

Nr 22 (184)
Rok VI
16-30 XI 1980
Cena 50 gr

SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

26 listopada przebywał w MPK na zaproszenie Komitetu Założycielskiego NSZZ „Solidarność” wiceminister naszego resortu Michał Zubielewicz.

Trasa wizyty w MPK rozpoczęła się od Zajeżdźni w Czyżynach. Gościa interesowało wszystko. Zaglądał także do pomieszczeń socjalnych i punktu BHP. Chociaż po zajeżdźni dosłownie biegaliśmy zorientowała się, że nie ucieka uwadze ministra, nasze komentarze były także przez niego rejestrowane. W halach pełno dymu. Pod gołym niebem stoi trzydzieści berlietów trwale unieruchomionych przez silniki, równiutko ustawionych obok stojącego prawie na terenie zajeżdźni bloku mieszkalnego. Ciekawe czy szczęśliwi będą przyszli mieszkańcy z sąsiedztwa zajeżdźni? W każdym razie nie zazdroścą im.

Następnym etapem jest zajeżdźnia w Bieńczykach. I tutaj — chociaż nie ma porównania z Czyżynami — tłok autobusowy. Nowochucka zajeżdźnia tramwajowa prezentuje się nie najgorzej, ale pracujący tam ludzie nie są zadowoleni, także i tam już dawno za ciasno.

Dalej droga ministra wiedzie poprzez Zakład Takówek, zajeżdźnię na Woli Duchackiej, Zakład Napraw Tramwajów, Zajeżdźnię Tramwajową, „bazę” transportu przy ul. Rzemieślniczej i obiekty przy ul. Wawrzynka.

Oczywiście chodzi tu o to, by minister widział przede wszystkim te miejsca pracy gdzie warunki pracy są szczególnie ciężkie. Zagląda jednak prawie wszędzie.

A teraz drugi etap bynajmniej nie kurtuazyjnej wizyty. Narada na Bocheńskiej. Przedstawiciele wszystkich zakładów mówią o tym co powinno być załatwione, a co leży w gestii ministerstwa. Głos zabierali prawie wszyscy obecni na spotkaniu — choć zarówno liczba dyskutantów jak i czas miał być wliczony.

Nie będę cytować wszystkich zabierających głos, bo większość problemów jest nam wszystkim znana od lat. Prowadzący zebranie przewodniczący Komitetu Założycielskiego „Solidarność” Michał Karyczek prosi by ze względu na ilość zgłoszonych do dyskusji mówić rzeczowo o tym co musi być zrobione,

UWIERZYMYSZY?

by przedsiębiorstwo nie tylko za nazwy było komunikacyjnym. Minister raport o stanie komunikacji otrzymał dużo wcześniej. Dane z działalności przedsiębiorstwa na dziś uzupełnił dyrektor J. Wilk.

wytwórcom. To by znacznie poprawiło sytuację. To znaczy produkcję zlecać można, tylko, że sposób w jaki się to odbywa mija się z celem. Trzeba najpierw ogłosić trzykrotny przetarg na produkcję, by po jakimś okresie poszukać

produkcja własna, często nie-doskonała, bo brak sprzętu specjalistycznego, a bywa, że i z materiałów zastępczych. Jeżeli do tego dodamy stojący na brak części — a więc zamrożone miliony — tabor, rachunek będzie chyba jasny.

Także o braku części mówił przedstawiciel zajeżdźni w Czyżynach — Michał Żurek. Zgadza się — jak większość załogi z jego zdaniem, że sytuację w komunikacji autobusowej, obok części zamiennych mogą w Krakowie poprawić jedynie autobusy przegubowe. Nie został także zrealizowany — zdaniem mówcy — postulat podwyżki płac.

My nie chcemy strajkować. Chcemy pracować. Dlaczego jednak tylko poprzez strajki możemy coś uzyskać? — tym pytaniem zakończył swoje wystąpienie pan Żurek.

O złej dystrybucji częściami zamiennymi mówił też Józef Natkaniec z nowohuckiej zajeżdźni. Poinformował zebranych, że na krajowym zjeździe Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej w Poznaniu, postanowiono, iż NSZZ „Solidarność” będzie kontrolować rozdzielanie części. Stwierdził, że rozdzielniki będą wysyłane do wszystkich przedsiębiorstw.

J. Natkaniec prosił także wiceministra o wyjaśnienie

czy uznane choroby zawodowe dla „kierowców pojazdów”, można stosować także w odniesieniu do motorniczych.

O tym co nurtuje załogę Zakładu Napraw Autobusów mówiła p. Michałina Szymańska. Berliety nie miały dotąd ustalonej normy przebiegu po jakim miały być remontowane. Nie wiadomo też kto ma je remontować. Nie prowadzi się renowacji. Te autobusy, które idą do renowacji do Jelcza, są przez niego odkupione, remontowane a następnie sprzedawane po cenie obowiązującej za autobusy nowe. Komu się to opłaca? Bo nam nie. Czy w konsekwencji opłaca się gospodarce krajowej.

Zdzisław Skubieda z ZNT podał przykład nie liczenia się władz centralnych z jakimikolwiek ustaleniami, a co za tym idzie z potrzebami przedsiębiorstw komunikacyjnych. Jako przykład podał, że ustalenia chociażby Podkomisji Taboru Tramwajowego działająca przy ministerstwie, nie są brane pod uwagę. Na tejsze Podkomisji padł wniosek, by ograniczyć produkcję taboru tramwajowego na rok 1981 do 23 stanu dotychczasowego. W tym miejscu produkować zaś części zamiennie. Do produkcji taboru wrócić w latach przyszłych. W ministerstwie zdecydowano — jednak inaczej.

Mówca zaproponował, by zastanowić się nad powstaniem przedsiębiorstwa centralnego, produkującego tylko części zamienne.

O perturbacjach naszych inwestycji mówił Zdzisław Okular. Ulokowanie jakiegokolwiek z naszych budów u wykonawcy to wyłącznie jego dobra wola. Miasto nie ma żadnego wpływu na te decyzje. Tak dłużej być przecież nie może.

Powstają nowe osiedla. Ludzie muszą być dowożeni do pracy. Zupełnie natomiast projektant bądź wykonawca nie uwzględnia potrzeb komunikacyjnych. Trzeba mieć kaskaderskie umiejętności, by po tych wąskich, pełnych dziur uliczkach jeździć dużymi autobusami. Nie ma nikogo w Krakowie, kto wiedziałby jaka jest koncepcja rozwoju tras komunikacyjnych. MPK nie odrażną pomocy chodzącej — powiedział, lecz o długotrwałej

17 listopada w Klubie Międzynarodowej Prasy i Książki uroczystie wręczono nadane przez Radę Państwa — odznaki za długoletnie pożyte małżeńskie. Wśród udekorowanych znaleźli się i byli pracownicy MPK. 50-lecie pożycia małżeńskiego obchodzili Antoni i Stefania Trzmielowie oraz Bolesław i Janina Jędrzejowscy.

Nie najszczęśliwiej ustalone są przystanki autobusowe na pętli na Salwatorze. Pasażerowie jadący do przystanków leżących na wspólnej trasie kilku linii, uprawiają swoje „biegi po zdrowie”, w poszukiwaniu najwcześniejszego odjeżdżającego wozu. Może udałoby się skomunikować te przystanki na znacznie mniejszej przestrzeni?

15 dni
w MPK

30 września Wydział Eksploatacji Ruchu wystąpił do Krakowskiego Zarządu Dróg z prośbą o załatwienie dziury na pętli „103” za Instytutem Pediatrii w Prokocimiu. Może wreszcie prośba doczeka się pozytywnego załatwienia, bo jak dotąd dziura wciąż się powiększa.

Kiedy wreszcie uruchomiona zostanie sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ulicy Kamińskiego z ulicą Gwardii Ludowej? Wyjazd z Woli Duchackiej jest przy jej braku niekiedy wręcz niemożliwy. Podobne kłopoty mają również kierowcy na skrzyżowaniu al. Kijowskiej i ul. Dzierżyńskiego.

W imieniu kierowców naszych autobusów zgłaszamy nieśmiały postulat, pod adresem funkcjonariuszy MO kontrolujących samochody w okolicy skrzyżowania na Matecznym. Chodzi o to, że zatrzymują oni wozy przed przystankiem autobusowym MPK, co bardzo utrudnia naszym kierowcom pracę. Może udałoby się przesunąć czynności kilkadziesiąt metrów dalej, za przystanek. Wdzięczność kierowców MPK zapewni.

K. G.



Każdy ma ważny problem. Trzeba się dopiechać więc do ministra.

Kierownik Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego Zdzisław Mazur wprowadził mówcę do swoich zakładów, a więc wszystkich. Zdaniem mówcy do niewłaściwej polityki produkcji części zamiennych, dochodzi jeszcze niewłaściwa ich dystrybucja. Nie wiedzieć dlaczego priorytet ma Warszawa i Katowice. Po co więc utrzymuje się fikcję dystrybutora centralnego?

