

SYGNAŁY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Na trasie do Lipnika

W dniu 1 września w hali ZNT, odbyło się uroczyste rozpoczęcie roku szkolnego w przyszkolowej ZSZ MPK.

Do wszystkich uczniów a szczególnie właśnie do tych, którzy po raz pierwszy w tym roku rozpoczęli naukę zawodu w naszej szkole, zwróciła się z-ca dyrektora d/s pracowniczych mgr Stanisława Kostro mówiąc „od 1 września jesteście nie tylko uczniami szkoły ale również pracownikami naszego przedsiębiorstwa. Czekamy i liczymy na waszą dobrą naukę i pracę już teraz nie tylko po ukończeniu szkoły”.

W uroczystym rozpoczęciu roku szkolnego wzięli m. innymi udział: przedstawiciel

22 sierpnia wybrałem się, nie po raz pierwszy zresztą, naszym autobusem przewożącym pracowników do Lipnika. Wraz z Edwardem Sochaćkim z Działu Taryfowo-Biletowego, chcieliśmy zobaczyć reakcje przewożonych — na sprawdzających w tym autobusie bilety — kontrolerów. Wyjaśnijmy tu, że nasze autobusy, w miarę wolnych miejsc zabierają także innych pasażerów, którzy oczywiście muszą wykupić bilety na przejazd.

Wycieczka zaczęła się niezbyt szczęśliwie, bo oto w Opatkowicach zepsuł się jeden z trzech wozów, ten wiozący ludzi do Poręby. W naszym autobusie zrobiło się bardzo tłoczno. I oto kilkaset metrów dalej kolejny postój, tym razem spowodowany przez kontrolerów. Nerwowa atmosfera osiąga szczyt. Słychać głosy, których zacytować nie można i dzieci wszak czytają „Sygnały”.

Wymóg natychmiastowego, dobrowolnego opuszczenia wozu przez kontrolerów, był najłagodniejszym życzeniem. Patrząc na przerażenie po twarzach młotających epitetów i o zgrozo większość z nich poznawaliśmy, to byli nasi pracownicy, spotykani na co dzień w przedsiębiorstwie. Tak zachowywali się w stosunku do kolegów z pracy — ludzie noszących taki sam mundur.

Gdy po czterominutowym postoju, w czasie którego kontrolerzy sprawdzili bilety, nie dając się wyprowadzić z równowagi groźbą liniezu ruszyliśmy w dalszą drogę, długo jeszcze musieliśmy słuchać niewybrednych komentarzy. Przyznać trzeba, iż część zachowywała się spokojnie, byli nawet i usposobieni przychylnie do kontrolerów, jednak spora grupa podniecała wciąż gorącą atmosferę.

— Dlaczego nie sprawdzają biletów w czasie jazdy, jak w PKS-ie, przecież wożą się samochodami, a my tu tracimy czas.

I nie można było wytłumaczyć tym ludziom, że Dział Taryfowo-Biletowy nie dysponuje ani jednym samochodem, że skoro kontrolerzy wyjadą poza Kraków, to po prostu nie będą mieli czym wrócić, że przerwa trwała tylko kilka minut.

Już dalej, za Myślenicami, gdy w autobusie zrobiło się nieco luźniej, próbowaliśmy podjąć dyskusję z pracownikiem Zakładu Torów Tadeuszem Irzykiem:

— Dlaczego pan tak głośno krzyczał na kontrolerów?

— Bo człowiek wraca z pracy, a autobus co kawalek się zatrzymuje przez takich darmozjadów. Ile ja bym mógł zrobić przez te dwadzieścia minut postojów.

— Nie dwadzieścia, a cztery minuty, to chyba niewiele...

— Bardzo wiele. Dlaczego przeszkadzają mi spokojnie wrócić do domu. Wożą się i ciągle kontrolują.

— A jak często bywają te kontrole?

— Ciągłe. Czasem to dwa, trzy razy w tygodniu.

To stwierdzenie z całą pewnością

nie było prawdziwe. Ostatnia kontrola, której również byłem świadkiem odbyła się przed tygodniem, a normalnie częstotliwość jest jeszcze mniejsza.

Dojeżdżamy do Trzemesni. Tu wybucha spór między pasażerami, którzy chcą jechać do Lipnika a porębianami. Do Poręby można stąd dojechać w dziesięć minut, po czym kontynuować jazdę dalej. Tyle, że lipniczanom bardzo się spieszy, i nie wyrażają zgody na odwiezienie, w końcu kolegów z pracy. Kierowca Janusz Mościsker czeka więc, aż mieszkający Poręby wysiądą, a sami kontynuują jazdę do Lipnika. Wreszcie koniec trasy. Zawracamy. Rozglądam się po autobusie. Wygląda jak gigantyczna śmietniczka. Mimo, że w wozie panował tłok, palacze nie kłopotowali się, palili papierosy, popiół i niedopalki rzucając oczywiście na ziemię. To nie, że w wozie nie ma czym oddychać. Przecież jak kilkakrotnie miałem okazję usłyszeć, to nasz autobus. Nasz, więc możemy robić w nim co chcemy.

W Trzemesni, ci którzy czekali „na okazję” do Poręby jeszcze stoją na przystanku. Jedzie więc Janusz Mościsker odwieźć ich do domów. W Porębie zaś do pustego autobusu wsiadają czasowicze z kończącego się właśnie turnusu w tamtejszym domu wypoczynkowym. W drodze powrotnej obserwuję ich reakcje, jakże różne od tych, prezentowanych przez naszych pracowników. Nikt nie ośmiela się zapalić papierosa, nikt nie dyskutuje niegrzecznie z kierowcą. No cóż, oni nie są „właścicielami” tego autobusu.

Po przyjeździe do Krakowa rozmawiam z kierowcą.

— Już dwa lata wożę ludzi autobusami pracowniczymi. Lipnik to najgorsza linia, bo stale mają tu coś do powiedzenia. Przekleństwa pod adresem kontrolerów, na tej linii są czymś zupełnie normalnym. Dobrze, że panowie pojechali, zobaczyliście z bliska jak to wygląda.

Koniec wycieczki. Wycieczki, której mimo ładnej pogody nie mogę uznać za udaną. Zbyt wiele bowiem ludzkiej złości, chamstwa wręcz miałem okazję oglądać.

KRZYSZTOF GACEK

◆ Słup na jednym z przystanków na nowo budowanym Rondzie Czyżyńskim jest coraz niższy, tak że obecnie zagroza już bezpieczeństwu co wyższych pasażerów. Pora więc chyba na podjęcie męskiej decyzji i jego wymianę.

◆ Do zajezdni w Czyżynach prowadzi kilka dróg. Ich cecha wspólna są ogromne kałuże tworzące się tam po każdej ulewie. Czyżby nikogo nawierzchnie tych dróg nie interesowały?

◆ Dzieci naszych pracowników przebywające na kolonii w Ośrodku Hufca ZHP Nowa Huta w Gołkowicach Górnych koło Starego Sącza, przesłały do Rady Zakładowej pozdrowienia na pięknej, wykonanej

30 dni w MPK

przez nie kartce. Również my, otrzymaliśmy z tej kolonii „gorące jak słońce, szybkie jak wiatr i słodkie jak miód pozdrowienia”. Kadry i dzieciom — dziękujemy za pamięć!

◆ Wysoka (1,79 m) dziewczyna, uderzyła na jednym z przystanków głową w tramwajowe lustro i... musiała udać się na Pogotowie w celu opatrzenia skażenia. Pracownicy Pogotowia, zgodnie z ogólnymi przepisami, o wypadku zawiadomili MPK. Tramwaj tym razem nie został uszkodzony.

◆ Na koloniach letnich w Żywcu-Sporyszu, Gołkowicach Kołczewie i Niemieckiej Republice Demokratycznej wypoczywało 375 dzieci pracowników MPK. Natomiast na dwóch turnusach obozu młodzieżowego w Mikołajkach — 62 osoby.

◆ Oddano do użytku kolejny odcinek Ronda Czyżyńskiego. Dzięki temu tramwaje jadące z Ronda Mogińskiego do Nowej Huty i w kierunku przeciwnym, nie korzystają już z objazdu, na którym zanotowano sporo wykolejeń.

M.B. i K.G.

Rok szkolny rozpoczęty

kuratorium, wizytator mgr Janusz Gieras, sekretarz KZ PZPR Adam Piszczek, przewodniczący ZZ ZSMP Marian Szymański, przedstawicielka RZ Helena Białkowska, kierownik ZNT Zdzisław Skubieda.

W bieżącym roku szkolnym będzie 10 klas pierwszych, a w nich 350 uczniów, 6 klas drugich — 172 uczniów i trzecich — 208 uczniów. W sumie w roku szkolnym 1980/81 uczyć się będzie w naszej szkole 730 uczniów. W klasach pierwszych kształcić się będzie młodzież w zawodach: mechanik kierowca — 5 klas, elektromechanik pojazdów samochodowych — 3, elektromechanik — 1 i ślusarz mechanik — 1.

Zarówno uczniom jak również wychowawcom i pedagogom życzymy w roku szkolnym 1980/81 jak najlepszych wyników w pracy.

M. B.



To już jesień.

„FUCHA“?

— Nie dość, że robotę „spaprali”, to jeszcze policzyli za to czego w ogóle nie robili. Nie mogę się z tym przecież zgodzić. Retuluje to na koszty zakładu, a każdy walczy o ich obniżenie — mówi kierownik ZNA Wiesław Ptak o pracy Zakładu Budowlanego, wykonawcy robót malarskich w hali napraw autobusów i przyległych do niej pomieszczeniach.

Mówiąc to pokazuje dwa pisma. Jedno skierowane do ZB domagające się skorygowania rachunku za malowanie pomieszczeń Zakładu Napraw Autobusów lub przedstawienia kalkulacji na wykonanie prac malarsko-lakierniczych, w którym jest również informacja mówiąca, iż pracownicy ZB przebywali na terenie ZNA połowę czasu, którym obciążone jest zlecenie. Drugie pismo z Zakładu Budowlanego stwierdza, że wydajność pracy przy robotach malarskich wynosiła średnio około 180 procent, a czas malowania skrócony został prawie do

połowy, w związku z czym wnoszenie o skorygowanie ilości godzin pracy na zleceniu jest... „niepoważne”. W załączeniu przedstawione zostało rozliczenie czasu trwania robót. Odpowiedź ta podpisana została przez zastępcę kierownika ZB inż. Józefa Szpaka.

Po czyjej stronie jest racja?

Prócz bezpośrednio zainteresowanych; kierownika ZNA — Wiesława Ptaka, zastępcy kierownika ZB — inż. Józefa Szpaka oraz kierownika Działu Technicznego ZB — inż. Jana Moskały, zaprosiłam w charakterze rozjemcy zastępcę kierownika Działu Inwencji — Zygmunta Czaka...

W. Ptak — Obserwowałem pracę ludzi z ZB. Malowali bez uprzedniego mycia ścian i bez szpachlowania. Pracowali połowę tego, co policzono w wystawionym nam rachunku. Nie korzystali z żadnych rusztowań, mimo, że w rachunku policzyli sobie czas przy jego montowaniu i rozmon-

towaniu. Z ZB mamy wieczne kłopoty — dodaje.

J. Szpak — Ograniczymy u pana roboty do minimum. Mamy za mało ludzi. Brak nam materiałów. Musimy przede wszystkim naprawić dachy w Czyżynach. Jeżeli chodzi o malowanie, to wszystko wycenione jest według cennika. Przy wysokości powyżej 5 m

musi być rusztowanie, a że robili z drabiny to ich sprawa, a rusztowanie wolno nam było w tej sytuacji policzyć.

W. Ptak — Robota źle wykonana. Po pół roku ściany łuszczą się i wszystko odpada, a co dopiero będzie wtedy jak pomieszczenia te będą ogrzewane.

J. Moskała — Dlaczego w trakcie robót nie zgłosił pan złego wykonawstwa?

W. Ptak — Widziałem ile

ci ludzie na terenie zakładu przebywali, myślałem, że jeszcze nie skończyli, chociażby dlatego, że jeden pokój został w ogóle nie pomalowany, ale... nie zdążyłem. Z żadnych rusztowań przy pracy nie korzystali.

Z. Czaka — Praca powinna być wykonywana w sposób oszczędny, ale zgodny z normami. Kierownik

ZNA powinien potwierdzić przedstawiony przez ZB obmiar robót co stanowi podstawę do rozliczeń materiału i czasu pracy. Jeżeli więc rusztowanie nie było stawiane, to nie wolno go wliczać w rachunek, ponieważ na jego montowanie i rozmontowanie jest również norma czasu.

J. Moskała — (odczytuje urywek z cennika) „praca wykonywana powyżej 5 metrów musi być z rusztowania”.

Z. Czaka — Jeżeli jednak z rusztowania nie korzystano, nie wolno go wliczać w rachunek.

W. Ptak — Pracę wykonawali podobno na około 180 procent normy, mimo to nawet połowę czasu co w rachunku przedstawione zostało, w ZNA nie zabawili.

J. Szpak — Są niskie normy na te prace.

Z. Czaka — Czy przed malowaniem ściany były skrobane, myte szarym mydłem i białkowane? Czy położony został kolor półpełny?

Na ostatnie pytanie otrzymujemy wszyscy odpowiedź, oglądając wykonaną przez brygadę malarską ZB pracę. Jest wprawdzie położony półpełny kolor, ale na nieumyte ściany i nie wyrównane tynki. Do rachunku wliczona została zaprawa stolarki okiennej, w rzeczywistości nic takiego tu nie robiono. W każdym z pomieszczeń warstwa położonej farby łuszczy się i odpada.

— Widzieliśmy jak pra-

cowali i już wtedy nie spodziewaliśmy się lepszych wyników. Zwracaliśmy nawet uwagę. Nie odniosło to skutku — mówi spotkany w warsztacie elektrycznym ZNA brygadzysta — Józef Zarski.

Czy potrzebna była półgodzinna „ożywiona” dyskusja w redakcji „Sygnałów”? Wizja lokalna wykonanej przez brygadę malarską ZB pracy, przekonała nawet tych, którzy powinni już dawno sprawdzić czy rozszczenia Kierownika ZNA Wiesława Ptaka są słuszne.

Jak to jednak jest, jedno przedsiębiorstwo i wydawca by się mogło, że wszystko winno zmierzać w jednym kierunku — wspólnego, rozsądnego i rzetelnego w nim gospodarowania, gdy tymczasem... jeden zakład powołany do tego aby świadczyć usługi drugiemu zakładowi produkcyjnemu, wykonuje pracę tak aby tylko „robotę odwalić” i jeszcze za nią więcej niż się należy policzyć.

M. BUBACZEWSKA

Mądrzej głowie, dość dwie słowie — mówi stare ludowe przysłowie. A przysłowia — wiadomo — mądrość narodów. Więc i to przysłowie jest mądrością. Spróbowałem znaleźć jego uzasadnienie w MPK. I... znalazłem bez specjalnych trudności. Bo mądre głowy, to ludzie, którzy nie zadawalała się tym co zastali, którzy w każdej sytuacji kombinują, jak by tu lepiej, wydajniej. No cóż, ale gdyby nam się podobało wszystkie dookoła, to najprawdopodobniej, do dziś chodzilibyśmy po drzewach i składali dary niebiosom za udane łowy. Na szczęście egzystują wśród nas tacy, którzy nie są obojętni, którzy myślą o tym jak pracować lepiej a wydajniej. Zważając różnicę: wynalazcy, racjonalizatorzy. Myślą o tym, jak usprawnić pracę swoją i kolegów.

Różne koleje przechodził w MPK ruch racjonalizatorski. Teraz znów zaświecono mu przysłowiowe zielone światło. Miejsmy nadzieję, że tym razem już na stałe. Przejawem takich właśnie zabiegów, było reaktywowanie działalności wynalazczej, na bazie Działu Informacji, Postępu Technicznego i Wynalazczości, który, aby uwypuklić jego główne funkcje, przemianowano na Dział Główne-

go Technologicznego i Postępu Technicznego. Stało się to 1 kwietnia. I data ta nie ma nic wspólnego z popularnym „Prima Aprilisem”. Zresztą, żeby udowodnić wystarczy podać, że w okresie 3 miesięcy działania nowego działu wydano biuletyn informacyjny z zakresu postępu technicznego i wynalazczości, wykonano dokumentację techniczną remontu kapitalnego torów w jezdni ul. Wielickiej, dokonano pomiarów chronometrażowych

szono do realizacji 144 pracownicze projekty wynalazcze, z których 117 załatwiono ostatecznie, a 27 pozostaje aktualnie jeszcze w stadium załatwiania. Z tych pomysłów, 73 zgłoszone w ramach Turnieju Młodych Mistrzów Techniki. Tym bardziej cenne to inicjatywy.

Niebagatelna jest także strona finansowa tych przedsięwzięć. 236 twórców pomysłów, o których mowa wyżej, otrzymało wynagrodzenia w

ni efekt ekonomiczny tych projektów wynosi 579 zł na jednego zatrudnionego. Jeżeli komuś jeszcze mało, to dodajmy, że stanowi to czterokrotny wzrost wartości wniosków w stosunku do roku ubiegłego i stawia MPK w tej dziedzinie na jednym z czołowych miejsc w kraju.

Poważnie skrócono czas załatwiania projektów. Aktualnie wynosi on 29 dni.

