

## LIST OTWARTY

Obywatel Józef Kępa

MINISTER ADMINISTRACJI, GOSPODARKI  
TERENOWEJ I OCHRONY ŚRODOWISKA

W imieniu załogi Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie składamy na ręce Obywatela Ministra stanowczy protest w związku z trwającą od lat dyskryminacją naszego Przedsiębiorstwa przez Resort w przydzielach taboru autobusowego i tramwajowego, w rozdzielnictwie materiałowo-technicznym.

Fakt ten spowodował katastrofalne zaniedbania w bazie MPK Kraków, a przede wszystkim wyrazne pogorszenie się warunków świadczonych przez nas społeczeństwu usług. Staramy się własnymi siłami przezwyciężyć trudności, osiągamy w tych warunkach bardzo dobre wyniki eksploatacyjne, ale naprawdę sami nie damy rady w przeciwdziałaniu dewastacji nadmiernie eksploatowanego, pozbawionego części zamiennych taboru.

Zaniepokojeni tym stanem rzeczy, wspólnie z naszym ZPGKiM, opracowaliśmy raport o stanie komunikacji w aglomeracji krakowskiej, który przekazaliśmy na ręce Obywatela Wiceministra Michała Zubelewicza. Niestety, nawet ten raport nie zmienił polityki Resortu w stosunku do problemów komunikacji Krakowa.

Przypominamy więc niektóre dane. Krańcowo złe przedstawiają się warunki komunikacji autobusowej. Na przestrzeni ostatnich sześciu lat (1975-1980) przyrost inwentarzewy taboru autobusowego wynosił tylko 49 jednostek (z 406 do 455). **Dziennie możemy przewieźć 375 tysięcy pasażerów, a musimy 555 tysięcy.** Stale wydłuża się czas przewozu ludności do pracy, w godzinach szczytu osiągamy dwukrotnie wyższy od nominalnego granicznego wskaźnika natężenia 6,6 osób na m kw. Ma on istotny wpływ na awaryjność taboru, wyrażającą się np. stratą 20 proc. planowanych dziennie kursów autobusowych. Brak nowych tramwajów, luzowników i innych części zamiennych przy jednoczesnym fatalnym stanie torowisk powoduje wręcz zagrożenie życia mieszkańców miasta.

Jak długo będziemy jeździć na krawędzi ryzyka utraty życia?

Te i inne problemy zaprezentowaliśmy w dniu 26 listopada 1980 roku podczas spotkania załogi z przedstawicielem Obywatela Ministra, Wiceministrem Michałem Zubelewiczem. Obywatel Zubelewicz w pełni potwierdził krytyczną sytuację miejskiej komunikacji w Krakowie i przyrzekł nam udzielenie wszechstronnej pomocy. Pomoc ta miała przede wszystkim dotyczyć zwiększonej dostawy autobusów (w tym szczególnie potrzebnych autobusów przegubowych „Ikarus”), jak też zrealizowania w trybie awaryjnym dostaw części zamiennych mających decydujące znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu. Obywatel Zubelewicz złożył też zapewnienie sprawiedliwego rozdziału środków przewozowych i części zamiennych przez Resort od początku bieżącego roku. Z przykrością stwierdzamy, że były to i są to nadal przyrzeczenia bez pokrycia. Żaden z wpisanych do protokołu wniosków nie został w pełni zrealizowany. Przytoczmy najważniejsze fakty:

1. Pomimo zapewnień na szczeblu Wicepremiera oraz władz resortowych nie otrzymaliśmy przydziału na autobusy „Ikarus”, a są one niezbędnie potrzebne do utrzymania ciągłości ruchu na priorytetowych ciągach komunikacyjnych. Podobno przydzielone nam autobusy pojechały już do innego miasta.