Producenci części zamiennych za nic mają ustalenia na szczeblu centralnym. Czy coś dostaniemy, czy nie, zależy od dobrej woli, a nie obowiązku producentów. Nie możemy też chyba zgodzić się z faktem, iż części produkować będziemy sami. Przedstawiciel Zakładu Napraw Tramwajów Stanisław Dyląg między innymi powiedział, „wykonujemy na dzień dzisiejszy 1200 części. Więcej nie mamy rady. Nie mamy nawet obręczy do kół. Dlaczego nie zlecamy produkcji potrzebnych części prywatnym

wytwórcy prywatnego. Trwa to bardzo długo i dlatego nie jest stosowane. Wydaje mi się, że nawet gdyby za produkowane w ten sposób części płacono trochę więcej i tak opłaciło by się bardziej niż



Minister słuchał wszystkich głosów z uwagą.

Dokończenie na str. 2

Płacić? nie płacić?

Jeżeli tak to ile i za co płacić i ile za co potrącać? To oczywiście o premii specjalnej dla pracowników fizycznych w naszym przedsiębiorstwie. Problem to tak stary jak długo istnieje premia specjalna. Od samego początku jedni byli za, inni przeciw. Tuż po wprowadzeniu premii specjalnej parę lat temu my także — mimo, że nie byliśmy zainteresowani finansowo — nie ze wszystkimi punktami zgodziliśmy się. Najwięcej kontrowersji budziły te punkty mówiące o utracie premii w wypadku choroby.

4 listopada br. zatwierdzono — jak na razie — ostatnią wersję regulaminu dla kierowców i motorniczych. Fundusz premii podstawowej ustalony jest w wysokości 10 procent płacy zasadniczej, a za każdą efektywną godzinę na

linii fundusz premii specjalnej wynosi 10 zł.

„Warunkiem wypłacenia premii podstawowej kierowcom autobusowym i motorniczym tramwajów jest wykonanie planowanego wskaźnika wykorzystania taboru wykonanie planu wozokilometrów, praca bez reklamacji, dbałość o powierzony miernik i stan techniczny pojazdu, oraz przestrzeganie regulaminu pracy”.

W wypadku niepełnego wykonania planowanego wskaźnika wykorzystania taboru i niepełnego wykonania planowych wozokilometrów premia ulega zmniejszeniu o 5 procent za każdy 1 procent nie wy-

konania. Jeżeli więc obu tym wskaźnikom będzie brakowało po 1 procencie, premia będzie mniejsza o 10 procent.

Jeżeli jednak dyrektor danej trakeji uzna, że nie wykonanie nie nastąpiło z winy pracownika, może uruchomić premię w pełnej wysokości.

Niezależnie od wykonania zadań kierowca autobusu bądź motorniczy może być pozbawiony premii, częściowo lub w całości za naruszenie podstawowych obowiązków pracowniczych. Oczywiście nie będą tu przytaczała całego regulaminu premiowania, a jedynie te punkty, które najczęściej decydują o wysokości bądź braku premii.

Regulamin premii specjalnej opracowany został na podstawie wniosków i zastrzeżeń załogi wnoszących do regulaminu starego. Opracowany projekt poddany został ocenie załogi i wszystkie poprawki z poszczególnych zakładów mają odbicie w regulaminie.

Na podstawie konsultacji ustalono, że premia specjalna nie będzie przysługiwała pracownikom zapleczu. Wprowadziliśmy załogi z Zakładu Napraw Tramwajów — Nowa Huta oraz z Bieńczykach proponowały utrzymanie premii na dotychczasowych warunkach, większość jednak była za likwidacją premii specjalnej wprowadzając na to

miejsce 20 procent premii podstawowej i 20 procent pozostałości w dyspozycji mistrza.

Podstawowym warunkiem wypłacenia kierowcom autobusów i motorniczym tramwajów premii specjalnej jest wykonanie pracy na linii zgodnie z rozkładem jazdy, bez awarii i bez reklamacji ze strony stażu ruchu. Nowy regulamin w premiowaniu uwzględnia także kierowców i motorniczych zatrudnionych w niepełnym wymiarze godzin, jeżeli przepracują przewidzianą ilość godzin oraz uzgadniając godziny i czas pracy na dwa dni wcześniej przed jej rozpoczęciem.

Oczywiście obowiązują ich te same warunki co pracowników w pełnym wymiarze godzin. Nie jest to jak już zaznaczyłam przepisany regulamin, a jedynie niektóre jego punkty. Tylko z tego jednak widać, że jest on bardzo liberalny. Czy kolejny nie wiem, już który z kolei egzamin? Czy będzie osiągnięty cel, dla którego została wprowadzona premia specjalna, a więc zwiększy się efektywny czas pracy? Obawiam się, że nie będzie on już hamulcem dla tych co po bardziej popołudniowych imieninach bywali na trzebachniowych zwolnieniach lekarskich. Nie są to obawy bezpodstawne. Słyszałam bowiem w tramwaju jak dyskutowali nasi pracownicy na ten temat. Mieliby te same obawy i to poparte przykładami.

F. SERWIN



Uwierzymy?



Co dalej?

UWIERZYMYSZYMY?

(Dokończenie ze str. 1)

przedsięwzięcia, bo nabrzmiałych spraw komunikacyjnych i wieloletnich zaniedbań nie da się załatwić od ręki.

„Powinien pan, panie ministrze częściej do nas przyjeżdżać, bo wtedy wszystko się szklę, sprzęt i remontuje — powiedział Krzysztof Ogorzałek, motornicz z Zakładu Eksploatacji Tramwajów w Podgórzu. Stwierdził, że nikt dzisiaj nie mówi o gospodarności, na przykład w zajezdni na Woli Duchackiej założono tramwajowe bramy wjazdowe. Efekt — bramy wjazdowe są za wąskie i przy zjazdach autobusów na hale musi być pilot.

Sieć i Tory pracują w skandalicznych warunkach trzeba było pomyśleć czy nie poczęść z budowa budynku administracyjnego, a zająć się tymi sprawami. Na końcówkach ludzie gnieźdzą się w kioskach. Zły — zdaniem K. Ogorzałka jest schemat organizacyjny. W Warszawie jest większe przedsiębiorstwo i jest 5 dyrektorów, u nas 7. Nasze trudności to nie tylko wina części, to także zły system pracy. Postulował by powołać komisję NIK — by rozliczyła ludzi ze złych decyzji z okresu pięciu lat.

Tylko z tego co napisałam widać, że zarówno dyskusantów jak i problemów było moc.

Minister wysłuchał wszystkich. Po pięciogodzinnej dyskusji udzielił odpowiedzi na pytania załogi.

„Muszę przyjąć wszystkie uwagi samokrytycznie — powiedział między innymi —

Nie doceniłem sytuacji jaka jest w Krakowie. Dyrektor Departamentu Komunikacji Miejskiej w Ministerstwie Administracji, Gospodarki Tere- nowskiej i Ochrony Środowiska, ZBIGNIEW MIKULSKI przed- stawiał mi już sytuację jako groźną. Informacje iż zwię- kszono dostawy części zamiennych, choć nie we wszystkich asortymentach. Padł zarzut o niesumienności w rozdzi- lanu części. Jest on, w jakiś sposób uzasadniony. Niektóre urzędy miały załatwiać sobie po swojemu. Od 1981 r. będzie ostrą dyscypliną jeżeli chodzi o rozdzielanie części zamiennych, rozdzielnik będzie do wglądu. Padł również wniosek o zrezy- gnowanie z produkcji przez Konstal tramwajów na rzecz części zamiennych. Faktem jest, że nie możemy dopuścić do sytuacji, aby nowe tram- waje były wykorzystywane jako części zamienne. Moim zdaniem jednak nie należy re- zygnować w 1981 r. z pro- dukcji taboru tramwajowego. Trudno by było bowiem po wyprodukowaniu dostatecz- nych ilości części zamiennych przejść ponownie na produkcję tramwajów. Uważam, iż uda nam się wyegzekwować wszel- kie zobowiązania dotyczące produkcji części ze strony 4 ministerstw, z którymi koope- rujemy. Odbyło się spotkanie w tej sprawie z przedstawici- elami tych resortów ustali- liśmy imiennie odpowiedzial- nych dyrektorów departamen- tów, których imiennie będzie- my rozliczać.