A, że artykuł zupełnie pozytywny, zazwyczaj budzi

Wiele wkładu w pomysłny rozwój ruchu wynalazczego w MPK mają Komitet Zakładowy PZPR, Rada Zakładowa, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Stowarzyszenie Ekonomistów Poiskich, Klub Techniki i Racjonalizacji, a także wymieniany na końcu, co wcale nie znaczy, że mający najmniej w tej dziedzinie do powiedzenia Zarząd Zakładowy ZSMP, którego główna zasługa jest rozwijanie TMMT wśród młodzieży.

Przedstawiciele wszystkich wymienionych wyżej organizacji biorą systematycznie udział w posiedzeniach Zakładowej Komisji Wynalazczej, która jako pierwsza omawia zgłoszone wcześniej projekty, przedkładając swoje ustalenia do zatwierdzenia dyrekcji MPK.

Cóż więc dodać na zakończenie tego artykułu? Chyba tylko apel do wszystkich pracowników, aby korzystając z dostępnych materiałów brali na swój warsztat prace związane z poprawą istniejących warunków techniczno-eksploatacyjnych. Oplaci się to bowiem i przedsiębiorstwu i im.

KRZYSZTOF GACEK

MĄDRE GŁOWY

czasu wykonywania poszczególnych prac, ustalono normatywy czasowe na poszczególne prace. Jak na trzy miesiące działania chyba wystarczą.

Obecnie natomiast ten Dział dokonuje pomiarów czasowych robót torowych, a także ustalenia normatywów czasowych prac przy obsłudze technicznych autobusów. Aż wierzyć się nie chce, że nie były one dotychczas ustalane.

Ale pora na konkrety. W pierwszym półroczu br. zgło-

łącznej kwocie 220 tys. zł. Przedsiębiorstwu jednak i tak impreza się wielokrotnie opłacała. Z dalszych wyliczeń wynika bowiem, że za każdą złotówkę wypłaconą twórcy projektu, uzyskało ono 14,45 zł, nie licząc zmniejszenia uciążliwości pracy, poprawy małej mechanizacji, poprawy warunków bhp itd.

Żeby już skończyć z tak nieatrakcyjnymi dla niektórych liczbami, to powiedzmy jeszcze, że średnio za projekt racjonalizatorski wypłacono 1992 zł dla każdego twórcy, a śred-

nieufność czytelników, dodajmy, że tak zupełnie różowo z wynalazczością w MPK to jeszcze nie jest. Niepokoi fakt, że nie we wszystkich zakładach ruch wynalazczy znalazłby sobie miejsce. Ot, choćby Zakład Taksówek, w ciągu pierwszego półroczu br. nie zgłosił ani jednego pomysłu. Na przeciwnym biegunie znajdują się natomiast zakłady eksploatacyjne, zarówno tramwajowe, jak i autobusowe, w których w tym samym czasie powstało 68 projektów.

Powoli wykrusza nam się stary tabor tramwajowy. Pasażerowie — nie wnioskując — nie zadowolili się z tych zmian. Wolą jeździć nowymi przestronnymi wagonami. Konstruktor i generalny wykonawca wagonów 105 „N” — chorowski KONSTAL przeżywał średni przebieg po którym powinny być robione przeglądy techniczne. W naszym przedsiębiorstwie taki przegląd przypada raz na 14 dni. Jeśli chodzi o wagony będące na gwarancji ten cykl przeglądów był przestrzegany. Po okresie gwarancji miały być przeglądane co 26 dni a praktycznie przeglądy robiono po dniach 30. Nie zapobiegało to jednak ciągle nowym awariom wozów tramwajowych. Powstało pytanie czy awaryjność to zasługa użytkownika, czy też wady leżały już w założeniach konstrukcyjnych? Prawda jak to zwykle bywa zdaje się być pośrodku. Postanowiono u nas przeprowadzić odpowiednie badanie. Zastanawiam się tylko czy musiał to zrobić „właściciel” pojazdów, w tym przypadku nasze MPK, czy też należało to do producenta? Ot wyprodukowali, dali instrukcję. Jak zaś to się sprawuje w eksploatacji nikogo oprócz użytkowników już nie obchodzi! Użytkownicy krzyknęli więc, że nowe tramwaje to bubel. KONSTAL natomiast oprócz odpowiedzi „użytkujcie zgodnie z instrukcją” nie reagował na wyzwania. No i zrodził się pomysł eksperymentu.

W Zakładzie Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie 6 wagonów tramwajowych użytkowano zgodnie z instrukcją, a więc między innymi przeglądy robiono co 14

BUBEL

dni. Natomiast 6 innych poddawano przeglądowi co 26 dni. Po czterech miesiącach tych prób okazało się, że jeśli chodzi o części mechaniczne w wagonach tramwajowych mniejszą awaryjność wykazywały te wozy tramwajowe których przeglądy i konserwacja przebiegała w 14 dniowym cyklu. Odwrotnie natomiast było z częściami elektrycznymi te częściej psuły się jeżeli wagony przeglądane były co 14 dni.

W eksperymencie chodziło o to by udowodnić, że przyczyną awarii jest nie tylko użytkownik, ale i wybór Konstalu. Wydaje się, że eksploatacyjnych należałoby wreszcie potraktować poważnie. Chodzi tu o ustalenie faktycznych cykli przeglądowych, a rzecz nie w tym by upraszczać sobie sprawę przez wydłużenie cykli tylko dlatego bo ludziom nie chce się robić. Postarano się by nie wykonywać czynności zbędnych. Obsługa techniczna taboru „105 N” i „105 NA” jest coraz bardziej pracochłonna i wymaga od pracowników wysokich kwalifikacji. Fachowców szkolimy sami, czas trwania „przyuczenia” także się wydłużał. Nie można też skutecznie poprawiać wydajności pracy poprzez dodatkowe zatrudnienie, dlatego starano się wyjść z impasu, posiadającymi siłami przedłużać tam gdzie to możliwe cykle przeglądów. Moim zdaniem większym problemem od długości cykli przeglądowych jest brak oryginalnych części zamiennych. Co z tego, że przedsiębiorstwa komunikacyjne — nie jesteśmy bowiem wyjątkiem — pewnie części czy nawet zespoły produkują same. Materiał którego się używa jest niekoniecznie taki jak przewidują normy, a i obróbka nie zawsze doskonała bo i urządzenia na których się produkuje przeważnie są wykonywane metodą chałupniczą. Siłą rzeczy tak wykonane elementy są mniej trwałe a i produkcja własnym sumptem jest droższa niż seryjna, a że to niegospodarność — co to obchodzi producenta. Czy udawadniając, że cykl przeglądów jest niewłaściwy załatwimy sprawę?

FILOMENA SERWIN

Zbierajmy złom

tom. Taka akcja przeprowadziliśmy pięć razy w okresie od września do kwietnia. Jeździliśmy w grupach od trzech do pięciu osób.

Z terenu Zakładu Eksploatacji Tramwajów pobieraliśmy poutraczone haki, rurki i to wszystko co się płatało w trawie i na złomowisku. Mamy również na terenie zajezdni złom zużytych części tramwajowych. Tego co zbieraliśmy będzie na pół wywrotki „stara” a tym czego Zakład chce się pozbyć napelniać można wagon kolejowy. Zebrany złom nie został jednak wywieziony. Rozmowy w sprawie uzyskania samochodu do tego celu trwają już kilka miesięcy. Było to trochę irytujące, ale na dziś informujemy, że sprawa wywozu złomu zaczyna przybierać pomyślny obrót, bowiem członkowie koła ZSMP z Zakładu Transportu zobowiązali się wywieźć go w czynie społecznym. Liczymy, że słowa dotrzymają, a nasza akcja nie spali na panewce.

Jakub Krok

„IKARUSY”

— marzeniem nierealnym?

Są w Krakowie linie tak przeciążone, że nawet gdyby na nich kursowało o połowę więcej autobusów i tak nie rozwiązałyby to problemu. Są to między innymi „125”, „128”, i „132”. Akurat na tych trasach nie mają pasażerowie wyboru między tramwajem a autobusem. Tam jest tylko autobus. Najtrudniej jest jednak na „125” we wtorki i piątki w dni tandety. Aż dziw jak autobus może pomieścić taką masę ludzi. No cóż pomieścić to pomieści ale, że szybciej się zepsuje powodując jeszcze większy tłok w następnych to fakt. Postanowiłam pojeździć trochę na tych trasach by na pewno móc powiedzieć, że jest tłok. „Proszę pani, jak pani chce zobaczyć prawdziwy tłok, to proszę przyjść po wakacjach, a już najlepiej jak wrócić po kanikule studenci. Teraz to komfort” — powiedział mi jeden z kierowców. Przyznam, że dziwne wrażenie robił na mnie ten „komfort” w przepełnionym jednak autobusie.

By odciążyć linię „125” od 1 sierpnia br. uruchomiono na trasie Plac Centralny — Rynek Podgórski pospieszna linię „T”. Autobusy kursują od 8⁰⁰ do 14⁰⁰. Pomysł był chyba, dobry. Powinno to trochę poprawić sytuację tylko, że ja akurat nie miałam szczęścia stwierdzić poprawy. „125” był oczywiście przepełniony czego o „T” powiedzieć nie można. Być może, że nie wszyscy jeszcze wiedzieli o nowej linii pospiesznej. Wiele osób będzie jednak chyba wołało jechać w tłoku bo można przecież bez skasowanego biletu ponarzekać na komunikację niż płacić trzy złote. Czy istnieje sposób na rozładowanie ścisłu na tych trasach?

W obecnej sytuacji nie bardzo. Wprowadzić kierownik Zakładu Eksploatacji Autobusów w Czyżynach inż. J. Chlebda powiedział mi, że gdy na linii „132” są wszystkie autobusy — to znaczy 19 nie specjalnego się nie dzieje,

gorzej gdy któryś wypadnie. Nic się nie dzieje to znaczy, że długo się na autobus nie czeka, że tłoku nie ma po drodze nie można. Cała nasza przedsiębiorstwo może na nie liczyć? No, cóż liczyć zawsze można, a my mamy już jakieś perspektywy, przyrzeczono nam, że być może w przyszłym roku zasilą nasz tabor. O ile nie byliśmy zbyt szczęśliwi gdy przyznano nam „Berliety” to na „Ikarusy” czekamy z utęsknieniem. Są to wozy węgierskie i jak by specjalnie projektowane na krakowskie warunki komunikacyjne. Pojemniejsze od „Berlietów” — typ przegubowców — i co chyba najważniejsze nie tak bardzo delikatne i czułe na przeciążenia. Jednym słowem należy je przystosować do komunikacji miejskiej. Parę miast w Polsce „Ikarusy” już posiada. Czy Kraków będzie następnym?

F. SERWIN

Osiedle Wieczysta. Często przejeżdżamy przez nie, nie zwracając nawet uwagi. Ot, przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na niego z przejeżdżającego tramwaju czy autobusu, zauważymy potężną dziurę w dachu. Dziura znajduje się dokładnie nad pokojem zajmowanym przez motorniczą z ZFT Nowa Huta Martę Rupikowską, która mieszka tam z mężem.

19 sierpnia odwiedziliśmy państwo Rupikowskich. Sufit w pokoju przedstawiał widok opłakany: przykryty folią, aby woda nie kapiała do pomieszczenia, zawilgocony w połowie, stanowi poważne zagrożenie.

— Od wczoraj boimy się włączyć górną lampę, bo zamokły przewody i może być spieć.

Oglądaliśmy jeszcze drzwi z wywierconymi w nich dziurami, zapadniętą podłogę. Warunki jednym słowem nie do mieszkania.

Jak doszło do takiej sytuacji?

Państwo Rupikowscy wprowadzili się do domu w 1974

roku. Początkowo stosunki z właścicielką domu układały się jak najlepiej. Ostatnio przystanek na tramwajowej trasie do Nowej Huty. Jeden z wielu. Obok przystanku autobusu pospieszego w kierunku Nowej Huty, niepozorny różowy domek. Gdy popatrzymy na

Trudne problemy mogą być rozwiązane

W ostatnim numerze naszej gazety przyrzekliśmy czytelnikom, iż zdamy relację z narad roboczych i otwartych zebrań partyjnych; napiszemy o postulatach i ich realizacji. Nie przewidzieliśmy jednego, iż zebrań tych odbędzie się aż 14. Postulatów pod adresem choćby samego MPK zgłoszonych zostanie 281. W międzyczasie odbyła się 7-godzinna Konferencja Samorządu Robotniczego na temat realizacji postulatów (z obrad której podajemy obszerną relację). Nie przewidzieliśmy również, iż od dnia 15. IX. br. będą miały miejsce zebrań nazwijmy je „popostulutowymi” w liczbie 14. Do dnia 26. IX. 1980 r., czyli do momentu oddania numeru do druku, odbyło się 11 takich zebrań.

Sądę, iż czytelnicy wybaczą nam niedotrzymanie w pełni danego słowa w przypadku przedstawienia postulatów (wiszą w gablotach każdego zakładu), jak również w przypadku szczegółowego rozliczenia się z nich przez Prezydenta miasta i Dyrekcję przedsiębiorstwa. Tak informacja o realizacji postulatów i wniosków zgłoszonych na zebraniach pod adresem MPK jak i odpowiedzi Prezydenta miasta są do wglądu (przynajmniej tak nas poinformowano) u kierowników poszczególnych zakładów i przewodniczących ORZ. To już dość pokaźna broszura — można by z tego zrobić niejedną gazetę „Sygnały”.

By wrócić jednak do tematu rozliczeń; w między-

czasie wybierano nowe władze związkowe.

Relacji z wyboru do ORZ w ZEA — Czyżyny nie podamy gdyż nie zostaliśmy zaproszeni. Podamy natomiast informację z przebiegu wyborów do władz związkowych w ZET w Podgórzu.

Postanowiliśmy też wydać w miesiącu wrześniu jeden, podwójny numer naszej gazety. Powód — po prostu gdyby ukazała się wcześniej nasza gazeta, zabrakłoby wielu, wydaje się ważkich, informacji o tym co się dzieje w życiu związkowym MPK-owskich i o ich planach.

Postaraliśmy się też wybrać z tego ogromu zdarzeń to co wydawało nam się najistotniejsze. (j.d.)

We wszystkich zakładach naszego przedsiębiorstwa trwały narady robocze na których zgłaszano postulaty. Zorganizowała też takie zebrań załoga Zakładu Sieci i Podstacji, Trakcyjnych. Większość tych postulatów dotyczyła poprawy ich warunków pracy i tymi przede wszystkim tutaj się zajmę. Wiele kontrowersji budziło szkolenie BHP. Wykładowcy — zdaniem zabierających głos — powtarzają się w przekazywaniu informacji. Poza tym szkoli się jednocześnie kilka grup zawodowych nie wszystkich więc do wszystkich jest skierowane. W celu poprawy warunków socjalnych pracowników sieciowych przyrzeczono im pomieszczenia które aktualnie zajmują sportowcy.

Przyznam, iż zdziwiło mnie, że pracownicy tego zakładu nie mogą kupić tego co jest w bufecie o każdej porze. Bufety prowadzą sprzedawcy tylko w czasie przerwy śniadaniowych, a wtedy oni są gdzieś „w mieście” na trasach. Ważną sprawą a nie bardzo mogącą liczyć na załatwienie jest postulat by torowiska zasypywać tłuczniem. Pracownicy tłumaczyli to tym iż po zasypianiu podkładów byłaby możliwość wjeżdżania na torowisko wozami wiezowymi. Te które posiada przedsiębiorstwo są bowiem bardzo wywrotne. Sprawa trudna o tyle, że nasze torowiska do trwa-

łych raczej nie należą i za każdym razem byłaby konieczność odgrzebywania podkładów, a w torach na nadmiar ludzi raczej nie narzekają.

Ważną sprawą jest właściwe wyposażenie wozów wiezowych. Większość prac sieciowych wykonuje się w godzinach nocnych. Stanowiska pracy na balkonach są źle oświetlone, barierki często przerdzewiały co to oznacza pisać nie muszę. Należy też

pracować na tejże sieci trochę jak w początkach wieku XIX. Odbija się to następująco: z miejsca gdzie mają być prowadzone prace jedzie „Zuk” i zgłasza w odpowiednie miejsce konieczność wyłączenia. Następnie wraca i zawiadamia pracowników. Nie wnioskuję już, że marnuje się czas kierowcy, bo ten przynajmniej jeździ, ale inni czekają beczynnie, o benzynie już nie wspominam.

Mówiono, że niebawem awarie sieci będą się zdarzać co raz częściej gdyż nie prowadzi się zupełnie jej konserwacji. Postulowano by przy grubszych robotach na okres nocy zamykać dane ulice. Stawianymi obecnie tablicami informacyjnymi o prowadzonych pracach i ograniczeniach np. prędkości — kierowcy za bardzo się nie przejmują. Ba, są tacy co rozjeżdżają znaki. Następny nawet gdyby chciał jechać ostrożnie nie wie że powinien a ulice oświetlone nie wszędzie dobrze.

Chyba nauczyliśmy się „pisać” dobrze programy, że jest ich przerost — wiadomo. Głównie natomiast z ich realizacją. Często programy pokrywają się, mimo to z każdego z nich trzeba pisać sprawozdanie.

Stąd konieczność mnogości urzędników. A przecież nie o taki udział w produkcji umysłowych pracowników nam XX dostaje się do mających

W Zakładzie Sieci i Podstacji

pomyśleć o zabezpieczeniu tych wozów w okresie zimowym, gdyż parkują „pod chmurką” i śliskie wieżyczki stwarzają dodatkowe niebezpieczeństwo.