2. Pomimo uzyskania drogą teleksową potwierdzenia przydziału na 100 akumulatorów 165 Ah, okazało się u producenta, że przydział jest nieaktualny. Nie otrzymaliśmy ani jednego luzownika HT-3. Bratnie przedsiębiorstwa MZK Warszawa, WPK Katowice nadal zaopatrywane są w te części w sposób bezwzględnie priorytetowy, a w magazynach MZK Warszawa przechowuje się stosunkowo duży ich zapas.

3. Aktualne potwierdzanie przez wszystkich producentów części zamiennych dla MPK Kraków jest rażąco niskie w stosunku do faworyzowanych przedsiębiorstw np. potwierdzenia dla MZK Warszawa przyjmowane są przez producentów bezpośrednio poza rozdzielnicą.

Z powodu aktualnej sytuacji materiałowo-technicznej i konieczności przestrzegania elementarnych zasad BHP zmuszeni będziemy w najbliższym czasie wycofać z ruchu dalszych 80 autobusów i 50 pociągów tramwajowych, w znacznym stopniu paraliżując komunikację naszej aglomeracji. Winą za tę niepopularną decyzję mieszkańcy Krakowa obciążą w sposób niezasłużony naszych pracowników, a przecież zrobiliśmy wszystko co tylko od nas zależało. Będzie więc to opinia wysoce krzywdząca.

Nie możemy pogodzić się też z faktem, że jednym sładem zainteresowania się raportem o stanie komunikacji w aglomeracji krakowskiej ze strony Resortu było nadesłanie nam kopii opinii opracowanej przez Zakład Komunikacji Miejskiej Instytutu Kształtowania Środowiska.

ciąg dalszy na str. 2



Stoją od kilku miesięcy w czyżńskiej zaleźni. Gdyby były do nich części zamienne wyjechałyby na linie.

## Minister obiecał... A my czekamy!

W dniu 26 listopada ub. roku, doszło do spotkania załogi zainicjowanego przez KZ NSZZ „Solidarność” przy MPK z wiceministrem Administracji Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z Michałem Zubelewiczem. Właśnie na tym spotkaniu po uśrednieniu wizytacji poszczególnych jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa, przedłożono cały szereg potrzeb w zakresie przede wszystkim części zamiennych, bez których komunikacja miejska w Krakowie nie jest w stanie dalej normalnie funkcjonować.

Jako pierwsze i najważniejsze wymienione zostały akumulatory do autobusów kolejnych — ogumienie, luzowniki, hamulce szynowe i obręcze do kół wagonów tramwajowych. Z powodu braku tych części stoją w zajezdniach unieruchomione autobusy i tramwaje.

Przedstawione zostało również wszystko to, co potrzebne było do „akcji zima”. A więc: aparatura do wagonów tramwajowych z „Elty” w Łodzi taka jak tablice tap-1 i tap-2, cewki do luzowników, nastawniki DNT-680, styczniki SUT-300, z „Elmoru” w Gdańsku — przetwornice PTA-44, cewki bocznikowe i szeregowe, z „Dolmela” we Wrocławiu — silniki trakcyjne i wszystkie do nich części, z „Apeny” w Bielsku Białej — części i aparatura do podstacji, z „Polmo” w Szczecinie — wały kardana, z „Polmo” w Markach koło Warszawy — okładziny hamulcowe do wagonów tramwajowych, ze Składnicy Części Zamiennych

przy MZK w Warszawie — i w całości dotąd niezrealizowana.

Równocześnie załoga wysuwała pod adresem władz centralnych cały szereg wniosków między innymi: o przydzielenie MPK 200 autobusów w tym 100 przegubowych „Ikarusów” i 70 wozów tramwajowych oraz o podjęcie działań mającego na celu uzupełnienie sprzętu specjalnego, przerwanie lub ograniczenie produkcji finalnej wagonów tramwajowych na rzecz produkcji brakujących części zamiennych zespołów i podzespołów, wyeliminowanie dystrybucji części zamiennych z przedsiębiorstwa komunikacyjnego i skoncentrowanie go w innym ośrodku dyspozycyjnym zapewniającym sprawiedliwy i racjonalny podział, zobowiązanie przemysłu do zaopatrzenia w części zamienne tramwajów 105 N i 102 N, zezwolenie na zakup części zamiennych u prywatnego producenta.