Odnosnie Ikarusów, trwają dyskusje na temat ich impor- tu. W przyszłym tygodniu wy- jeżdża delegacja na Węgry, by

zwiększyć zamówienie na do- stawę tego typu taboru dla kraju. Jestem za tym, by w Krakowie były Ikarusy. Uczy- nię wszystko, by w 1981 roku znalazły się w naszym mie- scie. Ale trzeba przygotować stanowiska naprawcze i prze- glądowe. U podstaw nieszcze- ście MPK Kraków leży słabe za- plecze techniczne. Z przykro- cią oglądałem w jakich wa- runkach pracują ludzie na za- pleczach. Dwa lata buduje się wentylatornie. Obiekt ten musi być w trybie pilnym wy- budowany. Natychmiast. Bu- dowa zajezdni przy Gwardii Ludowej ma być gotowa nie później niż w pierwszym kwartale roku przyszłego. Pre- zydent Gajewicz przeznaczył już pieniądze na budowę no- wej zajezdni przy ul. Radzi- kowskiego. W latach 1981—85 winna nastąpić rozbudowa sta- rych zajezdni tramwajowych lub rozpocząć się budowa nowych. Proponowałbym aby jeszcze w tym roku przysta- nowić koncepcję rozbudowy. Bezwzględnie w 1981 roku w przedsiębiorstwie musi nasta- pić modernizacja pięciu pod- stacji. Tej sprawie należy dać priorytet. Ja ze swej strony będę czynił starania w innych ministerstwach, by uzyskać ich pomoc w zabezpieczeniu potrzebnych do tego celu ma- teriałów jak i wyposażenia.

Tory. Zwiększę odpowied- nio fundusz plac i zatrudnie- nie dla reaktywowania służb potrzebnych do ich moderni- zacji. Proponuję import podkładów torowych z Węgier z podkładkami gumowymi. Należałoby odłożyć w czasie decyzję zakupu, by mieć 100 procentową pewność, iż towar

za dewizy nie okaże się nie- wypałem. W Czechosłowacji zakupiono te podkłady, i już są problemy z eksploatacją przy niskich temperaturach.

Plac. Zgodnie z ustaleniami miesiąc temu, pracujemy nad dwoma dokumentami. Pierw- szy to system plac. Do 1 grud- nia mamy termin przysta- nowienia drugiego wariantu, gdyż pierwszy został skrytykowany. Opracowywujemy również no- wy układ zbiorowy do końca lutego przyszłego roku.

Popieram wprowadzenie dwóch systemów rozkładu jazdy; letniego i zimowego jak- o obowiązującego w całym kraju. Informuję, że w 1981 r. MPK Kraków otrzyma dwa wozy wieżowe. Będę miał dużo trudności w spełnieniu postu- latów dotyczących dostaw sa- mochodów osobowych i do- stawczych, ale mogę zapewnić, że w 1981 r. w rozdzielniku miasto Kraków będzie uwzględ- nione. Spróbuję pomóc za- łatwić wam wyprodukowanie osprzętu sieciowego. Informu- je, iż „Kapena” od 1981 r. be- dzie remontowała „berliety”. Jeśli chodzi o wcześniejsze przejście na emeryturę motorniczych i kierowców mam po- stulat przekazany mi z obrad związku „Solidarność” w Po- znaniu, w którym jest żądanie przejścia na emeryturę w wie- ku 55 lat. Pojrzcie ten postu- lat 80 tysiecznie żatogi komu- nikacji miejskiej w kraju prze- każe do Ministerstwa Plac.

Ten fragment wypowiedzi załoga przyjęła brawami. Czy w ślad za wizytą i obietnicami pójdą odpowiednie decyzje? Zobaczmy. A działania po- trzebne są natychmiast, by jak powiedział jeden z dyskusant- ów, nie udawać komunikacji, a nią być.

(F.S.-J.D.)

W bardzo poczytnym dwu- tygodniku „Sygnały MPK” redaktorowi, by — zamiast nr 20 (16—30 października 1980) ukazał się artykuł red. Krzysztofa Gacka pt. „Sobie- państwo”, któremu nie można byłoby nie zarzucić, gdyby ar- gumenty w nim użyte były po- porte rzeczywistą i autentycz- na znajomością realiów.

Niestety tak nie jest! Red. K. Gacek stwierdza, że „W sierpniu br. sprawdzono wszystkie (podkr. autora) rozkłady jazdy znajdujące się w zajezdniach i stwierdzono, że na 332 rozkłady w 204 wkładek nie było”.

I tu już red. K. Gacek moc- no rozmyja się z prawdą. Na- sze przedsiębiorstwo ma od- dawać do ruchu w dni pow- szednie właśnie 332 autobusy. Inne są jednak rozkłady na dzień powszedni, a inne na dzień świąteczny, zatem wszystkich rozkładów

chciałbym zaproponować Panu redaktorowi, by — zamiast atakować kierowców i tylko w nich dostrzegać całą winę — przyjechał do nas do za- jezdni, by porozmawiał z kie- rowcami, nawet przejechał się kilka razy autobusem zje- dzającym do zajezdni. Na sprawę trzeba bowiem spoj- rzrzeć z kilku stron. Jednostron- ne spojrzenie oraz podawanie niesprawdzonych danych, to po prostu wygodnictwo.

Leszek Siodlak kierowca

Od red. Dziękuję za list, ale nie ja chyba powinienem być jego adresatem. Bez względu bowiem na to, co są- dzą kierowcy o obowiązku za- trzymywania się na przystan- kach w czasie zjazdów do za- jezdni, zarządzenie takie ob- wiązuje i nie my w redakcji jesteśmy władni je zmienić.

„Sobiepaństwo” raz jeszcze

jest znacznie więcej. Poza tym w zajezdni Wola Duchacka 13 listopada br. brakowało tylko dwóch wkładek, a to oznacza, że w pozostałych zajezdniach było tylko 75 wkładek. Tu po- dzielam zdziwienie red. Gacka jak tego mogli nie zauważyć dyspozytorzy?

Red. K. Gacek pisze dalej: „Stójcie ludzie na przystan- kach, czekajcie po kilkadzie- siąt minut, a gdy wam się nu- dzi, to możecie poczytać so- bie, jakich to linii autobusy zatrzymują się na tych przystankach w czasie zjazdu do zajezdni”.

Sprawdziłem przystanki przy moście Grunwaldzkim i przy Matecznym, ale żadnej informacji nie spotkałem.

Pan red. K. Gacek dziwi się dlaczego kierowcy nie chcą zabierać pasażerów podczas zjazdów do zajezdni, a prze- cież da się to bardzo łatwo wytłumaczyć. Ale najpierw zadam Panu redaktorowi py- tanie: czy Pan, widząc nadje- dzający autobus i po spoje- rzeniu na numer linii, czyta co jest napisane obok nume- ru?

Przeprowadziłem błyska- wiczną ankietę wśród kole- gów — kierowców oraz w swej bliższej i dalszej rodzinie, a także wśród znajomych i ab- solutnie wszyscy stwierdzili, że interesuje ich tylko numer linii, trasę przecięz znają. Tak więc napis informujący o zje- dzdzie do zajezdni jest nieko- munikatywny, zwłaszcza w autobusach typu PR-110. I tu dopiero zaczyna się „heca”. Kierowca zatrzymuje się tylko na wyznaczonych przystan- kach, pasażerowie podnoszą krzyk, że chcieli wysiąść wcześniej niż kierowca (zgod- nie z wkładką) się zatrzymał, albo, że, skasowali przecież bi- lety i chcą jechać dalej, a tu kierowca ich wysadza, a to że autobus jedzie inną niż ta, której numer linii widnieje przecież na autobusie.

Zaczynają się wyzwiska, nerwy, straszenie („Ja panu pokażę, pan nie wie kim ja jestem, ja pana załatwię” itd.)

Kierowcy chcą uniknąć niepotrzebnych, a po dziesię- ciegozgodzinnej, wyczerpującej pracy, wręcz szkodliwych na- pięć i stresów, po prostu wolą pasażerów nie zabierać.

Pan red. K. Gacek, pisze również o trudzie ludzi opa- rowujących rozkłady jazdy, których kierowcy nie respek- tuje. A jak mają respektować, jeśli z Salwatora każe im się zjeżdżać trasą Salwator — Zwierzyniecka (pod- kreśl. aut.) — Most Debnicki — Konopnickiej — Kamiń- skiego — Gwardii Ludowej. Jeśli ktoś trochę zna Kraków, to zrozumie oczywistą bzdurę takiej trasy, a jeżeli nie, to polecam plan Krakowa. Przy- stanki wyznaczone przez obra- cowujących rozkłady jazdy dla linii „144” to: os. Podwa- welskie — Most Grunwaldzki — zajezdnia Wola Duchacka. I tu nasuwa się pytanie, dla- czego nie Mateczny? To prze- cież również ważny węzeł ko- munikacyjny.

Na zakończenie red. K. Ga- cek ostrzega, że po 1 listopada nasilą się kontrole zjazdów. Cóż, można i tak, ale ja

Tak więc cały wywód doty- czący przyczyn niezatrzymy- wania się na przystankach, jest po prostu usprawiedliwie- niem łamania tego zarządze- nia i należy go chyba skiero- wać do osób mogących stosow- ne przepisy zmienić. Chciał- bym także zwrócić uwagę, że niektóre fragmenty pisma na- szego korespondenta są wyraż- nie demagogiczne. Zarzuca mi Pan Siodlak wygodnictwo i niesprawdzanie materiałów, na których się oparłem. Przepra- szam, ale dokumentów spraw- dzać chyba nie muszę, bo i gdzie? Piszac artykuł, opiera- lem się wyłącznie na ofi- cjalnych pismach, będących wynikiem przeprowadzonych przez pracowników Nadzoru Ruchu kontroli.