Zmora pracowników jest ciągle brak wszelkiego rodzaju kluczy. Na przykład „francuza” trzeba pilnować jak wypłaty. O tym że są już „mocno starte” nie wspomnę. Sprawa nie mogąca czekać długo na załatwienie to zakup radiotelefonów. Na dzień dzisiejszy wiadomość o tym czy prąd w sieci został wyłączony jak na koniec wieku XX dostaje się do mających

(Dokończenie na str. 5)

W BIEŃCZYCACH

Czwartek 28 sierpnia br., godz. 9.20. Przy wjeździe do bieńczyckiej zajezdni tłok. Zjeżdżają z miasta wozy — ze wszystkich linii. Kierowcy odstawiają je tak aby następne mogły również wjechać i kierują się do budynku administracyjnego zajezdni. Z różnych stron grupami schodzą się pracownicy zaplecza i administracji.

Obszerny hol zamiennion na salę narad, z trudem mieści wszystkich przybyłych. Ci, dla których brakło miejsc siedzących, zajmują prowadzące na piętro schody. Inni stoją przy wejściu. Powaga i skupienie maluje się na twarzach. Wchodzi kierownictwo przedsiębiorstwa i zajezdni. Zebranie otwiera kierownik ZEA Bieńczyce Leszek Rumian. Mówi o zadaniach planowych zajezdni, o procencie wychodzących dzieł w dzień na miasto wozów, dyscyplinie i wykorzystaniu czasu pracy, modernizacji autobusów i niekończących się kłopotach z częściami zamiennymi. I sekretarz PZPR Ryszard Borowski dziękuje za dobrą pracę. Przypomina o wielu już załatwionych z korzyścią dla załogi spraw m. in. placowych — podwyżki i żywieniowych — lepsze zaopatrzenie bufetów. O nowym sposobie przydzielania mieszkań — przez poszczególne kolektywy. Na zakończenie apeluje o stawianie wniosków realnych możliwych do załatwienia.

Z całą powagą załoga bieńczyckiej zajezdni podchodzi do wypowiedziania się na temat spraw latami nieraz nabrzmiałych. Wyszukują swoje postulaty. Chodzi im m. in. o dłuższe płatne urlopy macierzyńskie, zrównanie dodatku rodzinnego z dodatkiem jaki otrzymuje MO i wojsko, lepszego zaopatrzenia sklepów, nie podwyższania cen, wcześniejszych emerytur dla kierowców, podwyżek płac, a w tym zmiany w obliczaniu premii specjalnej, dodatku rozłąkowego dla mieszkańców hotelu robotniczego, przewodniczącego ORZ niezależnego od kierownictwa zajezdni, rozwiązania sprawy pracy chronionej, części zamiennych i ogumienia.

Chca aby w nieprzekroczonym terminie do dnia 15 września br. otrzymali odpowiedź kiedy i w jaki sposób postulaty przez nich wysunięte zostaną zrealizowane. Tymczasem wybierają spośród siebie trzy osoby. Dokoptowane do przewodniczącego ORZ czuwać będą nad realizacją ich postulatów.

Godzina 13.30 — otwarte zebranie partyjne zakończone! Z bieńczyckiej zajezdni wyjeżdża sznur autobusów. Każdy z kierowców stara się jak najszybciej dostać na swoją linię w mieście. Zdażyć przed komunikacyjnym szczytem.

M. B.

W Zakładzie Eksploatacji Tramwajów — Podgórze

Idąc na otwarte zebranie partyjne w dniu 30 sierpnia br. do ZET Podgórze, spotykam przewodniczącego ORZ z ZET Nowa Huta Józefa Natkańca...

— Nie wypuszczaj pani, mnie nie wpuścili, mimo że przedtem zaprosili...

M. B.

— Spróbuję... odrzekłam.

Dzięki temu, że się nieco spóźniłam wszłam bez problemu. Ale później w czasie narady dowiedziałam się, że podobna historia jak J. Natkańca spotkała również inne osoby. Okazało się, że otwarte zebranie partyjne poprzedziło inne, zorganizowane wcześniej przy... drzwiach zamkniętych.

To właściwie, rozpoczęło się z miejsca jakoś inaczej niż dwa poprzednie w których już uczestniczyłam. Wyłoniony wcześniej spośród pracowników komitet strajkowy, z miejsca zaczął przedstawiać postulaty, które w pierwszym rzędzie dotyczyły zmiany kolektywu kierowniczego zajezdni, jednakowego traktowania wszystkich pracowników zarówno partyjnych i bezpartyjnych, wyboru nowych niezależnych związków zawodowych, zlikwidowania premii specjalnej i wypłacania stawki godzinowej, niewymuszania czynów, przechodzenia na wcześniejsze emerytury, zrównania zasiłków rodzinnych z zasiłkami MO i wojska. Trudno wymienić mi wszystkie przedstawione postulaty. Do rozpatrzenia ich zobowiązano kierownictwo przedsiębiorstwa do 15 września br.

Na zakończenie zapropono-

wano 24-godzinny strajk solidarnościowy z Wybrzeżem.

Czy przyjęto go z aplauzem? Trudno mi twierdzić na to odpowiedzieć ponieważ na sali nie było jednomyślności. Starsi wiekiem przedstawiciele załogi ZET Podgórze, nawoływali do rozsądku. Wielu młodych również. W końcu komitet strajkowy podał się do dymisji. Po ożywionej dyskusji powołano jednak drugi. Przedstawiciele jego wyszli z sali i po naradzie we własnym gronie, zdecydowali... kilkunastogodzinny — do 9 rano — strajk solidarnościowy z Wybrzeżem. Stało się to akurat w tym momencie, gdy ktoś przyszedł na salę i ogłosił informację usłyszaną przez radio o podpisaniu umowy między przedstawicielami rządu, a strajkującym Wybrzeżem, o tym samym zakończeniu strajku.

O godzinie 14.45 otwarte zebranie partyjne w ZET Podgórze zostało oficjalnie zakończone. Jedni wychodzili, drudzy mówili o zabezpieczeniu sprzętu i wozów tramwajowych, wyznaczaniu dyżurów.

Wychodząc usłyszałam w przejściu... „ten strajk jest nam niepotrzebny”. Myślę, że większość myślała tak samo.

M. B.

W Zakładzie Napraw Autobusów

kierownictwa Zakładu. Dlatego smutne to było zebranie. I słusznie powiedział Dyrektor Ignacy Wilk:

— Słysz, że macie pretensje do kierownictwa Zakładu, ale dlaczego nikt wcześniej nie przyszedł z tym do mnie.

I wpadł mu w słowo kierownik Zakładu Wiesław Płak.

— U mnie też nikt nie był z tymi sprawami.

Cóż nie chciałbym ferować łatwych wyroków. Jestem człowiekiem z zewnątrz, nie znam sprawy do końca. Ale odniosłem wrażenie, że w trudnych sprawach Zakładu nieprawidłowości narosły z obydwu stron. Tak zresztą sądzą i inni goście zebrań, w tym duchu wypowiedział się dyrektor Wilk. Sprawę z pewnością należy dokładnie zbadać. A mnie ciśnie się pod pióro tylko jedna uwaga: Dlaczego tak późno dowiadujemy się wszyscy o tych bolesnych sprawach. Przecież można było konflikt zażegnać znacznie wcześniej. Czy naprawdę wszyscy członkowie załogi ZNA są takimi oportunistami? Czy tak bardzo nie miały aurytetu wśród załogi władze administracyjne, partyjne i związkowe przedsiębiorstwa? Na te pytania musimy sobie jak najszybciej i jak najszczerzej odpowiedzieć.

K. G.

Pomyślmy...

eksploatowany tabor i brak części zamiennych nie mówiąc już o innych sprawach. Czyż można dziwić się więc zniecierpliwieniu ludzi borykających się na co dzień z różnymi przeciwnościami, którym na imię „długoletnia niegospodarność”?

Odnova — to dla wielu z nich załatwienie „z miejsca” wielu nabrzmiałych latami spraw. Nie tylko zresztą produkcyjnych, ale również socjalno-bytowych, społecznych i politycznych. Domagając się więc m. in. podwyżki płac, rozwiązania trudnych spraw produkcyjnych, zaopatrzenia zakładowych bufetów, sklepów i wielu, wielu innych ważnych dla każdego człowieka spraw.

Porównajmy nasz kraj chociażby do... (daruje, że to banalne) gospodarstwa rolnego. Latami niedoinwestowane, zaniedbane — czy możliwe aby w krótkim czasie stało się wysoko zmechanizowanym, w pełni nowoczesnym i wydajnym? Aby stało na przyszłowie nogi, trzeba przede wszystkim... czasu.

Nawet słuszne zniecierpliwienie nie jest dobrym partnerem dla oczekiwań ale pomyślmy... o realności niektórych wysuwanych postulatów z terminem... „do natychmiastowej realizacji”.

M. B.

W Zakładzie Eksploatacji Tramwajów — NOWA HUTA

Z bieńczyckiej zajezdni wyjeżdżam właśnie w jednym z kierujących się na swoją linię autobusów. Kierowca zmierzając na przystanek przy Centrum Administracyjnym HiL „po drodze wyrzuca” mnie przed ZET N. Huta. Przechodzę obok szeregów wozów tramwajowych, które zjechały na czas otwartego zebrań partyjnego z przeróżnych linii miasta... Wchodzę do budynku administracyjnego zajezdni. Przed drzwiami świetlicy tłum tych, dla których zabrakło miejsca wewnątrz. Przephycham się z trudnością do środka. Ktoś mnie poznaje. Informuje, że jestem z „Sygnałów” i w ten sposób dostaję się do środka. Przede mną przyjechało (również z zebrań w Bieńczycach) kierownictwo przedsiębiorstwa. Jesteśmy mocno spóźnieni. Zebranie trwa podobno już od... 4 godzin. No cóż nie da się być równocześnie wszędzie. Stojąc obok mnie informują, że wcześniej było tu chwilami „bardzo gorąco”.

Trwa dyskusja nad trudną sytuacją gospodarczą kraju. Nad tym, kto może i powinien pomóc naszej Ojczyźnie. I znów szereg konkretnych wysuwanych przez załogę postulatów, które świadczą, że dominuje troska o dobro kraju i przedsiębiorstwa.

Mimo akceptowanej dla strajkującego Wybrzeża solidarności, po zakończonym zebraniu wszystkie składy wozów tramwajowych wyjeżdżają na swoje linie.

M. B.

Trudne problemy mogą być rozwiązane

„Niech ład i porządek i rzetelne wykonywanie obowiązków staną się powszechne w naszym kraju” pod takim hasłem obradowała w dniu 12 września 1980 r. Konferencja Samorządu Robotniczego na której przedstawiono realizację wniosków i postulatów zgłoszonych przez załogę MPK.

Już po pierwszych wystąpieniach Konferencja przerosła się prawie w wiec, brawami przerywano zbyt długie wypowiedzi dyskusyjantów, brawami nagradzano każdą wypowiedź mądrą, rozsądną, rzetelną.

Napięcie, atmosfera niepokoju towarzyszyły obradom, które niejednokrotnie w trakcie dyskusji przerywały się ostrą wymianą zdań.

ROZLICZENIE Z REALIZACJĄ POSTULATÓW

Załoga pod adresem władz terenowych zgłosiła 45 wniosków. Wiceprezydent miasta — Andrzej Żmuda rozliczył się z realizacją tych postulatów stwierdzając m. in. iż „Wnioski skierowane pod adresem władz terenowych uznaje w zasadzie za słusne. Realizacja jednak niektórych z tych wniosków wymaga czasu i uregulowania określonych zagadnień w skali całego kraju. Ogłoszone dokumenty jak: porozumienie z Międzyzakładowymi Komitetami Strajkowymi oraz przemówienie Prezesa Rady Ministrów w Sejmie dnia 5 września br. i wystąpienie nowowybranego I Sekretarza KC PZPR na VI Plenum KC określają kierunki i sposób realizacji w naszym kraju istotnych zagadnień, których rozwiązanie postuluje również załoga MPK (...).”

Trudno, w krótkim artykule przekazać punkt po punkcie realizację postulatów. Odpowiedzi Prezydenta spisano na 18 kartach maszynopisu, powielono i są do wglądu u kierowników poszczególnych zakładów.

*

Skrętnie notowałam wystąpienie dyrektora przedsiębiorstwa Ignacego Wilka. Powiedział on m. in. że zgłosziliśmy 700 wniosków.

15-osobowa Komisja, w której uczestniczyli przedstawiciele administracji przedsiębiorstwa, KZ PZPR, Komitetów Robotniczych i Rad Zakładowych, posegregowała wnioski, imiennie rozpisala odpowiedzialnych za ich realizację. A ponieważ dość często wnioski z poszczególnych zakładów powtarzały się skomasyowano je i administracja przedsiębiorstwa ma zrealizować 281 postulatów.

I w tym przypadku opracowano pisemną informację z odpowiednimi rubrykami: treścią wniosku, wyjaśnieniem, sposobem realizacji, terminem i odpowiedzialnymi — która jak w poprzednim wypadku powielona, przekazana została załodze a konkretnie poszczególnym kierownikom zakładów. Tym razem na 38 (podwójnie wykorzystanych) stronach rozliczała się administracja z realizacją postulatów.

Dyrektor ustosunkował się tylko do niektórych postulatów aczkolwiek moim zdaniem najistotniejszych m. in. powiedział iż „kierownicy będą powoływani spośród załogi”. Stwierdził, iż ostatnio „nikt nie został z zewnątrz przyjęty na kierownicze stanowisko”. Mówił o trudnych warunkach pracy załogi, wyjaśnił iż prowadzi się usilne staranie celem odnowy parku maszynowego. Dla Zakładu Transportu załatwiony zostanie plac postojowy. Rozpocznie się również w przyszłym roku budowa nowej zajezdni przy ul. Opolskiej. Przepracowane zostaną regulaminy pracy w poszczególnych zakładach. A place? Tej sprawie poświęcił najwięcej czasu. Choć różnie zostało ocenione wystąpienie dyrektora mówiące o sytuacji placowej w przedsiębiorstwie — sądzi, że wielu z nas ten wykład był potrzebny, dał bowiem jakieś rozeznanie w kwestii najistotniejszej.

ŚRĘDNIĘ PŁACE W MPK — KRAKÓW (bez gratyfikacji)

Rok 1979

kierowcy autobusowi

— 7.354 zł
motorniczowie — 7.135 zł
zaplecze — 6.208 zł
prac. umysłowi — 5.516 zł

Rok 1980, sierpień

kierowcy autobusowi

— 9.915 zł
motorniczowie — 9.069 zł
zaplecze — 6.711 zł
prac. umysłowi — 5.967 zł

W I półroczu br. średnie płace w innych miastach kraju wynosiły: w Poznaniu — 6.657 zł, Wrocławiu — 6.590 zł, Szczecinie — 6.721 zł, Łodzi — 6.510 zł, Gdańsku — 6.345 zł, Katowicach — 7.477 zł w Krakowie — 7.291 zł. Średnie te uwzględniają wszystkie składniki funduszu płac. Może jeszcze państwu przedstawie tabelę rysowaną przez kierownika Działu Płac MPK — Józefa Białonia. Obliczono średnią dla resortu z 230 godz., a dla MPK w grupie kierowców przy 218 i motorniczów 209 godz.

Kierowcy autob.	Ustalenia resortu	w MPK Kraków
1. Maksymalna stawka	14 zł/godz.	14 zł/godz.
2. Dodatek za rodzaj pojazdu	8.40 zł/godz.	8.40 zł/godz.
3. Dodatek za przeguby	2.50 zł/godz.	2.50 zł/godz.
4. Dodatek za obsługę codzienną	40 zł/godz.	46 zł/godz.
5. Premia	40 proc.	43 proc.
Srednie place	9.800—10.500	10.416

Motorniczowie	ustalenia resortu	w MPK Kraków
1. Maksymalna stawka	14 zł/godz.	14 zł/godz.
2. Dodatek za rodzaj pojazdu	4 zł/godz.	5 zł/godz.
3. Dodatek za przeguby	2.50 zł/godz.	2.50 zł/godz.
4. Dodatek konduktorski	40 zł dziennie	46 zł/dzien.
5. Premia ogółem	40 proc.	46 proc.
6. Średnia płaca	8 800—9.000	10.407

„Stawiam wniosek na KSR o zlikwidowanie premii specjalnej i wprowadzenie premii uznaniowej jako bardziej humanitarnej — mówi dyr. Wilk. — Stawiam też drugi wniosek, by Konferencja zatwierdziła do zrealizowania 200 postulatów. Jak



również proszę o podjęcie decyzji podziału 3 mln 200 tys. zł, pieniędzy przyznanych nam przez resort. Komu je dać?

Przeżyliśmy niewątpliwie dość trudny okres — kontynuuje dyrektor, burzliwa debata ogólnokrajowa przedyskutowaliśmy wszystkie problemy, pora wziąć się do pracy i zrealizować te 200 postulatów. A tymczasem dysputy na wszystkich stanowiskach. Nie realizujemy zadań w poszczególnych grupach zawodowych, np. zadań remontowych. 15 dni opóźnienia w przygotowaniu do zimy. Na dzień dzisiejszy mamy około 90 mln zł w banku zadłużenia i niedobór funduszu płac 10 mln zł. Trzeba te pieniądze wypracować w tym roku bo w banku płacić będziemy procenty. Musimy przekroczyć plan remontów autobusów, torowisk, sieci, raz, że to potrzebne dla życia przedsiębiorstwa a dwa, że z przekroczenia możemy uzyskać poprzez korektę bankową dodatkowy fundusz płac. Apeluję i proszę was: nie czas już w tej chwili na komentarze i dyskusje. Mówiliśmy o rzeczach poważnych ale posłaliśmy do pracy — była to lekcja historii i sprawdzian naszego rozsądku. Apeluję by zebrania które odbywać się jeszcze będą organizowane były po pracy. Wszystkie słusne postulaty musimy zrealizować.