Co z tych przedstawionych przez załogę MPK spraw zostało pozytywnie załatwionych? Z przedstawionych przez wiceministra Michała Zubelewicza 100 akumulatorów, przedsiębiorstwo otrzymało jedynie 50 sztuk. Z 20 tablic tap-1 i tap-2 o jakie wystąpiło, w Ministerstwie potwierdzono tylko 4 i te zostały już zrealizowane, z 220 cewek do luzowników, potwierdzono do realizacji tylko 10 i tę ilość już otrzymaliśmy, z 3 zamówionych nastawników DNT-680 potwierdzono 2 i nie otrzymaliśmy ani jednego, prosba o 5 styczników SUT-300, została w całości potwierdzona

I co dalej miejska komunikacja w Krakowie?

M.B.

Od red. obok publikujemy list otwarty do Obywatela Ministra AGT i Och. Środ. Józefa Kępy.

15 dni  
w MPK

• 3 stycznia b.r. utworzono w Nowym Sączu Sekcję Zawodową Komunikacji Miejskiej w rejonie objętym działalnością MKZ Małopolska. Siedzibą Sekcji jest siedziba naszej „Solidarności” przy ul. Wawrzynia 13 w Krakowie. W skład sekcji wchodzi przedstawiciele przedsiębiorstw z Krakowa, Tarnowa i Nowego Sącza.

• „Uwierzymy?” brzmiał tytuł artykułu o wizycie ministra Zubelewicza w naszym przedsiębiorstwie. Po kilku miesiącach można stwierdzić, że wątpliwości zawarte w tytule, były uzasadnione.

• Coraz gorzej wyglądają nasze przystanki. Znamy trudności na jakie napotyka ich odnawianie, ale wiosną coraz bliżej i należy pomyśleć nad sposobem naprawienia szkód wyrządzonych tym „wizytówkom przedsiębiorstwa” przez wandalów.

• Może udałoby się zorganizować w MPK „bank przewozów”, tak aby ktoś mający do przewiezienia jakiś drobiazg z jednej do drugiej zajezdni, nie musiał wynajmować specjalnie samochodu, lecz mógł sprawę załatwić przy okazji przewożenia na na tej samej trasie czegoś innego — takie marzenie udało nam się podслуchać w jednym z magazynów.

• Zmieniono przed kilku dniami trasę „9” i „1”. Szkoda, że informacja o tym pojawiła się tylko w prasie i to w dniu, gdy zmiany już dokonano. Dlaczego wciąż jeszcze (30 stycznia) wozy jeżdżą z nieaktualnymi tablicami informującymi o przebiegu ich trasy?

• W nowohuckiej zajezdni stoi duża tablica obrazująca stan komunikacji miejskiej w 1980 r. Co nam zostało z tych planów? — chciałoby się zapytać. A poważnie, może by pomyśleć o uaktualnieniu, bądź zdjęciu tej tablicy.

• W rozegranych w dniu 10 XI, br. Turnieju Szachowym zorganizowanym dla pracowników naszego przedsiębiorstwa i ich rodzin przez Dział Kultury i Sportu, zwyciężyli przedstawiciele 7 zakładów naszego przedsiębiorstwa. Po rozegranych partiach systemem pucharowym najlepszym byli w grupie I tj. do 16 lat Bogdan Smotrzak uczeń Szkoły Przyzakładowej MPK. W grupie II — Nagrodzki Zbigniew Szkoła Przyzakładowa i w grupie III Stanisław Skalbaniak Z. Torów. Najlepszym szachistom wręczone zostały nagrody rzeczowe.