I jeszcze kilka drobniaków. Obszernie pisze Pan Siodlak o kwestii niedoinformowania pasażerów o zjeździe autobu- sów do zajezdni, zwłaszcza w autobusach typu PR-110. Prze- praszam Panie Leszku, ale chodzi tylko o autobusy tego typu. Obaj wiemy, a przy- najmniej wiedzieć powinni- my, że w starych jeleczach, ta informacja znajduje się na odwrocie tablicy z numerem linii, a więc pojawia się za- miast tego numeru. Podobnie pisze Pan, że nie zauważył in- formacji o zatrzymywaniu się autobusów na przystankach. Ja je widziałem, np. koło Dworca Głównego, czy na Rondzie Mogińskim i w kilku innych punktach miasta. I da- lej, w Woli Duchackiej w li- stopadzie brakowało dwóch wkładek do rozkładów jazdy, co stało się dla Pana Siodlaka punktem wyjścia do przeprow- adzenia całego obszernego rozumowania. Tymczasem w sierpniu, a dokładnie w nocy z 22 na 23 tego miesiąca, kie- dy przeprowadzono kontrole, w tej zajezdni brakowało do- kładnie 12 wkładek i dla uzu- pełnienia podajmy ze w Czy- zynach — 88, a w Bieńczy- cach — 104. A więc, akurat najmniej pretensji można tu mieć do zajezdni w Woli Du- chackiej.

A tak na marginesie jedna uwaga: w rozmowie ze mną zastępca kierownika ZEA Wo- la Duchacka — Antoni Made- jowicz, zwrócił uwagę na istotny problem dotyczący zja- zdów, który chyba nie został zbyt wyraźnie wyeksponowany w piśmie L. Siodlaka. Położe- nie zajezdni powoduje, że pa- sażerowie wsiadają do autobu- su jadąc do osiedla Pleski Wielkie i nie chcą opuścić wozu w szczerym polu, koło zajezdni, czemu trudno się w końcu dziwić. Sadzę, że jest to istotny argument, w przypad- ku tej właśnie zajezdni prze- mawiający przeciw zabieraniu pasażerów przy zjazdach. Nie- zmiernie ciekawi mnie, co ma- ją w tej sprawie do powiedze- nia koledzy z Bieńczyce, któ- rzy, aby dostać się do zajezdni przejeżdżają przez niemal całą Nową Hutę.

Dziękuję jeszcze raz za list, i sadzę, że pomógł on pełnej przedstawicielstwu problem który niewątpliwie istnieje. Czeka- my na dalsze głosy w tej spr- awie, także z innych zajezdni.

KRZYSZTOF GACEK

Co z remontem pieca?

pieczywem cały towar jaki przewożony później zostaje do 11 bufetów, a więc cukier, herbata, kawa, słodczyce, napo- je, wędliny, kury, jaja, masło, ryby smażone, cała garnażer- ka, wyroby tytoniowe i część zup, dostarczanych na koń- cówki komunikacyjne. A więc wszystko to, co wymaga faktu- rowania.

Pomieszczenie biurowe okro- jone jest o magazyn środków do utrzymania czystości bu- fetów, garnków, termosów transporterów i drugie służą- ce do mycia tych termosów i garnków jak również do cię- cia papieru przeznaczonego do pakowania towaru w bufetach.

Nie trudno wyobrazić sobie teraz warunki pracy kierow- nika Sekcji Zofii Zoldakowej i dwóch referentów do spraw socjalnych Marii Dubiel i Zbigniewa Letkowskiego oraz magazyniera Stanisławy Paw- lik. Obraz będzie pełny jeżeli dodam sześciu konwojentów: brygadzie Zdzisława Palon- ka, Leokadię Zelazny, Leszka Fabierkiewicza, Waldemara Kowalczyka, Andrzeja Łukas- ka i Andrzeja Kozła pobiera- jących tu towar i rozliczają- cych się z wykonanej pracy.

Ustawiczny ruch, rozmowy, hałas i olbrzymia ciasnota nie mówiąc już o braku ogrzewa- nia części magazynowej po- mieszczenia. Całe pomieszcze- nie ogrzewane jest gazem co nie jest obójne dla zdrowia pracujących tu ludzi. Zgłosze- nie jeszcze w ubiegłym roku

do remontu olbrzymiego kaf- lowego pieca, pozostało dotąd bez echa. I tak dobrze, cieszą się pracownicy, że ostatnio za- łączona została w pomieszcze- niu za kotłą termia. Narszcie do mycia tłustych termosów i garnków nie trzeba będzie podgrzewać wody.

W takich to właśnie warun- kach wypisuje się dzień w dzień, dziesiątki faktur i za- mawia towar z szeregu przed- sięwzięć znajdujących się nie tylko w odległych dzielni- cach Krakowa ale i poza miastem, rozdziela szeroki asortyment ważnych artyku- łów do bufetów we wszystkich zakładach i raz w tygodniu

wędlinę tam, gdzie bufetów nie ma do zakładów: Łączność, Budowlanego, Taksówek i Taryfowo Biletowego i kieruje posiłki regeneracyjne pobiera- ne z kilku restauracji na koń- cówki komunikacyjne. Przy- jmuje się tu również pieniądze na obiady do stolówki i wy- daje biletów, a nawet załat- wia pracownicze bilety PKS i PKP.

Zakres więc pracy olbrzymi, a warunki bardzo złe. Mimo to ludzie nie narzekają. Mówią, że mają nadzieję na le- psze jutro, na to, że przecież znajdzie się dla nich kiedyś odpowiedniejsze pomieszcze- nie. M.B.



Pracownik stróża...



Piec dla ozdoby?

Któż nie narzeka w naszym przedsiębiorstwie na warunki pracy. W bardzo wielu przy- padkach rzeczywiście są one trudne. Warunki pracy Sekcji Żywnienia Zbiorowego należą chyba do tych najbardziej trudnych.

Cofnijmy się pamięcią kilka lat wstecz, kiedy to głośnym echem odbiła się w przedsię- biorstwie sprawa walącego się sufitu na głowy pracujących przy ul. Bożego Ciała ludzi. Z zagrożonego wówczas pomiesz- czenia przeniesiono Sekcję Ży- wienia Zbiorowego, do po- mieszczenia po przeciwnej stronie korytarza, w miejsce w pośpiechu wykwaterowanej biblioteki. I tu znajduje się dotąd, z tym że jeden duży pokój przerobiono na dwa, które mieszczą magazyn i biu- ro.

Magazyn pęka w szwach. Przechodzi przez niego poza

List otwarty o „Solidarność”

Zmusi mnie do napisania go artykuł pt. „Solidarność już działa” anonimowej acz dobrze poinformowanej autorki zamieszczony w 21 numerze „Sygnałów”. Piszcie ona: „Moim zdaniem... do 4 XI NSZZ Solidarność był z prawnego punktu widzenia tylko Komitetem Założycielskim i teoretycznie tylko w tym kierunku powinna się zamykać jego działalność...”

Pani Redaktor, źle byłoby gdybyśmy z naszą działalnością chcieli czekać do dnia 4. XI tj. do podpisania porozumienia z Dyrekcją. Tym bardziej, że takie porozumienie przygotowane było już trzy tygodnie przed tym terminem i leżało u Dyrektora Kostro mimo naszych stałych interwencji i wyraźnego polecenia Dyrektora Naczelnego, który polecił sprawę tę realizować w trybie natychmiastowym. Jaki był cel takiego przewlekania tej sprawy przez dyrektora Kostro, nie wiemy.

A to, że nie siedzieliśmy z założonymi rękami to chyba dobrze? Mimo braku podpisanego porozumienia mieliśmy coś więcej jako bodziec do działania niż kredyt zaufania Zalogi, która nas wybrała i Jej oczekiwanie.

W dalszym ciągu swego artykułu autorka pyta: „czym zajmuje się Komitet Założycielski?” i odpowiada: „...głównym celem jest zorganizowanie związku i doprowadzenie do wyborów...” Czy tylko tym Pani Redaktor? Może należałoby napisać że w swej działalności Komitet poczynił i inne kroki realizując oczekiwania Zalogi? Na przykład:

— spowodowano u Dyrektora Naczelnego zlecenie socjologom zakładowym przeprowadzenia analizy polityki płacowej w grupie pracowników umysłowych za ostatnie pięć lat, (analiza ta jest na ukończeniu),

— poproszono o zweryfikowanie schematu organizacyjnego Przedsiębiorstwa,

— wykazano, że nasze zarządzanie zamiast na rzeczywistej dobrej organizacji pracy opiera się na szeregu dziwnych rzeczy jak:

— brak schematów organizacyjnych poszczególnych zakładów,

— zatrudnienie pracowników fizycznych na etatach umysłowych oczywiście z wysoką średnią, pobieranie dodatków funkcyjnych przez osoby które nie mają do tego uprawnień, bałagan w inwenturze przedmiotów nietrwałych i sprzętu turystycznego i szereg jeszcze spraw tego rodzaju najdelikatniej je określając niewłaściwych.