OBRAĐOWAŁA KSR

WIEC

W tych trudnych chwilach nie daliśmy się zwariować a byli wypadki przecież pobicia motorniczów, regulatorki, która nimo to wróciła na stanowisko pracy. Trzeba nam takich ludzi. Apeluję do starszych tramwajarzy towarzysze obudźcie się my musimy tym pracy zachować. 99 procent z naszej załogi sprawdziło się w tych trudnych chwilach i za to wam dziękuję.

DYSKUSJA

Jako pierwszy w dyskusji głos zabrał kierowca z Woli Duchackiej — Stefan Jasek. Powiedział on m. in. „wnioski przedstawione tutaj były już stawiane na zebraniach partyjnych i związkowych. Całkowicie popieram wypowiedź dyrektora Wilka. Przedsiębiorstwa takie jak: MPK,

Mieczysław Dychus z ZET — Nowa Huta. Mówił również, iż źle się stało, że wszyscy kierowcy i motorniczowie bez względu na staż pracy otrzymali 14 zł na godzinę, jak nowy pracownik będzie traktował starszego” (brawa).

Kierowca z ZEA — Bieńczyce; wiceprzewodniczący ORZ Michał Żurek powiedział m. in. „chcę poruszyć wiele spraw takich, które po prostu nie zostały poruszone. Dotąd to siedziałem tutaj jak na chłopskim kabaniku, bo te uwolnienia i zarobki to wyłaziły śmiesznie. Ja chciałbym wiedzieć ile zarobi kierowca nie mający wstęgi (pracuje 4 lata) za 200 godzin (zsum na sali), bo premia to rzecz ruchoma. Prosiłbym o wyjaśnienie tej sprawy.

Tu mam dokument podpisanu przez Komitet Strajkowy, że osoby strajkujące lub wspomagające nie mogą być prześladowane. Okazało się, że tak nie jest. Kierowca z zajezdni Bieńczyce został przetrzecony na drugą zajezdnię podobno dlatego, że zbierał podpisy o usunięciu kierownika Rumiana. Proszę o wyjaśnienie to nie może mieć miejsca ani powtórzyć się więcej.

A teraz delegacja do Warszawy. Ta delegacja pojechała samotnie. Dyrektor pojechał i nie miał go może kto tam wesprzeć w tej Warszawie. Trzeba było pokazać tylko przeciętne zarobki — bo naprawdę my odpowiadamy. Nie można nas zrównać z pracownikami takimi, którzy gdzieś tam na zapleczu pracują i mówią, że mało zarabiają. A oni poprostu obijają się. Garstkę czuć coraz częściej na zajezdniach i to musimy zlikwidować.

Temat Związku Zawodowego (...) Mam około 400 podpisów z Czytym. Jedna zmiana nie podpisała — bo pracowali w nocy. A tak to tylko 5 ludzi się wstrzymało. Wszyscy są dają wolnych związków zawodowych. I sądzi, że jest tak samo we wszystkich zakładach (brawa). Tylko ci ludzie nie znają sprawy, są oderwani (...).

My kierowcy i motorniczowie też jesteśmy ludźmi. Po 200 godzin niektórzy pracują. To jest samobójstwo. Zaproponowałbym aby nadgodziny zlikwidować, bo ja sam byłem takim idiotą, po dwie zmiany robiłem, bo chciałem się ubogocić — dorobiłem się choroby. Proponowałbym ujednolicić stawkę płacy przypuścmy po 50 zł za przepracowane godziny. A to, że dyrektor się martwi, że będą kombinatory, to my tych kombinatorów przypilnujemy (...) I taki wyłazi od razu bezapelacyjnie za bramę. (brawa) Kto chce pracować to musi uczciwie, bumelanta ani wolne związki nie obronią te które powstają.

Ostatnie burzliwe narady, które odbywały się we wszystkich zajezdniach, cały Kraków, c tym wiedział, tylko nasza prasa nie wie wiedziała. Te „Sygnały” komu one służą? Od lat obrażają załogę. Są to takie dialogi, artukulki. Cenzura mówią zniesiona. Nie wiem czy to jest prawda, bo w dalszym ciągu lipie się pisze. Tak samo „Gazeta Południowa” opisała że aktyw partyjny zorganizował spotkanie z ludźmi pracy. To nie był aktyw partyjny, to ja byłem tym aktywnym. O jednej nodze przyszedłem na zajezdnię (...) nie chciałem, żeby obradowano przez moimi plecami. Po godzinie szczytu poprosiłem żeby chłopaki zjechali na zajezdnię. Posłuchali mnie i zjechali, a potem poprosiłem żeby znów podjechali prace Tak samo było w sobotę w nocy. Ten dzień strajk co wybuchło to było niebezpieczne w chwili kiedy Wybrzeże podpisało już umowę (...)

Na marginesie redakcji „Sygnały” wyjaśnia, iż pan Michał Żurek osobiście przeprosił pracujących w redakcji prosząc o publiczne sprostowanie jego wypowiedzi, która wynikała z nieznajomości cyklu wydawniczego gazety.

*

Wstrzymać decyzje o likwidacji premii specjalnej — powiedział — Józef Ciurusz kierowca z Bieńczyce. — Znamiejszyliby się dyscypliną. Proszę byśmy zaakceptowali awaryjnie. Pomocnie na n bo gołymi rękami nie zrobimy”.



wali sprawozdanie z realizacji postulatów, ale prosimy o terminowe wdrażanie wniosków. Wolne związki wprowadziły w życie z dniem ukazania się statutu. Chciałem prosić załogę aby przeprowadzali zebrania w atmosferze spokoju i wielkiej odpowiedzialności, a dyrektorowi podziękować” (brawa)

*

„Chciałbym uzupełnić wnioski z Zakładu Sieci — powiedział Krzysztof Irzyk brygadista — o postulat większego przydziału dewiz na wyjazdy do państw demokracji ludowej. Dlaczego Polak ma się tam czuć jak dziać? (...)

Każdy z nas pojechałby do Libii, Kuwejtu żeby zarobić takie pieniądze, które w naszym państwie są uznawane. Za rok zarobilbym tyle, że przez 10 lat mógłbym nie pracować. Dlaczego te pieniądze, które przywozi się z zagranicy mają inny wymiar. Dzieci się uczą tego, kupuje im się samochody i potem pierwszym pytaniem jest nie



gdzie będzie pracował ale za ile? Żąda najwyższej grupy. My chodzimy pracować a nie do pracy. Kolega Żurek zarzucił nam, że my na zapleczu źle pracujemy. Zapraszamy pana na jedną noc do remontu kapitalnego odcinka sieciowego.

Załoga „Sieci” jest zdyscyplinowana, ale zadania wykonuje, z wielkim wysiłkiem. Nie mamy ani materiałów, ani narzędzi, ani sprzętu. Dział w nocy dostaliśmy cztery wozy sieciowe, dwa od razu zjechały awaryjnie. Pomocnie na n bo gołymi rękami nie zrobimy”.

Na zebraniu 28 sierpnia — mówi Antoni Batko, kierowca z Bieńczyce, przewodniczący ORZ — odbyły się wybory do Oddziałowej Rady. Do mnie dokooptowano trzy osoby powierzając nam opiekę nad całym zakładem i my rzeczywiście czujemy się odpowiedzialni. Kolega L. Siodlak zrobił listę nie porównując się z nami w ogóle i zbierał podpisy. My odpowiadamy za zakład i za wszystko co się w nim dzieje — tak rozumiem swoją funkcję 28-ego na zebraniu mógł wystąpić i powiedzieć, że mu się rada nie podoba, również sref, a nie za plecami bo jeżeli jest bohaterem to do końca. Mnie się wydaje panie Żurek, że pan nie ma prawa wtrącać się do naszego zakładu. My odpowiadamy za swoją załogę. Ja do pana do Czytym nie przychodzę. Koleźcie Siodlakowi nie się nie stało, że został przeniesiony na „Gwardię”. Ma jeszcze lepiej, bo tam są same nowe wozy, a droga z domu jest taka sama. Dziękuję — to wszystko”.

PODSUMOWANIE

Chciałabym zakończyć tak samo jak pan Batko. Dziękuję — to wszystko. Komentarza nie będzie. Po poziomie wystąpienia na KSR sądząc być go nie musi, my się świetnie rozumiemy. I o tym samym myślimy, o tym, by było jak najlepiej nam wszystkim. Sądzę, że i nasi uważni czytelnicy wybaczą nam „to bez komentarza”. Ale ta zbyt długa relacja nie miałaby zakończenia gdyby choć w skrócie nie podać jakimi końcowymi wnioskami zakończono te obrady. Był moment kiedy wyszłam z narady — poczułam się trochę oceniona nie tak. Posłuszę się więc protokołem Komisji Uchwał i Wniosków. Sporządzili go ludzie, których wybrałmy do sumiennego notowania tego co się działo.



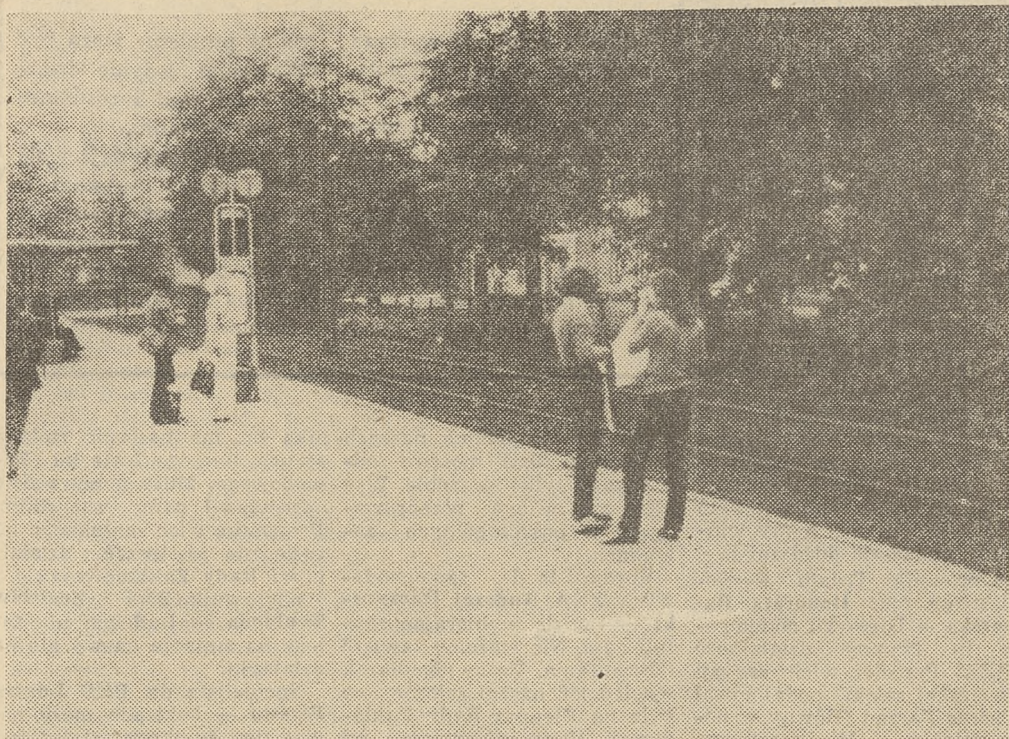
Na zdjęciu: Eugeniusz Pasternak z Zakładu Budowlanego i Stanisław Kowalski z Nadzoru Ruchu, członkowie Komisji Wnioskowej skrupnie notują wnioski zgłaszane przez dyskusyjantów.

Po zapoznaniu się z wnioskami i postulatami załóg MPK zgłoszonych na spotkaniach z dyrekcją przedsiębiorstwa z kolektywem społeczno-politycznym Konferencja Samorządu Robotniczego zatwierdza wnioski zgłoszone w ilości (zgrupowane tematycznie) 205 pod adresem MPK, w tym 32 nie będą realizowane (... wyszczególnienie ...) oraz 104 do władz terenowych i nadzórnych, których realizacja może być spełniona po uwzględnieniu realiów polityczno-gospodarczych w kraju.

Ponadto poszerzono listę postulatów dotychczas zgłoszonych o 15 nowych wniosków. Nie będą cytowała ich treści bo znowu, wydaje mi się, że są do wglądu u kierownictwa zakładów i znowu limituje mnie papier, którego jak twierdzi pan Żurek — szkoda. Sądzę że informacje dotarły do załogi. Zacytuje tylko jeszcze fragment protokołu: „Kontrolę nad wykonaniem postulatów załogi powierza się Prezydium Samorządu Robotniczego, zobowiązując jednocześnie dyrektora przedsiębiorstwa do złożenia sprawozdania, jak również wnosić, aby Prezydent m. Krakowa przedłożył dalszą informację o realizacji wniosków zgłoszonych pod adresem jednostek nadzórnych na najbliższej sesji KSR”.

JANINA DZIURO
Fot. Cz. Dylowicz

Trudne problemy mogą być rozwiązane



Dietla — wniosek nr 125. Ustawić przystanek podwójny na skrzyżowaniu Dietla — Sradom — Krakowska oraz Boh. Stalingradu i Most Grunwaldzki oraz na Matecznym — tylko dla wozów tramwajowych z pojedynczymi przyczepami. Postulat zrealizowano na ul. Dietla, nie jest on możliwy do realizacji na Matecznym.

W PODGÓRZU

U MOTORNICZYCH

W przedsiębiorstwie trwają zebrania, na których dyrektor naczelny przedstawia załozde stopień realizacji postawionych wcześniej postulatów i wniosków. W takim właśnie zebraniu uczestniczyłam 16 września w ZET-Podgórze.

Z wypowiedzi dyrektora wynikało, że ogółem załoga zgłosiła 700 wniosków. Wiele z nich pokrywało się, bądź wykluczało. Ostatecznie komisja wnioskowa pozostawiła do realizacji 281. Z tego 37 wniosków jest nierealnych w trakcie realizacji jest 68. Pozostało zrealizować 169. Mowa tu oczywiście o wnioskach zgłoszonych pod adresem władz przedsiębiorstwa. Dla przykładu, już w tej chwili wyeliminowano stosowanie kilku kar za to samo przewinienie. Wprawdzie dotychczas kara była jedna — np. nagana, ale pociągała za sobą szereg konsekwencji. Po analizie kar przez kolektywę, w poszczególnych zakładach, te lżejsze zostaną zatarte — mimo, że termin jeszcze nie upłynął i te osoby mogą być przeszerzowane.

Zostanie przeprowadzona korekta rozkładów jazdy w dni wolne od pracy, z ograniczeniem wcześniejszych wyjazdów włączanie. Nie będą przyszanowane urlopy w marcu i listopadzie, więcej będzie natomiast urlopów w czerwcu, lipcu i sierpniu. Znosi się zasadę oddawania odzieży ochronnej po przewidzianym okresie użytkowania. Jeżeli przedsiębiorstwo nie będzie w stanie zakupić rękawic skórzanych, rozpatrywana jest sprawa ekwiwalentu.

Następnie dyrektor przedstawił relację plac w przedsiębiorstwach komunikacyjnych naszej grupy. Mieli pretensje motorniczowie, że liczy się im średnią łącznie z premią specjalną, a tę nie zawsze się dostaje. Skrupulatnie natomiast upewniali się, czy podana średnia płaca pracowników umysłowych, jest już z premią kwartalną. Już od pierwszego września zasiłek ze związków zawodowych będzie otrzymywało każde z rodziców, i nie jak dotychczas 800 zł a 1500 zł. Zmienione będą także regulaminy pożyczek mieszkaniowych na remont i zasiłków pośmiertnych.

Co do postulatów zmian na stanowiskach kierowniczych w tym zakładzie, dyrektor przyrzekł ustosunkować się do tego postulatu po powrocie ze szpitala zainteresowanych. Chociaż jak powiedział, zrobi to bez przekonania, bo akurat takich kierowników życzyłby sobie wszędzie. W tym momencie zebrani poprosili by ten postulat wykreślić, że za-

rzuty do kierownika Mikulskiego były jednostkowe i nie-przemysłane, i że w ogóle to załoga nie pozwoli mu zrobić krzywdy.

Ponownie wyniki problem książeczki mieszkaniowej dla sieroty. Jeden z dyskutantów poprosił by w końcu to wyjaśnić bo chodzą słuchy że „sprawa nieczysta”, ludzie mówią że np. pieniądze przeznaczone na ten cel za skasowany tramwaj, pobrali ci co przy tym nie pracowali. Jak się wyraził dyskutant ludzie mówią także, że między innymi był tow. Sroka, że prawdopodobnie im te pieniądze wejdą do średniej na „trzydziestą pensję”. Ktoś z sali rzucił, że „jest to okradanie”. Prosił o wytłumaczenie się i wyliczenie.

Podjął się tego zadania tow. Feliks Sroka. Prosił by nie oskarżać, ludzi publicznie jeżeli nie ma się dowodów. Powiedział, że to sprawa kwalifikująca się do sądu. Wytłumaczył, że ani pieniędzy za skasowany tramwaj — nie pobierał ani pozostałych nie trzymał we własnej kieszeni. Pieniądże są w banku i są na to dowody. Sprawa ciągnie się tak długo dlatego, iż chcieli by wszyscy zainteresowani byli przy wręczeniu książeczki, a przecież ostatnio był sezon urlopowy. Wyjaśnienie potwierdzone głośno przez jedną z pań zostało przyjęte przez zebranych.

