna — i nadmierne woń amoniaku nie wolno jej używać. Zabezpieczono więc kopiarkę nalezycie i stoi ona zajmując miejsce. Można by wprowadzić ją ze złomować i byłoby po kłopotach, że szkoda. Nie jest to wprawdzie ostatni cud techniki, ale tam gdzie taki „cud” nie jest potrzebny na co dzień byłaby wystarczająca. Może więc znajdzie się chętny i kopiarka znajdzie właściciela?

(F. S.)

KRZYŻÓWKA NR 99



Poziomo: 7) Pierwszy raz na scenie. 8) Dekoracja. 9) Żołnierz piechoty. 10) Przedmiot z teatru. 11) Wodna róża. 12) Najpiękniejsza pora. 13) Antonim wady. 14) Zarys kształtu przedmiotu. 17) Żywny środek leczniczy. 19) Pomoc, serwis. 22) Drgając przenosi dźwięk. 23) Zamiar, myśl przewodnia. 24) Kobieta-erudytką. 25) Zakład metalurgiczny.

Pionowo: 1) Przetak, sito. 2) Płynna. 3) Przyprawa do ciast i potraw. 4) Falszyfikat. 5) Ciągłe życie w strachu. 6) Szczypce. 15) Nie chodzi i nie mówi. 16) Marzyciel. 17) Zburzona w 1789 roku. 18) Bardzo śliska pochylnia. 20) Do rozwiązania. 21) Strój służby.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 97

Poziomo: 7. drobiazg, 8. emblemat, 9. epistoła, 10. intelekt, 11. klangor, 12. kraksa,

13. arkady, 14. kompas, 17. Aladyn, 19. zakątek, 22. działacz, 23. anatomia, 24. kwestura, 25. twierdza.

Pionowo: 1. prowizja, 2. szarotka, 3. zagłada, 4. trening, 5. kubatura, 6. lampen, 15. milimetr, 16. szkatuła, 17. akwariów 18. dromader, 20. kształt, 21. traktat.

Za prawidłowe rozwiązanie nagrodę wylosowała: Bogumiła Salakowska z SGO.

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

Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzyńca 15, p. 73. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, RSW „Prasa — Książka — Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. I-9