Nie podobają się również Pani Redaktor zebrania Komitetu Założycielskiego w godzinach pracy. Spieszę wyjaśnić że mój dzień pracy od dwóch miesięcy liczy sobie po 15 a często i więcej godzin. A że praca Komitetu polega teraz między innymi również na zebraniach to już trudno. Zyczyłbym sobie aby przyszli działacze NSZZ Solidarność tak uczciwie podchodzili do sprawy jak to robi obecny Komitet Założycielski.

Inne przejawy naszego działania to: Delegacja Solidarności wraz z Dyrektorem Naczelnym przyjęła zaproszenie ob. Ministra i pojechała do Warszawy nie po to by prowadzić z nim rozmowy poza załogą ale tylko w tym celu aby przekazać pisemnie materiały o katastroficznym stanie komunikacji w Krakowie oraz żądania i postulaty Zalogi, a także aby uzyskać podanie konkretnego terminu przybycia Ministra do naszego Przedsiębiorstwa już z odpowiedziami na nie.

Dnia 24. XI. jedziemy do Poznania na spotkanie NSZZ Solidarność wszystkich przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce. Zostaną tam między innymi omówione sprawy ujednolicenia stawek wynagrodzenia za pracę oraz wyłączenia MPK-ów ze Zjednoczeń.

Brakuje informacji autorce artykułu jeżeli pisze w nim tylko o sprawach takich jak składki, uprawnienia i świadczenia dla członków związku Solidarność. O tym wszystkim Pani Redaktor już dawno poinformowaliśmy naszych członków w ramach naszej podstawowej informacji nie zekaliśmy z tym na Sygnały.

A „Sygnałom” można mieć za złe, że wtedy, gdy rodziło się Nowe, gdy załoga była zbulwersowana szeregiem żywotnych problemów — stały z boku, wyczekując i nie zajmując określonego stanowiska, a nawet jakby nie zauważając co się w zakładzie dzieje. I nawoływać za nas ludzi do pracy nie trzeba też, wszyscy ucieszą się ciężko pracujący ludzie w MPK wiedząc, że odnowa przyjdzie tylko wtedy gdy sami ją wypracujemy własnymi rękami.

Gorączka już opadła i teraz liczy się przede wszystkim ilość i jakość pracy każdego z nas. Nie chcemy politykować, nie chcemy strajkować.

Działalnością Solidarności jest i będzie podejmowanie na bieżąco, pilnowanie i wytykanie wszystkich nieprawidłowości oraz dbałość o dobro każdego ciężko i uczciwie pracującego członka załogi MPK. Wszyscy to robimy mimo, iż jesteśmy „tylko” Komitetem Założycielskim i winniśmy się Pani zdaniem ograniczyć tylko do spraw rejestracji członków i innych organizacyjnych.

„Istnieje poważne zagrożenie realizacji kompleksowego planu poprawy warunków BHP opracowanego na rok bieżący. Brak zainteresowania tymi sprawami daje się zauważyć na wszystkich szczeblach kierowniczych. Ludzie wykonują pracę nie przestrzegając podstawowych niebezpieczeństw. Efektem tego jest wzrost wypadków przy pracy nie notowany od lat” — mówi kierownik Działu BHP mgr Augustyn Dobrowolski.

Analiza stanu BHP w naszym przedsiębiorstwie za III kwartał br. wręcz straszny cyframi: 21 wypadków przy pracy w tym 9 ciężkich. W sumie 314 dni niezdolności do pracy. Zwiększa się ilość wypadków; bo jeżeli w miesiącach lipcu i sierpniu wydarzyły się 4, to w miesiącu wrześniu było ich już 13. Wskaźniki w przeliczeniu na ilość zatrudnionych wynoszą 3,3 procent częstotliwości, 14,9 ciężkości i 49,7 za-

Najwięcej bo po cztery wypadki miały miejsce w dwóch zakładach: ZET Podgórze, i ZEA Czyżyny. Po dwa: ZET Nowa Huta, Zakładzie Napraw Tramwajów, ZEA Bieńczyce,

Zakładzie Transportu i Sprzętu Specjalnego. Po jednym: w Zakładzie Napraw Autobusów, Dziale Nadzoru Ruchu, Wydziale Taryfowo Biletowym.

Tylko w trzech zakładach nie zarejestrowano żadnego wypadku przy pracy, a to: w Zakładzie Taksówek, Zakładzie Sieci i Podstacji oraz Zakładzie Torów.

Jeżeli chodzi o odpowiedzialność za powstałe wypadki

to: 17 spowodowanych zostało z winy poszkodowanych, 3 na skutek przyczyn obiektywnych i jeden z winy kierownictwa. Większość z nich jak z tego wynika spowodowana została nie przestrzeganiem przepisów przez samych poszkodowanych.

Biorąc pod uwagę przyczyny i okoliczności w jakich doszło do wypadków, można dokonać następującego podziału: 6 wypadków drogowych spowodowanych zostało nie przestrzeganiem przepisów Kodeksu Drogowego, w tym jedno najechanie wozu tram-

elektromonter, mechanik samochodowy i uczeń.

W wyniku kolizji drogowych obrażeń doznał nie tylko prowadzący pojazdy ale również pasażerowie. Na przykład podczas zderzenia czołowego dwóch autobusów we Wróblowicach i najechaniu samochodu ciężarowego na tramwaj linii „17 przy al. Pokoju, doznał obrażeń 21 pasażerów. Natomiast w wyniku pożaru wozu tramwajowego linii „12” przy ul. Karmelickiej — 40 pasażerów. Ta ostatnia liczba prawdopodobnie nie obejmuje

A gdyby Pani zapytała to poinformowalibyśmy Panią, że wyborów robić nie mogliśmy do chwili zatwierdzenia statutu i otrzymania ordynacji wyborczej.

Obecnie już odbywają się zebrania (znów zebrania, prawda Pani Redaktor?) na których wybierani są mężowie zaufania i delegaci na walne zebranie wyborcze. Nie oczekuję odpowiedzi na mój list natomiast mam nadzieję, że znajdzie się miejsce w najbliższym numerze Sygnałów na zamieszczenie mego listu, teraz gdy problemy te są najbardziej aktualne.

Michał Karyczek

Przewodniczący Komitetu Założycielskiego
NSZZ Solidarność przy MPK

od autorki

Nieźmiernie ucieszył nas w redakcji ten list. Nareszcie nie trzeba było — po raz pierwszy — wydzwaniać po kilkanaście razy by zebrać potrzebne informacje. Niemniej jednak postanowiłam odpowiedzieć na zarzuty w nim zawarte, chociaż się bowiem z rzeczywistością. Dziwię się, że Pan przewodniczący zwraca się do mnie jak do „anonima”. Przecież pamięta chyba kto z nim na te tematy rozmawiał? Bywa czasem, że z konieczności wyrzuca się podpis autorki tekstu już w drukarni ze względów technicznych.

Panie przewodniczący to, że nie czekaliście ze swoją działalnością aż do 4. XI. to bardzo dobrze, a że teoretycznie i z prawnego punktu widzenia jesteście Komitetem Założycielskim zaprzeczycie się chyba nie da. Specjalnie napisałam teoretycznie, bo praktycznie zajmowaliście się wszystkim — co tak napisałam tyle, że nie we wstępie a przed cytatem J. Ciurusia. Pytanie czy Komitet zajmuje się tylko wyborami jest chyba teoretyczne.

Dziwi mnie tylko, że skoro pan nie zgadza się z faktem, że jesteście Komitetem Założycielskim i w zasadzie w tym kierunku powinny iść działania, że nie zaprzeczył pan wtedy gdy rozmawiałam na temat „Solidarności” w waszym pokoju i na moje pytanie „czym aktualnie zajmuje się Solidarność” padła odpowiedź: „właściwie w przedsiębiorstwie chcielibyśmy zajmować się wszystkim. Naszym zadaniem jest doprowadzić do wyborów. My nie pchamy się do władzy”. Dziwi mnie, że pan wtedy nie zaprzeczył. Mało powiedział pan wtedy, że o tym co robicie informuje nas w późniejszym terminie.

Sądziłam panie przewodniczący, że panu także nie podobają się zebrania w godzinach pracy. Przecież Komitet wiec także i pan umieścił ten punkt w porozumieniu z dyrekcją. Czyżby porozumienie było zawarte wbrew woli przewodniczącego Komitetu?