Z relacji Jana Piotrowskiego wynikało, iż źle się dzieje w podgórskiej zajezdni. Ludzie podzieliли się na pięć grup wrogo do siebie nastawionych. Jedną grupę tworzą byli działacze, drugą obecni, trzecią ci co stoja z boku i obserwują, czwartą grupa młodzieży i piątą starzy pracownicy. Rozsyłane są do wielu anonimów w których jest nawet informacja gdzie poszły kopie a brak tylko drobny... podpisu autora.

Prosił także o przywrócenie ciatatów dla pracowników administracji przyznanie o dzieży profilaktycznej pracownikom sekcji technicznych. Dyrektor odpowiedział również na postulat pracowników zmiany nocnej z zaplecza. Zniesienie zmiany nocnej nie jest proste, gdyż większość pracowników tej zmiany chce tak pracować co potwierdzili pod-

Jeden z motorniczych stwierdził, że z tymi podwyżkami i zarobkami w tej grupie nie jest tak jak mówił dyrektor. Potwierdzał to paskami z wypłat, które nazwał „stawką większą niż życie”.

Postulował znieść dla motorniczych „pracę za wolne”. Wywołał tym burzę. Przecież nie ma przymusu. „Za wolne pracuje kto chce dlatego więc nie pozwól ludziom zarobić”. Chyba mieli rację. Trochę racji miał także dyskutant. Prawdopodobnie w o-bliczeniach jego wynagrodzenia wkraśl się błąd i podwyżka nie wynikała z niego, zbyt jasno. A swoją drogą kiedyś w końcu zniknie problem tych pasków. W tej chwili ich układ jest taki jakby jego celem miała być niemożliwość odczytania ile za co się zarabia.

Wątpliwości co do wzrostu plac rozwiązał chyba jeden z ostatnich dyskutantów Ryszard Salawa, członek egzekutywy POP — przynajmniej mnie przekonał — zapytał zebranych ile wzrosły od 7 lat ceny. Ustalono, że o 300 proc. Wobec tego — stwierdził — mnie zarobki wzrosły w tym okresie pięciokrotnie. Gdy przyszedłem do pracy siedem lat temu zarabiałem 2 tys. Dziś zarabiam 10 tys. „tylko za czyste godziny turnusowe”.

Potwierdził, że załoga jest skłócona. Że zniknęło koleżeństwo i życzliwość. Jest zła atmosfera. Klimat nie sprzyja dobrej pracy. Najwyższy czas by z tym skończyć. Były jeszcze zastrzeżenia do BHP, że jest bałagan w zakładzie, że behapowcy są tylko wtedy gdy jest wypadek i po to by ludzi straszyc. Dyrektor wyjaśnił, że nastąpiło pomylenie pojęć. BHP nie jest od sprzątania a od egzekwowania przepisów bezpieczeństwa. Za porządek odpowiada kierownik zakładu. Tak, stwierdził ktoś z sali, ale aktualnie jest tylko jeden i nie da rady wszystkiemu sam. Przecież tylko jego żęście zostawili — kontynuuje dyrektor. Na poprzednim zebraniu wyrzuciliście pozostałych.

Z moich relacji z konieczności nie kompletnych widać — że problemów poruszono wiele. Jeżeli po tym zebraniu ludzie zrozumieją, że by postulaty zostały zrealizowane potrzebny jest spokój, jedność i praca, to już będzie bardzo dużo. Oby.

F. SERWIN

U kierowców w Czyżynach

W Czyżynach na pierwszej części zebrania gdzie dyrektor przedsiębiorstwa omawiał realizację postulatów załogi nie byłam.

Przedstawiam zatem tylko relację z dyskusji. Nie wszyscy zebrani uwierzyli danym liczbom dotyczącym plac, które przedstawił dyrektor. Zawarto więc umowę że Michał Żurek dobierze sobie jeszcze jedną osobę, dostaną delegację i pojedą do innych przedsiębiorstw komunikacyjnych sprawdzić raz jeszcze. Pan Żurek powiedział także, że wśród załogi potworzyli się obozy. Stara gwardia szczuje załogę i podkłada nogi. Stwierdził także, iż nie wie kto podpisał przed KSR-em Nogalskiego bo przecież nikt inny jak właśnie Nogalski pomógł mu rozbić „mafię Koscielskiego”. Powiedział że tych co chodzą po zakładzie nie wiedzieć za czym i piją wódkę, będzie się wyrzucać za bramę. Na zebranie czyżynskiej załogi był zaproszony przedstawiciel Wolnych Niezależnych Związków Zawodowych HiL. On też starał się wyjaśnić ideę i sens powstania Wolnych, Niezależnych Związków Zawodowych. Stwierdził, że statut oparty jest ramowo na porozumieniach zawartych z Międzyzakładowymi Komitetami Strajkowymi Wybrzeża i Huty Katowice z komisjami rządowymi. Członkami tych związków mogą być wszyscy.

Poszczególne kierownictwa zakładów pracy muszą tym związkom zapewnić udział w zarządzaniu i rozdzielaniu funduszy.

Po rejestracji nowych związków będą one mieć konta bankowe tworzone ze składek członkowskich.

Po likwidacji starych rad przejmą ich majątek.

„Nie znamy statutu ani jednego, ani drugiego — związek stwierdził pan Ciolek. Obecność kilku związków, to niepotrzebny bałagan w Polsce i rozbić w ruchu robotniczym. Chcemy mieć statuty wszystkich i wtedy opowiem się za jednym „Nam jest potrzebny taki związek który by nas bronił. Taką rolę mogłaby spełniać partia gdyby była nie rządząca a nadzorująca. Nie może być związków regionalnych. No bo co na przykład hutnicy mogą dać tramwajarzowi. To musi być organizacja resortowa” — powiedział J. Brylski. We wcześniejszej dyskusji część pracowników miała pretensje do

panów: Zdzisława Mazurka i Stanisława Mirka o talony, dużą liczbę godzin zapłaconych a według nich nie „przejeżdżonych”. Pan Mazurek uważa, że jeżeli były tygodnie, że nie widział żony i dzieci bo był w pracy to i ma godziny. Stwierdził że gdyby pan Żurek — nie chorował miesiącami a pracował, miałyby ich też dużo. Miał pretensje do partii, że ta umożliwiła i wykształciła ludzi, którzy wtedy jej klaskali i głośno krzyczeli, a dziś na nią pluja i także krzyczą ale na partię.

Prosił dyrektora o wyjaśnienie sprawy podwyżek dla najniższej zarabiających umysłowych pracowników na zajęciach, które wraz z podaniem im ręki do pocałowania mieli przyręczone w dyrekcji. Na tym się jednak skończyło, dotąd przyrzeczenia nie dotrzymano.

„Przeistniały wreszcie na siebie nalać — powiedział kierownik stacji obsługi Samoborski — przeistniały mówić a chwycić się do roboty. Dość już tych dyskusji i rozgrywek. Zaczniemy wreszcie pracować a rządy zostawmy dyrektorowi i sekretarzowi.

Po co ludzie publicznie wyciągają sobie brudy? Samym gadaniem niczego nie poprawimy. Mnie kiedyś kolega Mirek powiedział, że będzie strzelał. Przepraszam więc wszystkich jeżeli kiedyś obraziłem. Weźmy przykład z pana Władysława Nowaka. Chciałem mu przy wszystkich podziękować za lata sumiennej pracy. Dziś odchodzi na emeryturę. A my bądamy w końcu jedną załogę.

Z kolei zabrał głos sekretarz POP, S. Mirek.

Stwierdził, że to wszystko co się dzieje to są osobiste rozgrywki. Nie mówi się o tym co trzeba. Nie mówi o dobrym i złym. On w przedsiębiorstwie przepracował 24 lata. Miał szczęście w tym czasie ani raz nie chorował. A za 24 lata pracy to chyba talon na maszynę do szycia też mu się należy. Dlatego nie mówi się o tym, że ludzie biorą zwolnienia lekarskie i jadą w tym czasie za granicę? „Faktycznie był taki żart o tym strzelaniu. Samoborski rączkę podaje na zgodę i bierzmy się do roboty” — zakończył.

„Najgorsze w tym wszystkim jest to że jesteśmy skłócony” — powiedział dyrektor. Nie ma wśród nas jedności. Za talon

i kostkę margaryny nie tworząmy Targowicy. Nikt z sąsiadów nam nie da za darmo. Musimy sobie sami zapracować!! Następnie L. Nogalski stwierdził, że nikogo nie obraził i przeproszał nie będzie. Chodziło o jego wcześniejsze wypowiedzi na KSR. Udawałnial że jego stwierdzenie było oparte na faktach. Miał pretensję do pana Żurka, że nie obstarwił się ludźmi mądrymi. Według niego są tam tacy których reputacja może budzić wątpliwości.

Powiedział, że ma pretensję do p. Żurka o to iż podszedł do niego i zapytał: „podpisał już listę — chodziło o akceptację Wolnych Niezależnych Związków (przy. aut.)” odpowiedział, że nie wie o co tam chodzi i nie podpisze. Wobec tego jesteś piątą na czarnej liście”.

Stwierdził także że żadne podwyżki kierowcom nie są potrzebne, bo sami dobrowolnie tracą pieniądze — np. premie. Zarobić można dużo ale trzeba pracować. Był za tym by podnieść pensje na zaplecze. Stwierdził, że gdyby miał nawet 15 tysięcy nie poszedłby tam pracować. Woli być kierowcą. Postulował, by premie specjalną utrzymać na dotychczasowych zasadach.

Były także głosy o nieczytelności pasków, za długim okresie używalności odzieży ochronnej. Te sprawy są jednak w trakcie realizacji. Dlatego ich nie będę poruszać.

Jeden z młodych kierowców, powiedział, że to dobrze iż dyrektor szuka pieniędzy, ale dlaczego zabiera kierowcom i z tego tworzy paragrafy? Chodziło mu o to, że spowodował wypadek i płaci za rozbity autobus. Idealne wyjście z sytuacji widzi w ubezpieczeniu Auto-Casco.

Dyrektor stwierdził, że może ubezpieczyć jego autobus. Tylko jeżeli wypadek będzie z jego winy, będzie płacił PZU i to trochę więcej. Zebrani ustalili, że do momentu powstania statutów nowych związków i ewentualnego zaakceptowania jednego, działa wybrana aktualna Rada Oddziałowa.

Z braku miejsca wypowiem się nie wszystkich dyskutantów tu ujęłam. Nie wszystkich też mogłam cytować gdyż starałam się ująć główne myśli i problemy. Oddać atmosferę zebrania.

F. Serwin

W Zakładzie Sieci i Podstacji

(Dokończenie ze str. 3)

chodzą. Mieli pretensje także o to, że są ludzie na etatach fizycznych a w biurach siedzą. Miano zastrzeżenia do podziału nagród z tytułu likwidacji złomu. Jak wyjaśnił pan Irzyk chodzi o to że oni porządkują złom

tnąc i wiążąc, i oddają do magazynu. Rola więc magazynu w jego upłynianiu jest znikoma a pieniądze z tego tytułu dużo większe niż dostają ci co przy nim pracowali.

Wiele kontrowersji wzbudził też limit opłat za wczas

Obawiam się, iż po lekturze tych zwyczajnych relacji, prawie bez komentarza, odczuwacie niepokój, tak jak ja go odczuwam.

Po pierwsze — z powodu ilości zebrzań. Już we wstępie wyliczyłam ilość zebrzań oficjalnych. Ile było nieoficjalnych nie wiem, nie byliśmy zaproszeni.

Po drugie — gdy się czyta artykuły ma się przed oczyma widmo rozgrywek personalnych między kolegami „po fachu” jak też pracownikami a kierownictwem. Coś tak jakbyśmy chcieli pozalać własne sprawy i tych, którzy nam kiedyś (w naszym mniemaniu) wyrządzili krzywdę; obojętnie czy był to kolega czy szef. A przecież rzecz nie w załatwieniu zadawnionych urazów osobistych i to musimy sobie wszyscy uświadomić. To fakt, że jest w tej chwili klimat „by takiemu jednemu czy drugiemu przyłożyć”. Ale czy o to nam idzie?

Po trzecie — brak informacji. Wiemy czego chcemy ale i nie wiemy. Konkretnie chodzi o utworzenie Niezależnego Związku Zawodowego. Jednego — takiego, którego statut odpowiadałby wszystkim pracownikom. Tymczasem po przedsiębiorstwie krąży różne statuty no i tworzą się grupy; podgrupy. Pracownicy pytają — nikt nie zna odpowiedzi. Dlatego jestem za głosem rozsądku, za tymi wszystkimi, którzy rozumieją potrzebę jednolitości i myśla.

Nie wprowadzajmy chaosu w nasze codzienne życie: należy opracować najpierw statut (przedstawiciele załóg poszczególnych Zakładów powołali do tego celu Komisję), potem dopiero zebranie, potem podpisy. A wcześniej praca, bo choćbyśmy wymyśliли najmańdrzejszy statut, stworzyli najprawoładniejszą załogę gdy zawaliłoby robotę nie będzie potrzeby ich istnienia. (j.d.)

F. SERWIN

Trudne problemy mogą być rozwiązane

BEZ PARTYKULARYZMU

Głosujemy przeciwko głosowaniu

Parę minut przed 9-tą już się wywiązuje się dyskusja. Wyczuwano się w Zakładzie Pani **Marta Michałowska** Eksploatacji Tramwajów w chce wyjaśnić sprawę zapodłgórzu lekki niepokój. Chodzi jej Grupkami stojący motorni o to, że dyrektor dostał trzy czubwie; więcej chyba niż na co dzień zjeżdżających składów tramwajowych. Do zebrań pozostało ponad pół godziny. Czekamy.

Wyborcze zebranie do Rady Oddziałowej otwiera przewodniczący Komitetu Robotniczego tow. **Jan Piotrowski**, jego też zebrani delegaci akceptują na przewodniczącego zebrania. Spośród 52 delegatów wybranych przez załogę w jawnym głosowaniu nie przybyło 4. Przewodniczący zapoznaje zebranych z projektem regulaminu. Spośród zebranych delegatów będzie wybrana 9-cio osobowa Rada Zakładu. Przewidzianych jest pięciu przedstawicieli motorniczych, trzech z zaplecza i jedna osoba z administracji. Przed głosowaniem powstaje dylemat: jak ustosunkować się do byłych działaczy ORZ Stanisława Majki i Jana Maciuszka? Odbija się więc głosowanie mające wyjaśnić czy będą mogli być wybierani. Większość delegatów jest za nie. Ktoś zauważa, że to niesprawiedliwe bo przecież ich ludzie wybrali ponownie w głosowaniu jawnym. Powstaje więc projekt głosowania przeciwko głosowaniu poprzedniemu. Znow większość jest przeciw. I wtedy ktoś przypomnieć zauważa, że obydwaj głosowania miały się z celem bo przecież ci ludzie skoro nie mieliby popularności nie zostaliby po prostu wybrani w głosowaniu na kandydatów. Powstaje jeszcze problem panów: Ciekło i Więckowskiego. Także są delegatami wybranymi przez załogę, są motorniczymi, ale jako szkolący motorniczych należą do Działu Szkolenia. Pan Janusz Wojtaszewski jest zasilającym a statut mówi, że mogą być wybierani ludzie zatrudnieni w pełnym wymiarze godzin i należący do związków. W naszym przedsiębiorstwie nie należą. Odpadają więc także te trzy kandydatury.

O głos po raz pierwszy prosi kobieta pani **Teresa Kopeć**, prosi zebranych by nie głosowali na pijaków i bumelanów, mówi „nie chcemy by tacy nami rządzili”. Wtedy chyba na znak protestu wstaje 8 delegatów stwierdzając, że „to są parodie” i wychodzi z sali. Przewodniczący zarządza przerwę.

Nie wiem jakich perswazji użyto, ale protestujący przeciw dyskryminacji pijaków wrócili. Zaczyna się głosowanie. W trakcie liczenia głosów

Parę osób narzeka na baglagan Działu Socjalnego. O głos prosi wtedy **Tadeusz Tworek**, „słuchajcie krytykuje się wszystkich i wszystko. Popatrzmy jednak z innej strony. Ja wczoraj nie dostałem posiedzenia więc do pani J. Kalinowskiej do Działu Socjalnego by uwzględnił mnie jeżeli ktoś zrezygnuje. Niedługo wraz z żoną wyjeżdżamy z Krakowa. Okazało się, że w ostatniej chwili miejsce się zwolniło. Pani Kalinowska wydzwaniła parę razy i za mną i za żoną. Prosiła w końcu znajomych by odszukali mnie w domu a gdy nikogo nie będzie zostawił kartkę. Tak też zrobili, dzięki niej w wczasy pojechałem. A przecież nie miała takiego obowiązku. Nie jest więc tak źle”. Wcześniej było wątpliwości w sprawie przewodniczący Rady Zakładowej **Ryszard Laskowski**. A więc po kolei: dyrektor dostał zapomogę na wniosek właściwej Rady Oddziałowej. Faktem jest że dyrektorowi w przedsiębiorstwie zginęło całe miesięczne wynagrodzenie, miała prawo Rada zapomogi udzielić gdyż dyrektor także płaci co miesięczne składki. Rada Zakładowa nie podpisuje się. Mają takie uprawnienia Rady Oddziałowe. Listy na miesz-

(Dokończenie na str. 7)

Niewiele osób z tych, które swoje kroki kierowały w dniu 16 września br. do świetlicy przy ul. Bocheńskiej na Plenum Rady Zakładowej, wiedziało już o bardzo ważnym wydarzeniu jakie miało miejsce 13 września w najwyższych naszych władzach związkowych. Informacje o oderwaniu się Zarządu Głównego naszego Związku Zawodowego od CRZZ, podał zebrany przewodniczący Rady Zakładowej **Ryszard Laskowski**.