W punktacji zespołowej drużyna Szkoły Przyzakładowej zdeklasowała pozostałe zespoły uzyskując aż 125 pkt. i zdobywając po raz drugi puchar przechodni Prezesa Rady Zakładowej. Na drugim miejscu uplasowała się drużyna Zakładu Torów 53 pkt. a na dalszych: ZEA Czyżyny, 26 pkt., ZEA Wola Duchacka 25 pkt., ZEA Bieńczyce 20 pkt., Zarząd Przedsiębiorstwa 6 pkt.

Szkoda, że zabrakło przedstawicieli pozostałych zakładów.

(K.G.)



„Zażółcie opaski” — radz nam w Komitecie Założycielskim „Solidarności” pięć minut przed dwunastą 16 stycznia 1981 r.

Chwila wahania. Nie jestem w Komitecie Strajkowym. Czy mam więc prawo do biało-czerwonej opaski? „Tak, tak trzeba, bo mogą z wami nie gadać jedziecie do strajkujących”. To mnie przekona.

Przymusowy 15 minutowy postój przed wejściem głównym. Czekamy na samochód. Miał być punktualnie. Nie dotarł. Przewodniczący Komitetu — Krzysztof Ogorzałek udaje się do dyrektora. W tym czasie zostaje zagadnięta przez starszą kobietę: „Nie wie pani czy ja tam coś załatwię? Nie chcą mnie wpuszczać” — wskazuje na stojących przy bramie robotników. „Spóźniła się pani parę minut, niech pani zapyta, czy wpuszczają do budynku?” Nie wpuszczają. „Boże mój, czy to coś da? Tyle teraz tych strajków i co z tego? Nic nie lepiej” — mówi do siebie starszka.

W końcu jedziemy. Kierowca nie zdaje się tym być zachwycony, nie komentuje wprawdzie decyzji, ale... „Proszę dobrze otrzepać buty, tutaj proszę mi butów nie opierać”. Czuję się jak intruz. Jedziemy na „IV” Zajeżdżnię. Na trasie stojące przeważnie bez pasażerów tramwaje. Chociaż na ulicach dużo samochodów osobowych i transportowych, wyczuwam nienormalność sytuacji. Brakuje mi — mimo wszystko jednak — stuku tramwajów i rozjaśniających szarość miejskiego dnia w zimie, czerwonych autobusów. Wprawdzie jeszcze nie zdaje sobie z tego sprawy.

Wjazd na teren Zakładu Eksploatacji Tramwajów uniemożliwia ustawiony w bramie na torowisku wózek.

tabor zabezpieczone należycie. Na hali napraw pulsująca kolorowym światłem choinka. Strajk zorganizowany dobrze, ale nastroju nie poprawia mi nawet ta choinka. Na halach oczywiście nie pracują. „Wszystko w porządku” meldują przed budynkiem Zakładu Napraw Tramwajów przewodniczącemu „Solidarności”. „Ciekawy jestem jak jest na Woli” — zastanawia się Krzysztof Ogorzałek. „No właśnie tam tak na uboczu” — komentuje fotoreporter. „Nie, to nie to”. Jedziemy więc na ul. Gwardii Ludowej. Strajkują, ale wśród załogi poruszenie. Otacza nas liczna grupa, w większości kierowców. I faktycznie. Tu mają problemy. Nie, nie ze strajkiem. Ale do tej kwestii wrócę w innym tekście. Zajęcie się sprawą przyrzeka także przewodniczący.

Dalsza droga prowadzi na pętlę na Salwatorze. Na przystankach pojedynczo stoją tramwaje. Nie będzie więc strajk trwał „więcej niż godzinę” bo jak ruszą obędzie się tym razem bez luk. Na przystankach tłumów nie ma, ale jednak ludzie czekają.