A, że zebrania muszą także odbywać się w godzinach pracy? Chyba tak — pracujemy w „ruchu ciągłym”. Życzę pan uczciwości przyszłym działaczom. Ja też, zarzuca pan autorce — iż brakuje jej informacji. Jeszcze raz zaznaczam, że jednym z informatorów był pan panie przewodniczący. Czy pretensje we właściwym kierunku więc pan skierował?

Nie przekonał mnie pan również co do tego, że członkowie Solidarności wiedzieli o wielkości składek. Czyżbym miała pomyśleć, że nie wierzyli panu skoro z tym pytaniem przychodzili do nas? Świadkiem byłam także i takich stwierdzeń: „słyszałam podobno w Solidarności składki będą wynosiły 8 procent. Jak to prawda ja się wypisuję”.

Trochę to chyba nie tak z tą informacją? Jest jeszcze inna sprawa. Do Solidarności zapisali się nie wszyscy. I znów z rozmów z ludźmi wiem, że część z nich wstrzymała się z decyzją właśnie ze względu na składki. Jak pan więc widzi pańska analiza mojego tekstu była może dokładna tyle, że nie dogłębna.

Nie zgadzam się także z panem, że; „gdy załoga była zbulwersowana szeregiem żywotnych problemów” Sygnały stały z boku i wyczekiwały. Wyjaśniałam już przecież na jednym z zebrania Komitetu Założycielskiego dlaczego w naszym gazecie nie ma informacji „z ostatniej chwili”. Wydawało się wtedy, że zebrani — pan przewodniczył zebraniu — przyjęli i zrozumieli wyjaśnienia. W jakim celu więc pan pisze o tym w „liście” jeszcze raz?

A, że wyborów do 4. XI. być nie mogło pytać nie musiałam. „Aż” tyle wiem, iż by były prawomocne, muszą być zgodne z prawem. Dobrze chyba, że w tej sprawie poinformowana byłam dużo wcześniej i nie przez pana. A nuż by pan znów zaprzeczył swoim wypowiedziom?

Jak już zaznaczyłam tekst był przeanalizowany z socjologiczną umiemością. Bo zostało w nim „wyczytane”, nawet to co nie było napisane. Myślę bowiem nad tym co pisze i mówię. Szkoda chyba czasu — i tak pracuję pan po 15 godzin i więcej — na analizy i to tego typu.

FILOMENA SERWIN

wajowego na drugi, 5 wypadków w wyniku nieprawidłowej obsługi narzędzi ręcznych, 3 nieuwagą poszkodowanych, po dwa przy obsłudze pojazdów i jeden podczas pożaru wozu tramwajowego.

Wśród poszkodowanych są: sześciu kierowców czterech motorniczych, dwóch ślusarzy, dwóch tokarzy i dwóch pracowników umysłowych, jeden murarz, kontroler biletowy,

wszystkich poszkodowanych.

Z roku na rok wzrasta także liczba kolizji i wypadków w ruchu. W ostatnich trzech latach wynosiła ona: w 1977 roku — 1696, w 1978 — 1773, w 1979 — 1813. W trzech kwartałach roku bieżącego zarejestrowano już 1357 kolizji.

Dość już cyfr obrazujących wypadki. Jest ich niemało w jednym tylko trzecim kwartale bieżącego roku. Przed nami już tylko kilkadziesiąt dni do końca roku. Bilans 12 miesięcy w tym zakresie nie będzie optymistyczny.

Bić na alarm? Ostrzegać? Robią to inni, powołani do tego i wymowne afisze o tematyce BHP, których nigdzie nie brakuje. Więc co? Po prostu pracując ... trzeba myśleć!

W miesiącu październiku br. zanotowano rekordową ilość wypadków przy pracy. Największą od czterech lat. Po trzy wypadki miały miejsce w ZNT, ZEA Czyżyny, ZEA Gwardia Ludowa. Dwa w ZET Podgórze. Po jednym w ZET Nowa Huta, ZEA Bieńczyce, ZNA. Warsztatach Szkolnych i Dziale Socjalno Bytowym. W sumie 16 wypadków przy pracy. M.B.



Adam Włoch przy spawaniu styków.

Mieli szczęście

Sporo było kłopotów z rozpoczęciem kapitalnego remontu torów w ulicy Krakowskiej. Zakład Torów nie chciał zgodzić się na pracę przy ograniczonym ruchu. Wydziałowi Komunikacji Urzędu Miasta trudno było podjąć decyzję o zamknięciu tej ulicy dla ruchu miejskiego i skierować go na dwa mosty — jeden u wylotu ulicy Bohaterów Stalingradu, drugi Grunwaldzki.

Wreszcie przy wyłączonym ruchu w dniu 4 listopada br. rozpoczął się I etap remontu torowiska w ulicy Krakowskiej, który objął odcinek od ulicy Dietla do placu Wolnica.

Z przechodniów tworzyli się grupki gapiów. Ludzie jak zawsze narzekali, że tak późno zaczynają, że zima ich zaszkodzi, że z MPK to tak zawsze. Docinkom nie było końca. Podobno nawet „swoi” nie oszczędzali torowców. I jak na złość tym, którzy mieli wykonać w określonym z góry terminie, bo do 29 listopada br. pracę, zaczęły się temperatury minusowe i sypanie śniega nie utrzymała się długo i gwałtownie. Na szczęście pogoda ta powróciła bardzo spóźniona w tym roku ale słoneczna i ciepła jesień. No i wtedy dopiero tempo pracy wzrosło.

Na dwie zmiany pracowało pięć brygad torowych: Józefa

Cygala, Stanisława Dudka, Stanisława Grzyba, Władysława Górki i Stanisława Irzyska oraz brygada obsługująca specjalistyczny sprzęt: ładowarko — koparki i spycharki Zbigniewa Świątko. Pracę nadzorowali mistrzowie: Stanisław Boroń i Jan Harańczyk, a całością wykonywanych robót kierował Ryszard Zaporowski.

W okresie od 4 do 29 listopada br. w ramach prac wchodzących w zakres pierwszego etapu kapitalnego remontu ulicy Krakowskiej wymieniono; stare na nowe szyny, popękane i zdeformowane płyty torowiska oraz asfaltobetonową podbudowę podłoża.

W dniu 27 listopada br. brygady torowe kończyły już pracę przy kapitalnym remoncie torowiska w ulicy Krakowskiej. „Jutro będziemy jeszcze szlifować styki, pojutrze szyny. I to już koniec remontu. Drugi etap od Placu Wolnica do mostu, rozpoczniemy dopiero na wiosnę”. — powiedziała nam mistrz Jan Harańczyk.

Mieli szczęście torowcy bo akurat na drugi dzień ochłodziło się i zaczął padać śnieg. Był to już na prawdę ostateczny czas aby skończyć do wiosny z remontami, a brygady torowe na okres zimy prze-



Od lewej: Mieczysław Jaśkowiec i Ryszard Kuczera rozsypują cementowo-piaskową podsypkę pod płyty w torze.

Relacja z Poznania

Niezależne Samorządne Związki Zawodowe „Solidarność” działają nie tylko w zakładach pracy zajmując się li tylko własnym podwórkiem. Właśnie od 24 do 25 listopada br. obradował Krajowy Zjazd Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej w Poznaniu.

Członków „Solidarności” z naszego przedsiębiorstwa reprezentowali Michał Karyczek i Józef Natkaniec. Dyrektorem Henryk Albrecht. O obradach w których uczestniczyło 38 delegacji i podjętych wnioskach rozmawiałem z J. Natkaniem. Zjazd uchwalił, że istnieje konieczność wyłączenia przedsiębiorstw komunikacyjnych ze Zjednoczeń. Nasz resort został zobowiązany do prac nad nowymi zasadami podporządkowania władzy terenowej administracji.

Nie zaakceptowano projektu zasad wynagradzania pracowników przedsiębiorstw komunikacji miejskiej jako niezgodnego z oczekiwaniami załóg. Nowy układ zbiorowy ma być niebawem opracowany. Ministerstwo zostało zobowiązane do konsultacji z Krajową Komisją Koordynacyjną nowego układu zbiorowego.

Postulowano, że zasady muszą uwzględniać: jednolitość plac, zasadniczych, biorąc za punkt wyjścia stawki najwyższe, zmniejszenie elementów wynagrodzenia, jednolity poziom premii regulaminowej i rezygnację z równoważnych norm czasu pracy.

Zjazd powołał Tymczasową Krajową Komisję Koordynacyjną Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność” która jest jedynym prawnym reprezentantem załóg przedsiębiorstw komunikacyjnych i wszelkie rozmowy mogą być prowadzone wyłącznie z tą komisją.

F. SERWIN

Tutaj się nie pali

„Z młodzieżą na temat szkodliwości palenia tytoniu powinni mówić tacy, którzy sami nie palą lub którzy palenie rzucili. Chodzi o przykład...” — powiedział mi dyrektor Przyzakładowej ZSZ MPK inż. Kazimierz Sułkowski członek koła Polskiego Towarzystwa Przeciwytytoniowego przy MPK.