Jak ukierunkuje się teraz praca naszej organizacji związkowej?

„Powinny być niezależne. Nieważne też jak się będą nazywały ale żeby każdy czuł się przez nie chroniony i żeby był sprawiedliwy podział. Proponuję jednak by były jedne, bo tylko takie mogą być gwarancją jednoci załogi” — I sekretarz KZ PZPR **Ryszard Borowski**.

Z uwagi na zmiany w instancjach związkowych, Plenum Rady Zakładowej z miejsca przybiera inny niż zwykle charakter. Obrady przebiegają w poszerzonym składzie. Uczestniczą w nim przede wszystkim członkowie Plenum i ludzie nowi, dokooptowani (z wyboru) przez załogi w poszczególnych jednostkach organizacyjnych naszego przedsiębiorstwa.

Czteromiesięczną zaledwie działalność Rady Zakładowej przedstawia sekretarz Rady Zakładowej **Helena Białkowska**. Mówi o sprawach jakie kier Rada Zakładowa załatwiała w czasie swojej krótkiej kadencji, o tych które można jeszcze usprawnić oczywiście z korzyścią dla załogi, a które wyrażone zostały w formie postulatów. Krytykuje działalność CRZZ.

Przewodniczący **Ryszard Laskowski** informuje, że od dnia 1 września zwiększone zostały zasiłki z tytułu urodzenia dziecka ze zł 800.— na 1500.— Zasiłek ten należy się zarówno matce jak i ojcu dziecka. W przypadku zgonu członka rodziny, kasa związkowa wypłaca obecnie 1500 zł dawniej 1000 zł W przypadku zgonu członka związku zawodowego zł 2500 — dawniej 2000 zł.

Wywiązuje się ogólna dyskusja ...

Zastępca kierownika Zakładu **Taksówek Andrzej Balon** mówi — Szereg związków zawodowych odrywa się od CRZZ. Nowy projekt ustawy jest korzystniejszy dla pracowników niż dawny. Proponuję zapoznać się z nim przez przeczytanie odpowiedniego artykułu w „Głosie Pracy”. Proponuję również dać wotum zaufania Radzie Zakładowej. Uważam, że nie ma potrzeby jej zmieniać. Należy

podejmować uchwały i dawać je do realizacji. Jest nas dużo — dlaczego więc nie może być Związku Pracowników Komunikacji Miejskiej?

Motorniczy ZET Nowa Huta **Mieczysław Dychus** — Jest nam obojętne kto będzie rządził, może być ta sama Rada Zakładowa, żeby było tylko sprawiedliwie.

Kierownik ZNT **Zdzisław Skubieda** — Musimy wyjść do załogi, zapytać który związek wola i na który się decyduje. Związkowców należy płacić ze składek, a nie z puli dyrektora. Jestem członkiem Plenum Rady Zakładowej, długoletnim działaczem związkowym i uważam, że skoro załoga zgłosiła wotum nieufności do Rady Zakładowej, to należy ją zmienić, a my winniśmy podać się do dymisji.

Kierownik Działu Ekonomicznego mgr **Honorata Bachorska** — Dlaczego poddawano tu krytyce działalność CRZZ? Przecież wiele decyzji dla naszej załogi podejmował właśnie Zarząd Główny w porozumieniu z Ministerstwem.

Z PLENUM RADY ZAKŁADOWEJ

Samorządne, niezależne...

Na wielu zebraniach załoga składała wotum nieufności dla obecnej Rady Zakładowej. Popieram wniosek kierownika ZNT Z. Skubiedy o rozwiązanie Rady Zakładowej i dokonanie nowych wyborów. Jako długoletnia działaczka związkowa mam pretensje do Rady Zakładowej, że nie wystąpiła na ostatniej KSR z żadnym programem.

Motorniczy ZET Podgórze **Krzysztof Ogorzałek** — Ludziom nie chodzi o to jak się będą nazywały związki zawodowe, chodzi o to aby były niezależne od czynników politycznych, godnie i dobrze reprezentowały interesy robotników.

Kierowca autobusowy ZEA Bieńczyce **Józef Ciurus** — Przypomnę sobie do moich przedmówców Zawiesić działalność Rady Zakładowej i Związków Zawodowych. W oparciu o komitety strajkowe, powinno dokonać się wyboru do nowych władz związkowych.

Każde działanie wymaga rozsądku — przemyslenia. Warto przypomnieć, iż wszelkie postulaty, umowy czy programy muszą być zgodne z zasadami demokracji i naszą konstytucją. Gdy jakaś sprawa jest dyskusyjna należy zasięgnąć opinii prawnej. Apelujemy o jedność poczynań, gdyż

trudne problemy mogą być rozwiązane jedynie dzięki jednolitej woli i rozumnemu postępowaniu.

Partykularyzm dający się zaobserwować ostatnio w naszym przedsiębiorstwie prowadzi do nerwowości i agresywności w chwili gdy potrzeba spokoju i równowagi. (j.d.)

wych we wszystkich naszych zakładach. Dziś możemy odpowiadać tylko za siebie. Wybory muszą być przeprowadzane w poszczególnych zakładach.

Specjalista ds. samochodowych ZNA **Andrzej Daczyński** — Ludzie wybierając zaufali nam. Nie możemy zawieść ich zaufania. Mamy obowiązek powiedzieć naszej załodze co było na Plenum Rady Zakładowej. Mam informacje od

nika br. ma nastąpić zmiana statutu naszego Związku Zawodowego. Może nowy będzie odpowiadał nam wszystkim. Proponuję więc zaniechać, a na razie nie zawieszać działalności Rady Zakładowej.

Kierownik ZNT **Zdzisław Skubieda** — Ludziom nie zależy na zmianie nazwy ale na działaniu.

Specjalista ds. BHP **Lucjan Biskup** — Nikt nie może powiedzieć, że obecny statut jest zły. Trzeba go tylko poszerzyć — dodać nasze postulaty.

Dyrektor ds. pracowników mgr **Stanisława Kostro** — Możemy opracować własny statut i zarejestrować związek w sądzie w Warszawie. Pyć może uda nam się opracować statut wzorcowy, taki, że inne przedsiębiorstwa komunikacyjne wezmą go za przykład. Jeżeli jednak uznamy, że korzystniejsze dla naszej załogi będzie połączenie się z innymi przedsiębiorstwami w związku branżowym, to przyłączmy się do nich.

Przewodniczący Rady Zakładowej **Ryszard Laskowski** proponuje powołanie zespołu do opracowania projektu statutu. Z sali padają nazwiska... kierownik ZNT Z. Skubieda, dyrektor ds. pracowników S. Kostro, motorniczy ZET Podgórze **K. Ogorzałek**, kierowca ZEA Bieńczyce **A. Batko**, kierowca ZT **Michał Karyczek**. Jeż po Plenum (na Plenum RZ nikogo z ZEA Czyżyny nie było), dokooptowany zostaje jeszcze kierowca ZEA Czyżyny **Michał Zurek**.

Podjęta zostaje uchwała o zawieszeniu działalności obecnej Rady Zakładowej.

*

W najbliższych dniach, wybrana komisja przystąpi do opracowywania nowego statutu samorządne, niezależnego związku zawodowego pracowników MPK. Musi on być zgodny z naszą konstytucją i ze wszystkimi interesami załogi, musi uwzględniać wszystkie słuszne jej postulaty, a zatwierdzenie jego nastąpi dopiero po szerokiej konsultacji z załogą.

M. B.

Powstał Zakładowy Komitet Założycielski Wolnych Związków Zawodowych

29 września w sali przy ulicy Bocheńskiej zebrali się przedstawiciele 13 spośród 14 zakładów naszego przedsiębiorstwa, by przedyskutować sprawę formy, jaką przybierze działalność związkowa w MPK. Zebrani powołali spośród siebie 15-osobowy Komitet Założycielski Wolnych Związków i zobowiązali członków Komitetu do przeprowadzenia sondażu (ankietyzacji) wśród załogi na temat jaka forma działalności związkowej ma być przyjęta. W dyskusji mówiono o sprawach bardzo różnych. Obok rzeczowych, konkretnych, potrzebnych wystąpień, były i inne, nieodpowiedzialne, niekiedy demagogiczne. Pozwólcie Czytelnicy, że pominię je w swojej relacji.

Krzysztof Ogorzałek poinformował zebranych o dotychczasowych pracach Ko-

misji Statutowej i stwierdził, że on wypowiada się za przystąpieniem do „Solidarności”, poparł ten głos **Michał Zurek**, twierdząc, iż w Krakowskiej Radzie Związkowej nasze przedsiębiorstwo na pewno mieć będzie odpowiednią rangę. **Stefan Karendal** poinformował zebranych o utworzeniu w Zakładzie Naprawy Tramwajów Komitetu Założycielskiego Niezależnych Związków Zawodowych „Solidarności”. Wstępnie obłożono, że przynależność do nowej organizacji będzie zależała od relacji obecnych na zebraniu około 60 — 70 proc. załogi. Pozostali bądź wstrzymują się jeszcze z decyzją, bądź nie chcą zmieniać przynależności związkowej.

Tadeusz Cygan z kolei postulował rozszerzenie kontroli nowych związków

nad administracją i jeszcze raz przypomniał jakże zdevaluowaną do niedawna prawdę, że ludzi należy oceniać według ich postaw, a nie przynależności, czy stażu pracy.

Józef Ciurus prosił zebranych, by dołączyli do tych którzy walczą o słuszne robotnicze postulaty. Na moment zebranie zakłócił niemiły incydent, gdy jeden z naszych pracowników usiłował wykorzystać jego przebieg na wylewanie osobistych założeń i demagogiczną propagandę, ale energiczna postawa dyrektora **Ignacego Wilka**, jak i zebranych, pozwoliła przywrócić na sali atmosferę powagi i spokoju.

Jednogłośnie uchwalono powołanie Zakładowego Komitetu Założycielskiego Niezależnych Wolnych Związków Zawodowych

„Solidarności” w skład którego weszli: **Michał Karyczek** z Zakładu Taksówek jako przewodniczący, **Józef Ciurus** z ZEA Bieńczyce, jako zastępca, **Krzysztof Ogorzałek** z ZET Podgórze jako sekretarz oraz **Stanisław Dyląg** i **Elżbieta Giermek** z ZNT, **Stanisław Słusarczyk** z Zakładu Sieci, **Bolesław Dudek** z ZNA, **Marian Salamon** z Zakładu Torów, **Andrzej Nowicki** z Zakładu Budowlanego, **Michał Zurek** z ZEA Czyżyny, **Zbigniew Babiuch** z Zarządu Przedsiębiorstwa, **Teresa Laskowska** z Pionu Ruchu, **Kazimierz Wierciak** z ZEA Wola Duchacka, **Stanisław Gadek** jako członkowie. W terminie późniejszym dokooptowany zostanie przedstawiciel Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego, którego przedstawiciele nie przybyli na zebranie. (KG)

POTRZEBA ROZWAGI

Tworzenie

Żyjemy w ciekawych i trudnych czasach. W tej sytuacji, aby nadać za szybko przebiegającym wydarzeniom, nasza gazeta powinna ukazywać się przynajmniej dwa razy w tygodniu. Przecież niemal każdy dzień przynosi nowe, ważne dla wszystkich pracowników sprawy. Największe zainteresowanie budzi w tej chwili kwestia Związków Zawodowych. Stąd wiele uwagi tej właśnie sprawie poświęcamy.

22 września o godzinie 12.00 odbyło się pierwsze zebranie statutowe nowych Związków Zawodowych. Jako przedstawiciel redakcji przysłużywałem się dyskusji. Nie była ona łatwa, mimo, że w zasadzie ograniczała się tylko do ustalenia kwestii wstępnych. Okazało się jednak, że te sprawy są bardzo trudne. Trudne, bo nie ma przynajmniej, jak dotąd odpowiednich wzorów, wszystko trzeba więc tworzyć od nowa. I tak przypadkowo, wiele mówiono o sposobie wyboru przedstawicieli do nowej Rady Zakładowej, która przyjmie jakąś, jeszcze dziś nie ustaloną nazwę. Proponowano wybory bezpośrednie, jako najbardziej demokratyczne. Ta propozycja wydawała się być najslusniejsza. Przy bliższych rozważaniach jednak okazało się, że właśnie wybory delegatów spośród wszystkich pracowników przedsiębiorstwa, których nazwiska umieszczone będą na jednej liście, przez wszystkich zatrudnionych w MPK, nie będą zbyt demokratyczne. Pomijając już trudności techniczne, to przecież taki sposób wybierania, zapewniłby zdecydowaną

(Dokończenie na str. 7)

Tworzenie

(Dokończenie ze str. 6)

przewagę we władzach organizacji na szczeblu przedsiębiorstwa, zakładom posiadającym największą liczbę pracowników. Jasne jest bowiem, że głoszący skresiali by przede wszystkim pracowników innych zakładów, pozostawiając na listach nazwiska kolegów z tego samego zakładu. Po podsumowaniu głosów, mogło by się więc okazać, że w nowych Związkach Zawodowych wyłączny głos mają zakłady eksploatacyjne. Z całą pewnością niewiele by to miało wspólnego z demokracją, o którą nam przede wszystkim przecież chodzi. Rozpisałem się o tej, nie najważniejszej w końcu sprawie, tak obszernie, aby choć w przybliżeniu dać czytelnikom przykład trudności, na jakie co chwila narażona była komisja.

I choć nie traciła ona czasu, to jednak to pierwsze, sprawom organizacyjnym poświęcone zebranie, trwało cztery godziny. Z kronikarskiego obowiązku podajemy, kto brał w nim udział: przedstawiciel ZET Podgórze — Krzysztof Ogorzałek, Antoni Batko i Józef Ciurus — ZEA Bieńczyce Michał Karyczek — z Zakładu Taksówek oraz jako doradcy zastępca dyrektora ds. pracowniczych — Stanisława Koster, kierownik działu organizacyjno-prawnego — Wanda Sender, kierownik Działu Ekonomicznego — Honorata Bachorska. Spóźnił się na spotkanie, ponieważ wcześniej musiał być na innym zebraniu kierownik Zakładu Naprawy Tramwajów — Zdzisław Skubieda. Fragmentem dyskusji przysłuchiwał się, zabierając głos doradca dyrektor MPK Ignacy Wilk.

Bardzo ważną, kwestią, była sprawa podległości nowych Związków Zawodowych. Zebrani zgodzili się z głosem Wandy Sender, że w obecnej sytuacji chcemy być związkiem samodzielnym, na razie niezrzeszonym.

Dyrektor Wilk stwierdził, że MPK, jako jedno z najważniejszych krakowskich przedsiębiorstw, stać na to by nie oglądając się na innych samemu dawać przykład. Zaproponował zmiany, a nie czekanie na przykład innych. Z tym, że zmiany te muszą być gruntownie przemyślane, po prostu mądre, tak abyśmy po latach nie musieli się wstydić naszej organizacji związkowej.

Słusznie zauważył Krzysztof Ogorzałek, że statut choć bardzo ważny, nie jest dla nowej organizacji związkowej sprawą najważniejszą. Aby to stwierdzić, wystarczy zapoznać się ze statutem dotychczasowych Związków Zawodowych. Bardzo trafne, potrzebne sformułowania, rozmyły się jednak gdzieś w działaniu. W nowym statucie z pewnością wykorzysta się wiele ze starego. Tyle, że teraz realizacja musi być inna. I to jest sprawa, której nowe związki przegrać nie mogą. Nie można być takiej praktyki jak dotychczas, że pracownik danego Zakładu był członkiem Rady Zakładowej, wybranym gdzie indziej. Wyborcy muszą znać ludzi, których wybierają, muszą ich w pełni akceptować. Bo tylko akceptacja, stwarzająca możliwości porozumienia się między związkowymi władzami, a tymi, którym te władze mają służyć.

Wiele jest w nowym ruchu związkowym niejasności. I tak być musi zawsze, gdy tworzą się nowe struktury, które dotychczas nie miały precedensów. Liczono więc bardzo, że powracająca z zebrania Międzyzakładowego Komitetu Założycielskiego Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego, które równolegle odbywało się w Hucie Lenina, Jolanta Słaby wyjaśni przynajmniej część najbardziej spornych kwestii. Okazało się jednak, że i tam niewiele było konkretnych, że na razie i na wyższych szczeblach sporo jest niedomówień.

Tak więc potwierdziły się słowa dyr. Wilka, że przede wszystkim liczyć musimy na siebie. Tym bardziej, że w obecnej sytuacji nie chcemy pochopnie podejmować decyzji, których moglibyśmy później żałować. Wiele trudnych kwestii czeka na rozwiązanie. A czas nagli, bo chyba już do wszystkich pracowników dotarła uchwała Plenum Rady Zakładowej z 16 września o rezygnacji wszystkich członków Plenum z pełnionych funkcji. Ktoś więc musi te funkcje jak najszybciej przejąć.