Na salwatorskiej końcówce tylko jeden tramwaj i kilka autobusów. Decyduje się iść do oczekujących pasażerów, biorąc na wszelki wypadek „obstawę”. Wiedza, że godzina przerwa ale czekają — bo i cóż mają robić? Prowokuję rozmowę na temat strajku. Z tłumy wysuwa się kobieta — „Co wy wyprawiacie? Do czego chcecie doprowadzić kraj?”

Taka bida, a wy jeszcze strajkujecie”. Po chwili spostrzegam nasze opaski, zdeprymowały ją pewnie i... zmienia front. W niezbyt wybrednych słowach każe nam wyrzucić całą „państwową górę”. Na wszelki wypadek wycofuję się z tego tłumy. W punkcie kontrolnym spokój. Tam pasażerowie nie przychodzą z pretensjami. Odjeżdżamy i za parę minut mija godzina trzy-nasta. Jak za dołknięciem czarodziejskiej różdżki miasto

dla mnie ożywa — funkcjonuje komunikacja miejska.

Z wielu wypowiedzi wynikało, że straty niewielkie, że nadrobiono. Czekając na „gospodarczy cud” warto chyba zastanowić się dlaczego w siedmiu godzinach wypracowało się osiem. I to jest chyba cudem, tylko, że w takiej sytuacji i przy takiej or-



Punktualnie o godzinie 12 zamknięto bramy przy ulicy Wawrzyńca 12.

ganizacji tego pierwszego raczej nie będzie.

Filomena Serwin

Punktualnie o dwunastej wraz z sekretarzem Komitetu Założycielskiego Henrykiem Lewandowskim i Józefem Natkaniec wsiadamy do samochodu. Jedziemy w kierunku Nowej Huty. Na Rondzie Kotlarskim jesteśmy trzy minuty po rozpoczęciu strajku. Pasażerowie opuszczają tramwaje, które akurat tu się zatrzymały.

12.10. Zatrzymujemy się przy bramie wjazdowej Zajeżdżni w Czyżynach. Witają nas lu-

dzie z biało-czerwonymi opaskami na rękawach. Wokoło spokój, słychać tylko pracujące na jałowym biegu silniki. Pytamy o straty, jakie spowoduje strajk.

— Nie będzie żadnych strat — słyszymy. — Jak będzie trzeba to nawet zostaniemy dłużej, żeby skończyć zaplanowaną na dziś robotę.

12.20 Zajeżdżnia w Bieńczycach. Tu przedstawiciele „Solidarności” twierdzą, że zbyt słaba była informacja, o co chodzi strajkującym. Ten zarzut powtórzy się jeszcze kilkakrotnie. „MKZ ma śnąć na głowie, a my musimy dokładnie wiedzieć dlaczego strajkujemy” — słyszymy — „bo tak ludzie przyjdą, zapytają, i co im powiemy”. I tu warsztatowcy na pewno zdążą z robotą.

12.30 Zaglądamy na pętlę na Wzgórzach Krzesławickich. Stoją „2”, za nią „piątka”. Absolutny spokój na przystanku. Pasażerowie czekają na zakończenie strajku. Nie zatrzymując się jedziemy dalej.

12.35 Zajeżdżnia w Nowej Hucie. Słyszemy, że rano kilkakrotnie wyłączono prąd w zajeżdżni. Organizacja strajku bez zarzutu. Wchodzimy do środka. Rozmawiamy z motorniczymi stojącymi w pobliżu wozów. „Pasażerowie wysiedli bez awantur, niektórzy czekają godzinę w wozie”. W hali zajeżdżni cisza, spokój. Kierownik zmian mówi, że strat produkcyjnych być nie powinno. W Dziale Mechanicznym słyszymy, że dzisiejsze zadania są już prawie wykonane. Zatrzymujemy się tu dłużej. Widząc pracownika tej zajeżdżni — Józefa Natkaniec, ludzie usiłują mu przy okazji powiedzieć o swoich problemach. Wyjeżdżając słyszymy wbranie: „I żeby to był już ostatni strajk”.