1 grudnia 1980 r. Duża przerwa podczas przedpołudniowych zajęć lekcyjnych w Przyzakładowej ZSZ MPK przy ulicy Waskiej. Wśród tych, którzy wybiegli z klas są: Jacek Dużyk i Włodzimierz Bąk z klasy IA i Stefan Wygoda z klasy IF.

— Czy wiecie jaki dziś mamy dzień?

— Oczywiście... poniedziałek 1 grudnia — mówi Jacek.

— I dzień bez papierosa — dodaje Stefan.

— Czy któryś z was pró-

bował już palić? — pytam dalej.

— Kto by nie próbował? — pada prawie chóralna odpowiedź.

— Czy któryś z was myśli, że w przyszłości będzie palił?

— To tylko od nas samych zależy. Jeżeli ktoś się wciągnie w ten nałóg, to się już nie oduczy. Słyszałem to od ojca i osób starszych, którzy palą. Wszystko też zależy od towarzysztwa w jakim się kto znajduje. Jak go na przykład wyśmiewa i namawia... ale ja palić nie będę — Stefan.

— Nie będę palił. Nie ma w tym nic pociągającego — Jacek.

— Trzeba się zdecydować. Mieliliśmy tu u nas w szkole prelekcję na temat szkodliwości palenia tytoniu obrazowaną przeżroczami. W szkole podstawowej oglądałem także filmy na ten temat. Były bardziej

wstrząsające. Uważam, że bardzo dobry jest afisz wywieszony właśnie na tym piętrze na korytarzu. Obrazuje on ile wydaje się miesięcznie, rocznie i w ciągu pięciu lat na „Sporty” i „Marlboro” — Włodek.

Wychowawczyni mgr Anna Kirsztyn koordynuje w szkole sprawy pracy z uczniami na tematy antynikotynowe i antyalkoholowe. Zarówno w szkole jak i warsztatach szkolnych jest bezwarunkowy zakaz palenia tytoniu. W każdym roku szkolnym w klasach pierwszych prowadzone są na temat szkodliwości palenia tytoniu prelekcje ilustrowane przeżroczami. Odbywają się one również w klasach drugich i trzecich. Uczniowie biorą też udział w organizowanych konkursach na przykład na plakat o tematyce antynikotynowej.

Przechodząc przez szkolny korytarz wzrok mój pada na ścianę i zawieszony na niej napis „Tutaj się nie pali”. M.B.

Chuligani z Morawicy

Ostatnio zanotowaliśmy w krótkim odstępie dwa wypadki pobicia naszych kierowców przez mieszkańców Morawicy. Pierwszy przypadek miał miejsce 2 października. O godzinie 19 autobus 20901 jechał do Morawicy. Kierowca wozu JOZEF KOHUT, poprosił jednego z pasażerów, aby zgasił papierosa. Odpowiedzią były wyzwiska i groźba, że po następnym kursie, kierowca zostanie „załatwiony”. Po powrocie na Salwator pan Kohut zgłosił zajście kierownikowi Dworca i pojechał na następny kurs, lecz tylko do Balic, o czym poinformowano wcześniej pasażerów. Gdy jednak w Balicach kierowca poprosił pasażerów o opuszczenie autobusu, został zaatakowany przez kilku młodzieńców. Zniszczono mu ubranie, wykręcano ręce, duszono. Nikt z pasażerów nie bronił naszego pracownika, a z opresji wybarwił go dopiero przyjazd autobusu 226.

Efektom zajścia była niezadowoloność do pracy Józefa Kohuta oraz pismo do Naczelnika Gminy Liszki z prośbą o zapewnienie bezpieczeństwa naszym pracownikom.

Naczelnik na pismo nie odpowiedział, odpowiedzieli natomiast morawiccy chuligani. 15 listopada o godzinie 18.10 na przystanek na Salwatorze podjechał autobus 20903 prowadzony przez JULIANA DROZDĘ. Kierowca został uderzony w twarz i w oczy. Powodem był spóźniony o 2 minuty przyjazd na przystanek.

Tym razem obyło się bez dźwięku L-4 i odszkodowania za zniszczone ubranie, jakie musiał wypłacić przedsiębiorstwo Józefowi Kohutowi.

Z zainteresowaniem czekamy na następne występy morawickich „mocnych ludzi”. Chyba, że wcześniej włączy się w sprawę milicja i władze gminy Liszki. (kg)



Z WIOSNĄ?

Budowa budynku administracyjnego MPK przy ul. Brozka ma już swoją historię. I nie jest to historia krótka. Obecnie jednak, po wielu latach, w których nasilenie robót było, delikatnie określając, różne, prace dobiegają końca. Przynajmniej teoretycznie. Kiedy więc można spodziewać się przeprowadzki MPK-owskiej centrali z ciasnych pomieszczeń przy ulicy Wawrzyńca? Aby poznać odpowiedź na to pytanie, wziąłem udział w naradzie roboczej wykonawców inwestora i użytkownika budynku. Nie było to ani pierwsze spotkanie, ani ostatnie. Po prostu sprawę do uzgodnienia pozostaje wciąż sporo, a czasu do oddania budynku do użytku jest coraz mniej. Narada, której przysłuchiwałem się miała nawet dość optymistyczny przebieg ale tylko do pewnego momentu.

Mieliliśmy więc okazję wysłuchiwać zapewnień, że wykonawcy zrobią, zrealizują w wyznaczonym terminie. Zgrzyt nastąpił dopiero gdy przedstawiciela Montinu zapytano kiedy oddane zostanie do użytku centralne ogrzewanie w budynku, którego funkcjonowanie w okresie zimowym warunkuje wykonywanie prac wykończeniowych wewnątrz. Otóż Montin może pierwszy etap prac przy instalacji C.O. zakończyć przed 20 listopada i ten termin jest do przyjęcia. Gorzej z drugim jego etapem — termin zakończenia robót — 20 grudnia. Pozostali wykonawcy zgodnie stwierdzili, że jest on nie do przyjęcia. Cóż jednak zrobić, skoro, jak stwierdził przedstawiciel Montinu nie jest to sprawa zależna tylko od tej właśnie firmy. Tyle, że we wrześniu Montin obiecywał

oddanie całego ogrzewania 20 listopada. Obecny termin jest podobno już absolutnie realny.

Tymczasem na pytanie o termin wznowienia prac przy budowie pawilonu sportowego, jego wykonawcy odpowiedzieli: — Podtrzymujemy poprzednio podany to znaczy dziesiątego.

Dopiero po sprawdzeniu protokołu, okazało się, że dotrzymanie tego terminu jest niemożliwe, bowiem chodziło o dziesiątego października, a narada odbywała się 3 listopada. Tak więc stanęło ostatecznie na dziesiątym listopada. Jednak po tej wymianie zdań, chyba nie tylko ja przyjąłem tę deklarację sceptycznie.

Ale wracajmy do budynku administracyjnego. Jego wykończenie w obecnej sytuacji, gdy nie można go ogrzewać, zależy przede wszystkim od pogody. Wielu bowiem prac budowlanych nie można wykonywać przy ujemnych temperaturach. Na razie jednak mróz trzyma i choć budowlani deklarują pełną gotowość, to trudno sprecyzować kiedy będą mogli wejść na budowę. Tak więc można powiedzieć, że jak będzie ciepło to będzie i nowy budynek administracyjny. Patrząc realnie, najprawdopodobniej, w pierwszym kwartale przyszłego roku wprowadzimy się do niego.

KRZYSZTOF GACEK

Z ostatniej chwili:

Cykl produkcyjny gazety jest długi. Zanim zesza ona z drukarskich maszyn, ostatnie zdanie artykułu przestało być prawdziwe. Ostatnio mówi się o czerwcu, jako terminie zakończenia prac. Miejsny nadzieje, że będzie to już termin ostatni.

Zareagowali

Wychodząc ze słusznego założenia, iż prasa w istotny sposób przyczynia się do krytycznej analizy naszej rzeczywistości z jednej strony oraz stawia obowiązek złożenia wyjaśnienia drugiej stronie, proszę uprzejmie o przyjęcie kilku uwag odnoszących się do artykułu „W ZOO — to myślą” zamieszczonego w ostatnim numerze „Sygnałów”. Artykuł ten porusza szereg chybionych i źle wykorzystanych zakupów w przedsiębiorstwie. Konkretnie chciałbym zająć stanowisko w sprawie wykorzystania zmywarki do naczyń na warsztatach szkolnych, tj. do tej części artykułu, która stwierdza, że „Zmywarko do naczyń jest sprawną, ale nie używaną, ze względu na długi cykl mycia. Naczynia przed myciem powinny być także dokładnie „wyresztkowane” no i powin-

no być ich dużo. Uczniowie nie bawia się więc w mechanizację tylko po prostu myją ręcznie. Chciałbym sprostować: uczniowie w ogóle nie myją naczyń, a tym bardziej nie myją ręcznie! Choćby ze względów higieniczno-sanitarnych.