Komisja Statutowa obradowała ponad cztery godziny. Było to typowe robocze spotkanie, na którym poruszono wiele, różnych spraw. Rozmawiano o rzeczach najważniejszych, jak i o szczegółach, które dograne być muszą. Dość pobieżne notatki z tego zebrania zajęły w moim zeszycie 9 stron. Wiążące ustalenia oczywiście jeszcze nie zapadły. Na razie dyr. St. Kostro, wraz z Wandą Sender zobowiązały się do opracowania projektu statutu, który następnie poddany zostanie szczegółowej dyskusji.

Gdy będziecie czytać ten artykuł, zapewne znane Wam będą nowe ustalenia, o których nie wiedziałem w momencie jego pisania. Stąd zdecydowałem się na to, aby zamiast szczegółowej relacji z posiedzenia, przedstawić powyższe refleksje. Chcę, aby pracownicy wiedzieli, że sprawy Samorządnych Związków Zawodowych leżą na sercu wszystkim w przedsiębiorstwie. I, że Związek, który wkrótce powstanie, oparty zostanie o wszechstronne przemyślenia tak by jak najlepiej spełniał funkcje, do których zostanie powołany.

KRZYSZTOF GACEK

(Dokończenie ze str. 6)

kania faktycznie nie były wywieszane, ponieważ nie było jeszcze przydziału mieszkań. Do NRD na kolonie 17 letnie dziecko na pewno nie pojechało. Niemcy są bardzo czuli na tym tle. Po prostu by nie przyjęli. Wiem, że parę lat temu kilka osób już z NRD zostało odesłanych do kraju. Co do kolonii krajowych dyskutanci mieli rację. Na organizowane przez nas kolonie jeżdżą dzieci z całego zjednoczenia. Zdarza się że rodzice fałszują datę urodzenia dziecka w karcie. Jest niemożliwością by Dział Socjalny to sprawdził, ale można by chyba metodą z NRD starsze

Głosujemy przeciw głosowaniu

dzieci już z kolonii odsyłać do domu. Były też pretensje, że od kilku dobrych miesięcy nie można zrobić prawa jazdy w przedsiębiorstwie — amatorskiego. Dzieje się tak dlatego, że Dział Szkolenia miał należeć do PUS-u. Sprawa ostatecznie się wyjaśniła my do PUS-u należeć nie będziemy, zostaną więc wznówione kursy na prawo jazdy. Po zakończeniu pracy komisji skrutacyjnej ustalono że ostatecznie Oddziałowa Rada składać się będzie, z następujących osób. Przewodniczący Krzysztof Ogorzałek, wiceprzewodniczący Andrzej Salawa i Adam Brożek, Aleksander Staszczak odpowiada za komisję KO, za Komisję Kobiet Krystyna Boleghala, Adam Brożek — komisja socjalna, Zbigniew Salawa zajmował się będzie adaptacją społeczno-zawodową. Józef Piskorz — Społeczna Inspekcja pracy motorniczych i Tadeusz Wójcik — zaplecza. Członkami zostali: Tadeusz Kurlit i Jan Piotrowski.

F. S.

Moje pytania

Od kilku lat na terenie przedsiębiorstwa przy ul. Wawrzyńca wisi 7 fotografii przodowników pracy. Czyżby nie było nowych, zasługujących na publiczny pokaz?

Dlaczego na drzwiach stołówki na IV Zajeźdni nie ma podanych godzin otwarcia?

Jak długo jeszcze, mimo zgłoszenia, płynąć będzie non stop woda w ubikacji męskiej na I piętrze budynku przy ul. Wawrzyńca 15?

*

Dziękuję kierownikowi ZNT — Z. Skubiedzie, za odpowiedzi na moje pytania, postawione w „Sygnalach MPK” nr 178, oraz za umieszczenie właściwego godła na pomniku. Czekam jeszcze wraz z zainteresowanymi na zmianę plakatu w gablocie, ponieważ KWIEŹNIOWYCH DNI LENINOWSKICH NIE OBCHODZI SIĘ WE WRZEŚNIU!

CZESŁAW DYŁOWICZ

z wybuchem ognia palił się. Nie mógł też słać pamiątki, bo cały pomost był także w ogniu i czerniałym coraz bardziej dymie. Jedyne o czym myślał wtedy, to o tym by do wagonu wszystkim możliwymi sposobami dostało się świeże powietrze. Po rozerwaniu drzwi tylnego pomostu przez pasażerów został wypchnięty na zewnątrz. Zabrała komuś z chodnika butelkę rozbiłszy szyby. Motorniczy cieszy się, jeżeli można tu się cieszyć, że w pierwszym wozie nie było na szczęście ani jednego małego dziecka. W ogólnej panice tragedia „mogłaby być większa.

Cóż mogę dodać od siebie? Nie ma już chyba takiej potrzeby, oprócz apelu, by małe dzieci jeździły jednak w przyczepach.

Pan Błoniarczyk wyszedł już ze szpitala, miał poparzenia I stopnia.

Dziękujemy mu tą drogą za postawę, jaką chciałoby się samemu mieć w takich sytuacjach.

F. SERWIN

Wymowne cyfry

Problem „kapcia” wraca?



W związku z notorycznie występującymi trudnościami związanymi z ogumieniem do autobusów Zakład Zaopatrzenia Materiałowego przeprowadził analizę tematu, z której wynika: — planowana ilość dętek 1100—20 i 1000—20 na 1980 r. wynosi w sumie 4995 szt. Przydział MAGIOS na trzy kwartały br. wynosi 365 szt. oraz przydział dodatkowy już na IV kw. br. — 1600 szt. W trzech kwartałach br. dostarczono 4316 szt. dętek w tym już 1100 szt. z przydziału dodatkowego na IV kwartał. Tak więc dostawy przekraczają planowane zużycie dętek za trzy kwartały o 599 szt. Stan dętek nowych na dzień 19. 09. 80 r. — rano — 500 sztuk.

Dokonano również analizy pracy „Wulkanizatorni” na przykładzie miesiąca sierpnia br. i tak: W dniach 1—4. 08. 80 r. pobrano z magazynu do lepienia 260 sztuk z czego zwrócono tylko 39 sztuk zregenerowanych. Na przestrzeni całego miesiąca do lepienia pobrano 1640 sztuk dętek natomiast zregenerowano 1154 sztuk co daje przeciętną wydajność 37 sztuk na dobę!

W tym okresie pobrano również z magazynu 495 sztuk dętek nowych. Tak więc zużycie miesięczne dętek wynio-

sło w sumie 1649 szt. W miesiącu sierpniu złomowano 673 sztuk dętek. Według informacji uzyskanej z naszej Sekcji Kooperacji i Produkcji w chwili obecnej przedsiębiorstwo posiada zaledwie 580 sztuk dętek w obiegu.

Plan zużycia ochraniaczy 1100—20 i 1000—20 w 1980 r. wynosi łącznie 4955 szt. Przydział MAGTIOŚ na trzy kwartały br. — 800 sztuk natomiast dostawy do dnia 19. 09. 80 r. — 4040 sztuk. Z ilości tej odejmujemy 200 sztuk pasów gumowych dostarczonych ze „STOMIL”-u Kraków, które nie spełniły warunków ochraniaczy. Dostarczono więc 3840 sztuk pełnowartościowych ochraniaczy produkowanych przez przemysł krajowy. Ilość ta przekracza o 123 sztuk planowane zużycie ochraniaczy na trzy kwartały.

Na rok 1980 planowano 15000 sztuk wkładów zaworów do dętek. Do dnia 19. 09. 80 r. dostarczono 45100 sztuk!

W związku z powyższym nasuwają się następujące wnioski: — zakładając, że plan zużycia oparty na normach przebiegu opracowany jest poprawnie, występujące nadmierne zużycie dętek, ochraniaczy i zaworów czego przyczyną może być: — nie-

właściwe ciśnienie w kolach, — niesprawne układy hamulcowe i występujące nadmierne przegrzanie ogumienia,

— niewłaściwa gospodarka dętkami w obiegu — to jest nikła wydajność wulkanizacji oraz duża ilość dętek przeznaczonych na złom,

— zła jakość materiału do produkcji ochraniaczy dętek i zaworów.

Czynnik ten wykracza poza ramy naszego przedsiębiorstwa a brak odpowiednich stwierdzeń ze strony KI wskazuje, że jakość materiałów nie stanowi zasadniczego problemu.

Trudna sytuacja w kraju na odcinku ogumienia do samochodów jest znana a świadczą o tym wielkości przydzielane. Wspólnym wysiłkiem robimy wszystko aby zabezpieczyć maksymalnie potrzeby przedsiębiorstwa i pełne planowane zabezpieczenie za trzy kwartały — istnieje. Niezależnie od tego podjęto na szczeblu dyrekcji uzgodnienia określające limity dętek będących w użytkowaniu poszczególnych zakładów. Uzgodnienia te są systematycznie łamane pod presją i ze strony użytkowników przez co w zakładach występują zapasy w ilościach podwojonego limitu.

Wydaje się, że koniecznym jest niezwłoczne podjęcie odpowiednich kroków zmierzających do zabezpieczenia warunków technicznych eksploatacji ogumienia. Ponadto w naszym odczuciu wulkanizatornia dotychczas w nikłym stopniu wykorzystana powinna pracować na potrzeby całego przedsiębiorstwa co zapewnić może podporządkowanie jej (wulkanizatorni) Sekcji Kooperacji i Produkcji. Koniecznym jest ponadto ściśle rozliczenie ilości defektów w odniesieniu do autobusu w korespondencji z ilością dętek nowych i regenerowanych pobieranych z magazynu co wyeliminuje kradzieże oraz wydawanie zaworów za zwrotem starych — zużytych.

W chwili obecnej występuje całkowity brak zaworów na rynku uspołecznionym, gdzie cena ich wynosi 2,50 zł za sztukę podczas gdy u dostawców nieuspołecznionych cena wynosi 7 złotych za sztukę.

Kierownik Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego ZDZISŁAW MAZUR

Pochwała kierowcy

Jako stali pasażerowie autobusu „126” mamy przyjemność, a nie jest to frazes — jeździć wozem prowadzonym przez pana Andrzeja Rzepeckiego.

Rzeczywiście miło nam wsiadać do tego autobusu, który jest „dla nas”, w którym nie jesteśmy intruzami. Autobusu — dodajemy — prowadzonego przez kierowcę o dużej kulturze osobistej.

Pan ten zawsze poczeka widząc nadjeżdżający na pętlę przy Widoku tramwaj; poczeka na biegnących pasażerów. Jeśli zdarzy mu się ktoś nie zauważyć, że zatrzyma się jeszcze mimo, że już ruszył bez zmużenia oka reaguje na ewentualną czyjaś uwagę „proszę pana jeszcze ktoś biegnie” i to bez względu na to czy to chodzi o młodą dziewczynę czy starszą kobietę z koszykami.

Zawsze także rusza z przystanku koło mleczarni przepuściwszy najpierw przez jezdnię spieszących do pracy. Był okres kiedy nie obsługiwał tej linii (chyba było to w maju) wszyscy wówczas zwrócili uwagę na to, że nie ma „naszego” kierowcy.

Z przyjemnością powitałmy jego powrót. Znow wsiadamy do autobusu „jak do domu”. Niektórzy witają kierowcę słowami „dzień dobry”. Nie trudno sobie wyobrazić jak ważny jest dla ludzi taki spokojny poranek przed pra-

Niejednokrotnie skarżyliśmy się do Was na obsługę naszej trasy. Od dłuższego czasu — choć nie zawsze — jest nieco lepiej. Autobusy, choć nie często, to jednak jeżdżą dość regularnie.

Już kiedyś w rozmowie telefonicznej z kierownikiem Leszkiem Rumianem, skarżąc się na innego kierowcę, odjeżdżającego „sprzed nosa” ludziom stojącym już na przystanku — chwaliliśmy pana Rzepeckiego.

Chcielibyśmy, aby nasz kierowca był postawiony za wzór i publicznie wyróżniony. Mamy nadzieję, że jego przykład podziała na innych.

32 podpisy pracowników Wojewódzkiej Spółdzielni Mleczarskiej Zakładu Nr 1 „Bronowice”.



Stara dziennikarska zasada mówi, że gdy pies pogryzie człowieka, to nie jest to wiadomość godna opublikowania. Wiadomość jest dopiero wówczas, gdy człowiek pogryzie psa. A co się dzieje w sytuacji pośredniej, gdy człowiek pogryzie człowieka? Zdecydowaliśmy w redakcji, że i ta wiadomość nadaje się do publikacji, tym bardziej, że pogryziony został pracownik MPK, a dokładniej Działu Taryfowo-Biletowego i to w sytuacji dość niecodziennej.

Wiadomość

Oto 8 września o godzinie 7.40, kontroler ten wysiadł na MPK-owskim Dworcu na Nowym Kleparzu z autobusu linii 130 i zaczął wypełniać kontrolerską cedułę. W pewnej chwili podszedł do niego przechodzień, który chciał wyrwać z ręki naszego pracownika dokument. Ten jednak go nie oddał, wówczas został boleśnie ugryziony w palec lewej ręki.

Jak z tego widać, pracownicy naszego przedsiębiorstwa narażeni są na bardzo różne niebezpieczeństwa. Jeżeli podobne przypadki się powtórzą, będziemy musieli chyba wystąpić do Prezydenta Miasta, o przymusowe poddanie szczenienu przeciw wściekliznie wszystkich mieszkańców Krakowa.

(K. G.)

Jak kapitan...

„Proszę pani takiego zachowania w swoim życiu nie widziałem, a przecież żyję już 57 lat. Pomimo szoku dziwiłem się jak ten człowiek, sam przecież poszkodowany, potrafi zachować tyle zimnej krwi. Wynosił z płonącego tramwaju staruszkę. Już na ulicy podawał do picia to, co ktoś ucałował nam podstawił. Interesował się rannymi jeszcze w poczekalni szpitala, chociaż tam już była pomoc medyczna i mógł zająć się wyłącznie sobą.

Wtedy jeszcze nie wiedzieliśmy, że to motorniczy. Był tak samo usmolony i poparzony jak wszyscy. W takich sytuacjach ludzie są zaszkokowani. Stara się uciec. On był nam pomocny do końca. Porównałbym go do kapitana łonącego statku, który pokład opuszcza ostatni — są to słowa pasażera poskodo-

wanego w płonącym tramwaju na ulicy Karmelickiej piętego września br., pana — Jana Sporysza.

Odszukałam Jerzego Błoniarczyka — motorniczego owej feralnej „12”. Był zdziwiony, że znalazłam coś wyjątkowego w jego zachowaniu. „Proszę pani przecież to był mój tramwaj — powiedział, ja odpowiadałam za tych ludzi. Nie zrobiłem nic więcej co powinien zrobić każdy człowiek”.

O tym, że pomagał rannym nie opowiadał, odtwarzał jedynie czynności, którymi chciał zapobiec tragedii. W tym dniu wcześniej było zatrzymanie w komunikacji na ulicy Karmelickiej. Ta dwunastka jechała „na pierwszego”, dlatego o tej porze w tramwaju było tak dużo ludzi. Nie mógł od razu otworzyć drzwi, bo nastawnik wraz



Zarząd Przedsiębiorstwa przed meczem z Zakładem Napraw Autobusów. Kapitan drużyny ZNA WŁADYSŁAW CYGAN (pierwszy z prawej) spokojny o wynik, mimo że wśród przeciwników 2 dyrektorów i kilku kierowników.

Spartakiada piłkarska

6 września rozpoczęły się na boisku przy ul. Praskiej tradycyjne piłkarskie zawody o mistrzostwo przedsiębiorstwa. Zaszczyc rozpoczęcia rozgrywek przypadł drużynom Zarządu Przedsiębiorstwa i Zakładu Naprawy Autobusów. A oto składy w jakich zainaugurowały rozgrywki obie drużyny.

Zarząd Przedsiębiorstwa: Janusz Rzymek, Ignacy Wilk, Zbigniew Satora, Norbert Kwapiak, Kazimierz Sowiński, Marian Szymański, Tadeusz Walczak, Marian Kalinowski, Stanisław Kowalczyk;

ZNA: Ryszard Kowalak, Władysław Cygan, Wiesław Ptak, Witold Ciasłoń, Janusz

Makulon, Józef Kowalik, Wiesław Salik, Antoni Targosz.

Mecz, mimo, że pierwszą bramkę zdobyli zawodnicy Zarządu, zakończył się zdecydowanym zwycięstwem drużyny ZNA 11:3 (6:1). Zabawa była doprawdy znakomita szkoda tylko, że tak mało widzów przybyło na te zawody. A w rozegranym później już serio meczu A klasy piłkarze Tramwaju, korzystając z wzorów występujących wcześniej piłkarzy, uczestników Spartakiady, wygrali 2-0 z groźnym zespołem krakowskich Czarnych.

Rozgrywki tak Spartakiady, jak i A-klasy trwają. Serdecznie zapraszamy kibiców na dalsze mecze, na stadion przy ul. Praskiej.

(K.G.)



2. Drużyna „Tramwaju” wybiega na boisko po kolejne 2 punkty tym razem przed meczem z „Czarnymi”.
Fot. Cz. Dylowicz

PRACA I PRACA

Długo już pracuję w MPK, a jednak wciąż jeszcze dają się zwieść pozorom. 1 września w godzinach wieczornych chciałem szybko dostać się z okolic Dworca Głównego do Nowej Huty Staniem więc na przystanku początkowym linii pospiesznej „A”, naprzeciw hotelu „Polonia”. Spojrzałem na dworcowy zegar — była 21.57. Tłum kandydatów na pasażerów rósł coraz bardziej. O 22.33 zdecydowałem się zasięgnąć informacji o kursowaniu wozów linii pospiesznej w budce dyspozytora koło Dworca Głównego:

— Jaka jest sytuacja na linii „A”? — zapytałem trzech siedzących w ciepłym pomieszczeniu mężczyzn.

Jeden z nich, regulator Marian Staniewski, odpowiedział: — Linia zawieszona, jak pan ma życzenie, to czwóreczką.

— A nie można tego podać do wiadomości pasażerów, by niepotrzebnie nie czekali na autobus?

— Jak, jeżeli tam nie ma głośników?

Wydało mi się, że walka z analfabetyzmem w naszym kraju ukończona została przed kilkudziesięciu laty, od tego też czasu, jak sądzę, sporo spośród nas umie czytać, można było na przystanku po prostu wywieścić karteczkę z odpowiednią informacją.

Zastąpiłem więc dyspozytora, poinformowałem pasażerów o bezskuteczności naszego oczekiwania. Podziękowali i wspólnie przeszliśmy na przystanek „czwórki”.

To nie był jednak koniec przygód tego wieczoru. Oto bowiem, gdy stanęliśmy na przystanku, z Nowej Huty przyjechał... autobus pospieszny. Czekaliśmy na niego na ulicy Basztowej. I wtedy z Placu Matejki nadjechał zjeżdżający z linii „105” wóz numer 21426. W przewidywaniu tego co za chwilę nastąpi, wyjąłem notes. Przewidywanie okazało się słuszne — autobus nie stanął na przystanku. Jeszcze raz przeczytałem od kilku miesięcy wiszącą w tym miejscu tabliczkę: „Na przystanku tym zatrzymują się zjeżdżające do zajezdni autobusy linii...”. Jest tam i linia „105”. Sprawdziłem nazajutrz w za-

Z ulic naszego miasta

jezdni. Nie był to zjazd awaryjny. Kierowca miał więc obowiązek zatrzymać się na przystanku.

I chyba dla uratowania twarzy przedsiębiorstwa zjawił się w końcu autobus 22813, kursujący na linii pospiesznej. Kierowca w mundurze, który dla tak wielu jest podobno nie do noszenia.

— Pan sam na trasie? — zapytałem.

— Niech pan już lepiej nie nie mówi. Ja też powinienem zjechać.

Popatrzyłem po wozie. Przednie i tylne drzwi uszkodzone. Musiałem przyznać rację kierowcy.

I jeszcze jedna scenka z tego autobusu. Gdy dojeżdżał do przystanku w okolicy baru „Marten”, gdzie autobus pospieszny nie zatrzymuje się, jeden z pasażerów podszedł do kierowcy, rzucił na maskę silnika drobną monetę i poprosił o zatrzymanie. Kierowca, pan Wiesław Paradowski zapytał:

— Po co pan to daje? — oddał pieniądze i zatrzymał samochód na przystanku.

Trzech pracowników i tak krąco różne postawy. Szkoda, że tak mało pracowników MPK traktuje swoje obowiązki tak, jak kierowca z Czryż, Wiesław Paradowski. A może się mylę? Oby.

K.G.

LEKCEWAŻENIE OBOWIĄZKÓW SŁUŻBOWYCH

Chwała sobie mieszkańcy Krakowa nową (kursuje dopiero od kilku miesięcy), linię autobusową — „139”. Łączy ona dwie odległe dzielnice — Centrum Administracyjne HiL z Cichym Kąciem. W każdy dzień, linia ta ma zapewnioną frekwencję ale szczególnym powodzeniem cieszy się w dni wolne od pracy jako, że wiele osób korzysta z niej kierując się w stronę błon, kopca Kościuszki czy Lasu Wolskiego.

Dość często i ja korzystam z tej linii i przyznać muszę,

że autobusy kursują na niej różną częstotliwością. Zawsze jednak po krótszym czy dłuższym oczekiwaniu autobus przyjeżdża.

W sobotę 13 września br. było jednak inaczej. Na przystanek w Cichym Kąciu przyszedłem o godz. 17. O 17.50 podeszłem do okienka regulatora ruchu z zapytaniem dlaczego autobusu tak długo nie ma...

— Jeżdżą tylko dwa na tej linii, a więc co 40 minut — otrzymałem odpowiedź.

— Ale ja czekam już 50 minut...

Ponieważ odpowiedzi nie otrzymałem, postanowiłem czekać dalej. Kiepska pogoda: zimno, wiatr i padający deszcz sprawiali, że oczekujący wraz ze mną ludzie kierowali do siebie nawzajem swoje żale pod adresem MPK. Kolejne interwencje u regulatora (innych osób), nie przyniosły żadnego rezultatu.

— Co drugi dzień korzystam z tego autobusu... mówi młody człowiek. — Różnie bywa ale dzisiaj to już szczyt lekceważenia pasażerów. Przydałoby się aby znów ich opisali w gazecie.

Godz. 18.10. Po raz drugi podchodzę do okienka regulatora ruchu. Akurat odbiera telefon. Ze słów, które wypowiada, nietrudno domyślić się, że otrzymał (dopiero teraz) informację z Centrum Administracyjnego HiL, że o bus kursujący na linii „139” autobus uległ awarii.

— Co będzie jeżeli usuwanie awarii potrwa jeszcze godzinę albo i dłużej? Czy nie można by na ten czas i na tę linię skierować choćby jednego autobusu z innej linii? Ludzie przecież na przystankach czekają...

— Skąd mam wziąć? Pani wie jakie MPK ma trudności? — brzmi odpowiedź regulatora.

— O trudnościach MPK to ja więcej wiem niż pan myśli ale chodzi mi o ludzi, o jakieś wyjście z tej sytuacji. Niektórzy z nich tak jak ja

czekają już przeszło godzinę. Jak długo mają jeszcze stać na deszczu i liczyć na autobus, który być może pojawi się za następną godzinę. Tak nie można... trzeba ich poinformować o sytuacji. Każdy skorzysta może przecież z tramwajów linii „17” i „18”. Jeżdżą nienagannie. Później mogą przesiąść się na inny tramwaj czy autobus i dojechać do celu.

Tylko uśmiech regulatora jest mi odpowiedzią...

Mimo iż nie jestem w MPK-owskim mundurze służbowym ani nikt z oczekujących nie wie iż pracuję w tym przedsiębiorstwie, jest mi po prostu wstyd, że tak lekceważy się ich czas. Zwróciłem się więc ponownie do regulatora ruchu...

— Ja również jestem pracownikiem MPK i bardzo proszę aby pan wyszedł ze swojego pomieszczenia i poinformował o zaistniałej sytuacji oczekujących na autobus linii „139” ludzi...

I znów tylko uśmiech jest mi odpowiedzią. Czym usprawiedliwić mogłam takie zachowanie regulatora ruchu? Może zmęczeniem pracą? Raczej nie. Miał przecież nawet pomoc. Pani przebywająca wraz z nim w pomieszczeniu, nie była wprawdzie w służbowym mundurze ale doskonale radziła sobie ze sprzężeniem bilków. Nie, to nie było zmęczenie ale po prostu lekceważenie obowiązków służbowych. I jeszcze z tego rowodu było mu bardzo wesoło.

Zadowolona (z czego?) i całą w uśmiechu twarz pana regulatora widziałam jeszcze z okna tramwaju Nr „17”, którym odjechałam z Cichego Kącia. Dodam jeszcze że na autobus linii „139” czekałam w sumie „tylko” 80 minut.

◇

Regulator nr 3056 Leszek Modesan, za lekceważenie swoich obowiązków służbowych, ukarany został przez kierownictwo Wydziału Nadzoru Ruchu — upomnieniem. M.B.

Autobus gospodarczy

Siedzieliśmy właśnie w redakcji i myśleliśmy niezwykle intensywnie o czym by tu napisać... I nagle temat wjechał na podwórko za oknem. Tak więc jeszcze raz sprawdziliśmy, że temat leży na ulicy, no powiedzmy na placu! Oto pod naszymi oknami pojawił się autobus. No cóż, powiedziałaby ktoś, normalna sprawa, przedsiębiorstwo komunikacyjne, więc i autobusów w nim pod dostatkiem. Tak, tylko że ten autobus wiozł nieco dziwnych „pasażerów”.

Zauważyliśmy w nim kapturki, gasnice, bezpieczniki, butelki po wodzie mineralnej... słowem wiele rzeczy zapewne przydatnych, tyle że raczej dość rzadko spotykanych w autobusach komunikacji miejskiej. Numer ewidencyjny — 22229 utwierdzał nas w przekonaniu, że coś tu chyba nie jest w porządku.

Porwałem więc notes i zbiegłem na dół. Po chwili zameldowałem się w wozie. Zastanawiałem tam pracowników warsztatów bieżącej obsługi: Andrzeja Nawalańca, Mariana Reraka i Mariana Kurdziela. Przyznam, że początkowo miałem ochotę napisać ostro, w stylu: jak to, ludzie nie mają czasu jeździć po mieście, a tutaj autobus używa się w celach transportowych? Już jednak po kilku chwilach rozmowy patrzyłem na sprawę nieco inaczej:

— Co to panowie wozicie autobusem materiały, które by można przewieźć samochodem ciężarowym?

— Przewieźć to może by i można było, tylko skąd wziąć ten samochód?

— No dobrze, ale przecież autobusów wciąż brak na mieście.

— Owszem, tylko że ten i tak dzisiaj na miasto wyjechać nie mógł. Niesprawne drzwi, a poza tym na karcie

cała litania usterek. Od pasażerów to on sobie musi dłużej odpocząć, a nam do celów transportowych przydaje się.

— A bezpieczeństwo na drodze? Przecież autobus nie jest całkowicie sprawny?

— A co się może stać, ludzi nie wozimy, a podstawowe układy: kierowniczy i hamulcowy są w porządku.

Tak więc, jak mówię, zmieniłem zdanie. Miał być ostrzy artykuł krytyczny na temat niegospodarności, czego wykorzystania taboru... A jest... właśnie pochwała gospodarności, troski o maksymalne wykorzystanie posiadanych środków transportowych. Bo jak mi wyjaśniono, autobus numer 22229 mógł zostać oddany w ręce mechaników dopiero po południu, ewentualnie w nocy, a rzecz działała się parę minut po jedenastej przed południem. W sytuacji, gdy naprawdę w naszym budżecie liczy się każda złotówka, gdy walczymy o rezerwy dotychczas głęboko ukryte, to właśnie ten autobus i jego wykorzystanie jest przykładem dobrej pojętej gospodarności przedsiębiorstwa. I tylko jedna sprawa mnie niepokoi, do wiedziałem się bowiem z rozmowy, że nie co dzień wykorzystuje się autobusy tak, jak 4 sierpnia wykorzystywano autobus numer 22229, czy aby zawsze są to autobusy zdadne do ruchu, czy ich wysyłanie, chociażby tylko w celu przewiezienia artykułów, które przewidziane być muszą, nie zagraża bezpieczeństwu użytkowników dróg w Krakowie? Bo jeżeli tak, to niestety, ale musimy wyrazić akcję swoją dezaprobatę. Natomiast, jeżeli dysponenci tych samochodów z czystym sumieniem stwierdzą, że dopuszczają do ruchu tylko samochody w pełni odpowiadające wymaganiom parametrom, to wówczas całej akcji należy się pochwała.

K. GACEK

Jeżeli kiedyś „być” pracownikiem umysłowym było awansem, to dziś przyjdzie nam tego się wstydzić. Czy jednak nie zatrudnieni bezpośrednio w produkcji naprawdę nie mają na nią wpływ?

Wielokrotnie słuchając wypowiedzi na temat zjadaczy chleba staram wyobrazić sobie jak to w pracy dyskutant a w domu tatuś tłumaczy dziecinnemu swemu, iż do szkół iść nie powinno, bo potem w pracy nieuczciwe społecznie będzie i inni na nie pracować muszą? Chyba mam jednak kiepską wyobraźnię bo w niej widzę zupełnie inny obraz; tatuś karzącego potomka iż dwójkę ze szkoły przyniósł; potem długie rozmowy na temat życia i potrzeby nauki.

W naszej świadomości pozostał pokazywany zbyt często urzędnik w zarekawach co to własnego cienia się boi a przy wejściu szefa na baczność niemal staje. Dziś co prawda podwładni nie podrywają się z krzesła na wejście kierownika

bo i kierownik w nie lepszej od nich sytuacji. Zawsze przecież ktoś z fizycznej zalogi przedsiębiorstwa krzyknąć może, że kierownik się nie nadaje trzeba go zmienić. Najczęściej jest to ktoś ukarany za bumełactwo lub pijanństwo. Propagujemy więc „bezsens” podnoszenia kwalifikacji wszak ro-

blicznie, na ogół wystraszeni, ciekawi kto następny.

Przyznam, że dzieło mi się to wszystko wydaje. Jest przecież „Kodeks pracy” który mówi o braku różnicy między pracownikiem umysłowym a fizycznym, teoretycznie zacie- ra też te różnice. Teoretycznie szenia kwalifikacji wszak ro-

II kategoria

wy też kopać trzeba no i jeżeli to bardziej się opłaca i ma być miara szacunku... To nie, że przy tej okazji się pije, że bumeluje. To przecież jest bez znaczenia, a, że logicznie myśląc musi być ktoś, kto chociażby obliczyć godzinę? Tylko po co logicznie myśleć? Cóż znaczy referent? Na znak protestu może się zwolnić z pracy. Tylko kto zrozumie, że to był protest? Siedzą więc cicho „w zaciszach biur” leni pu-

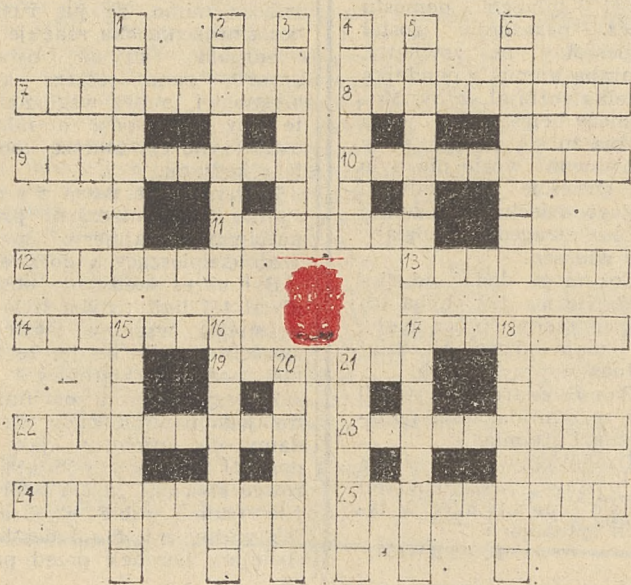
Moim zdaniem powinno się liczyć nie to co kto robi, ale jak to robi. To niby truizm a jednak! Zarówno wśród pracowników fizycznych jak i umysłowych są obiboki i lenie. Tych jednakowo powinniśmy tępić, bo niedługo do „liberum veto” dojdziemy. Wystarczy, że ktoś z sali na zebraniu krzyknie, że kierownik mu się nie podoba.

Zgoda, że mamy przerost administracji, że biurokracja to już choroba, tylko moi dro-

dzy niechęcią do pracowników umysłowych niczego nie zataimy. Nie też nie da likwidacji etatów administracyjnych, nie skróci to bowiem okresu oczekiwania na załatwienie sprawy, bo mniej ludzi będzie wykonywało te same czynności. Wydaje mi się, że nie tu pies pogrzebany. Trzeba i to szybko, odpowiednio zorganizować prace. Uczynić odpowiedzialnych za załatwienie danej sprawy od początku do końca. By nie było odsyłania od jednego do drugiego urzędnika po podpis i pieczęć. Zmienić gaszcz przepisów. Wyeliminować zbędną pisaninę która niczem i nikomu nie służy i wtedy widać się za redukcją etatów w tej grupie, by faktycznie nie stwarzała pozorów li tylko zjadaczy chleba. Być może wtedy pracownicy fizyczni zrozumieją a urzędnicy odzyskają wiarę w to, iż są faktycznie potrzebni i produkcyja bez nich obejść się nie będzie mogła.

F. SERWIN

KRZYŻÓWKA NR 105



POZIOMO: 7) Przekazywanie myśli na odległość. 8) Lamanie w kościach. 9) Druk do wypełnienia. 10) Projektodawca. 11) Twarda skała. 12) Wielina w Janie. 13) Kamień szlachetny. 14) Bogactwo, dobry los. 15) Miele powietrzem. 16) Do bigosu. 17) Uczestnik ruchu oporu. 18) Wszystko poza stolicą. 19) Rów łączący urządzenie obronne. 20) Miasto w Austrii.

PIONOWO: 1) Większy jarmark. 2) Czternastowieczny włoski poeta (spolszczony). 3) Drobny utwór satyryczny. 4) Dawna jednostka pojemności. 5) Przepisuje okulary. 6) Wysokogatunkowy węgiel. 15) Sąd o specjalnych kompetencjach. 16) Farba wodna. 17) Miejsce obronne. 18) Specjalistka od wyciskania potu. 20) Pomówienie. 21) Pokorna prośba.

KOMUNIKAT

Dział Socjalno-Bytowy za- wiadamia, że do końca bieżącego roku posiada skierowania na wczasy do Zawoi i Rabki. Wszelkich informacji udziela Dział Socjalno-Bytowy przy ul. Wawrzyńca 13 I p.

„SYGNAŁY MPK”

— Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin, zdjęcia 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. H-14