Tymi czynnościami zajmuje się odpowiednia pracownica, instruktor praktycznej nauki zawodu, dodatkowo zatrudniona na połowę etatu, posiadająca specjalistyczne badania lekarskie. Wydaje ona posiłki uczniom i obsługuje zmywarkę. To, że zmywarka posiada długi cykl mycia wcale obsługującej nie przeszkadza, ponieważ po napełnieniu urządzenia naczyniami może spokojnie kontynuować zajęcia na warsztacie. Gdyby nie było zmywarki naczynia myła by ręcznie, kosztem zajęć dydak-

tycznych. Zmywarka samoczynnie wylacza się, więc nie zachodzi konieczność czuwania nad procesem mycia. Następnie wystarczy tylko wymienić naczynia czyste na brudne i ponownie włączyć maszynę. Biorąc pod uwagę długi cykl mycia w zmywarce oraz to, że pracujemy na dwie zmiany i posiłki regeneracyjne wydajemy również na dwie zmiany zmywarka, jak sądzę, jest właściwie eksploatowana.

Pozostaje jeszcze kwestia ilości naczyń. Obecnie szkolimy na warsztatach 10 klas pierwszych, tj. 318 uczniów. Licząc dokładniej codziennie wydajemy około 160 posiłków.

Kierownik Warsztatów Szkolnych mgr STANISŁAW KIELBASA

Od autorki

Dziękuję kierownictwu warsztatów szkolnych za odpowiedź, szkoda, że pozostali do których adresowany był artykuł nie wpadli na taki pomysł. Z pisma wynika, że zmywarka jest jednak wykorzystana w okresie wydawania posiłków regeneracyjnych a więc przez 5 miesięcy rocznie. Nie wynika z odpowiedzi co ze zmywarką przez pozostałe 7 miesięcy. Dla wyjaśnienia: protokół z którego korzystałam był sporządzony przed 1 listopada i prawdopodobnie członkowie komisji rewizyjnej trafili na martwy sezon zmywarki, stąd i taka interpretacja zakupu.

F. SERWIN

UWAGA PRENUMERATORZY

Wszystkich zainteresowanych prenumeratą „Sygnałów MPK” na rok 1981 zawiadamiamy, że wpłaty przyjmuje Kasa Główna naszego przedsiębiorstwa do dnia 20 stycznia 1981 r. Opłatność za roczną prenumeratę wynosi 12 zł (24 numery pisma). Należy sporządzić imienną listę prenumeratorów, po czym kopie dowodu wpłat i listę przekazać do Działu Prasowo-Radiowego, ul. Wawrzyńca 15, I p, pokój 73.

Redakcja



Zdjęcia St. Tyran

Turniej siatkówki

Zakładowy Turniej Piłki Siatkowej odbył się 25 października w sali gimnastycznej udostępnionej przez Zespół Szkół Mechanicznych Nr. 2 przy ul. Skrzynieckiego 12.

Do rozgrywek o miano najlepszej drużyny stanęło 7 zespołów. Po zaciętych rozgrywkach systemem do dwóch przegranych, zdecydowanie pierwsze miejsce zdobyła drużyna Zakładu Budowlanego, która bez porażki zdobyła Puchar Przechodni Dyrekcji MPK. Na drugim miejscu uplasował się zespół ZEA Czyżyny, a na trzecim drużyna ZEA Bieńczyce. Dalsze pozycje zajęły: Szkoła Przyzakładowa, Zakład Taksówek, drugi zespół ZEA Czyżyny i ZEA Wola Duchacka. Trzy najlepsze zespoły otrzymały nagrody rzeczowe i dyplomy ufundowane przez Dyrekcję MPK,

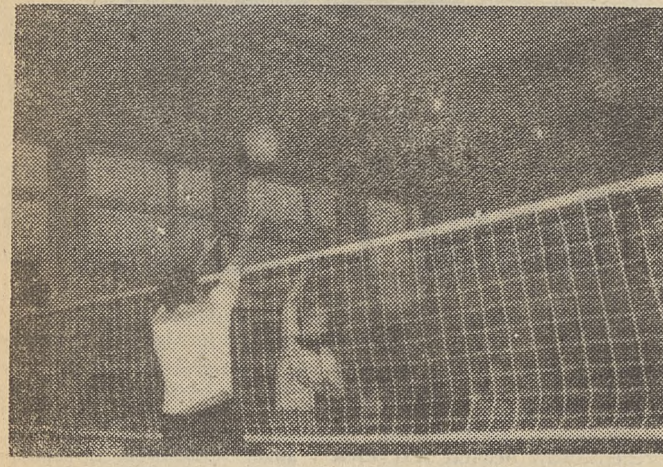
pozostałe dyplomy za uczestnictwo.

Dużą niespodzianką było niezgłoszenie do turnieju dwukrotnego zdobywcy Pucharu zespołu ZET Nowa Huta, który bez walki oddał puchar Zakładowi Budowlanemu.

Duże brawa należą się Kierownikowi ZEA Czyżyny inż. Janowi Chlebdzie, który drugi rok z rzędu zmobilizował do udziału w turnieju aż dwa zespoły i osobistym dopinaniem zagrzewał je w rywalizacji.

Organizatorem turnieju miał być wspólnie z Działem Kultury i Sportu Ognisko TKKF „Tramwajarz”, jednakże w rzeczywistości był tylko Dział. Czyżby działacze Ogniska TKKF „Tramwajarz” nie interesowała zakładowa rekreacja?

ZYGMUNT GADEK

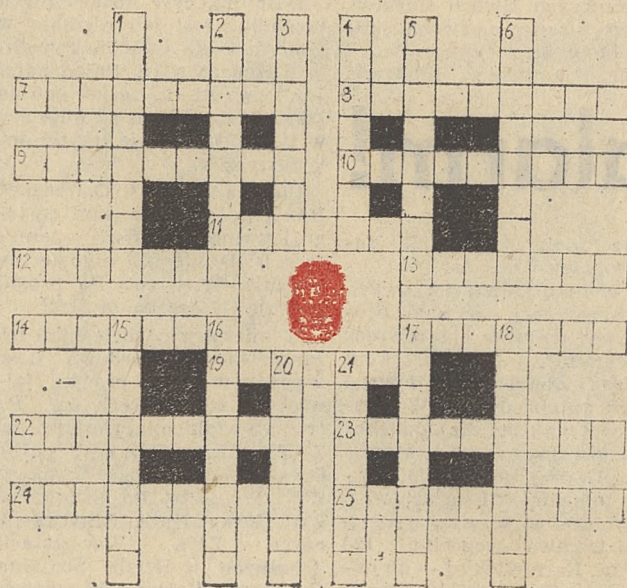


„Solidarność” i dyskoteka

Gdy pewnego dnia przechodziłam koło szkoły przyzakładowej MPK, moją uwagę zwrócił afisz wiszący na drzwiach wejściowych. Jego treść pozwolił sobie zacytować w całości: „Solidarność John klasa (niestety tu plakat był zamazany) ZSZ MPK. ŻADAMY DYSKOTEKI”.

Przepraszam, ale ruszyło mnie. W obecnej sytuacji, uczniowie którejs z klas naszej szkoły nie mają poważniejszej sprawy niż zorganizowanie dyskoteki. W dodatku domagając się jej zorganizowania, używają nazwy, która jest w tej chwili symbolem odnowy, wiary w lepsze jutro. Nie sądzę, by ktokolwiek z NSZZ „Solidarność” upoważnił uczniów do podobnej demonstracji. W każdym razie przyniosła ona zgoda odwrotną od zamierzonego przez nich skutek. Ośmiętyliście się koleśdy. Być może zresztą żart był waszym celem. Tyle, że jest on zupełnie chybiony, niesmaczny. To tyle zrozumieście z procesów zachodzących ostatnio w kraju? Smutne...

(K.G.)



KRZYŻÓWKA NR 109

POZIOMO: 7) urządzenie napędzające. 8) Wierzenia różnych plemion. 9) Ozdobny świecznik. 10) Wysoka roślina żółto kwitnąca. 11) Więcej niż trójkąt. 12) Wyspa, część Indonezji. 13) Złota myśl. 14) Może być osobista. 15) Słynne uzdrowisko w Jugosławii. 16) Mebel w pokoju. 22) Część świata. 23) Gatunek grzyba. 24) Zapisany utwór muzyczny. 25) Rękodzielo.

PIONOWO: 1) Uciekinier. 2) Schowek przy kuchni. 3) Widać pod mikroskopem. 4) Warzywo z Ameryki Południowej. 5) Dla niego wpięty ojczyzna. 6) Wielbłąd jednogarbn. 15) Instytucja naukowo-badawcza. 16) Wodociąg bez

rur. 17) Płuka do wody. 18) Rodzaj ceramiki. 20) Miejsce występow. 21) List — podobno szybszy.

„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