Temat rozwija już w samochodzie J. Natkaniec.

— Tak, strajki są mile widziane tylko przez leni i ciłoboków. Uczciwi ludzie nie chcą ich, bo więcej z tego kłopotów niż korzyści. Dlatego dla nas to jedynie smutna konieczność.

12.50 Dworzec Autobusowy koło Centrum Administracyjnego HIL. Stoi na nim kilkanaście autobusów. Zaniepokojeni wchodzimy do pomieszczeń Dworca. Czy aby takie zgromadzenie wozów nie utrudni rozładowania toku na przystankach?

— To wcale nie jest tak dużo. Jedzi tu w szczycie 86 samochodów tak, że nie jest źle — słyszymy.

Kierowcy stoją, niektórzy spożywają posiłek. Atmosfera powagi. Przed chwilą byli tu przedstawiciele KRH z Huty Lenina. Za kilka minut autobusy znów ruszą na trasy, i tutaj kierowcy informują nas, że nie było najmniejszych scysji z pasażerami.

13.00 Gdy dojeżdżamy do Punktu Kontrolnego Ruchu obok Placu Centralnego, akurat zaczynają wyć syreny. Godzina strajku dobiegła końca. W drzwiach Punktu mijamy się z jego kierownikiem Kazimierzem Ziolkim. Już przystępuje do pracy, aby nie stracić ani minuty. Informujemy go, że na przystanku przy ul. Struga stoją trzy „czwórki”.

— Tak wiem o tym, już kolega, idzie to „rozładować”.

Dowiadujemy się jeszcze, że w ciągu godziny w punkcie nie było ani jednej wizyty pasażera. Całkowity spokój. Wracamy na ul. Wawrzyńca. Po drodze mijamy jeżdżące już tramwaje i autobusy. Miejmy nadzieję, że nie będą one musiały znów stać w ciągu dnia pracy. Doprawdy nikt tego nie chce!

Nie bez kozery tyle miejsca w tej relacji poświęciłem zachowaniu pasażerów w czasie strajku. Mieli oni prawo mieć pretensje, ponieważ nie zostali właściwie poinformowani o planowanej przez MPK akcji. A stało się to z powodu decyzji Prezydenta Miasta Józefa Gajewicza, który nie wyraził zgody na umieszczenie odpowiednich informacji w krakowskiej prasie. Coż pan prezydent jeździ zapewne służbowym samochodem.

K. GACEK

## WYBORY — WYBORY — WYBORY

## W PZPR...

Trwają w dalszym ciągu w szym przedsiębiorstwie zebra- nia wyborcze. Obok NSZZ „Solidarność”, wybory prze- prowadzają także niektóre Podstawowe Organizacje Par- tyjne. Uczestniczyłem w tak- kim zebraniu XIV POP Zar- ządu Przedsiębiorstwa. Przed podjęciem decyzji personal- nych w dyskusji, mówiono wiele o sprawach bieżących. I mówiono ciekawie. Do nie- których tematów poruszanych na tym zebraniu powrócimy jak zwykle żarliwie.

O istotnych problemach mó- wił Czesław Dylowicz, na po- ważne niedociągnięcia w pra- cy Przedsiębiorstwa zwrócił uwagę Zygmunt Czark. Trudno w tej chwili, nie znając doku-

mentów pisać o tych sprawach konkretnie, ale problemy istnieją. Zainteresuje się ni- mi organizacja partyjna, po zebraniu bliższych danych be- dziemy o nich pisać w naszej gazecie.

Ciekawie o polityce ogólnokrajowej mówił — Zdzisław Okular.

W wyniku wyborów do Egze- kutywy XIV POP I Sekretar- zem został Tadeusz Zwoliński drugim Zbigniew Babiuch, a członkami Egzekutywy: Wie- sława Czernek, Jerzy Filinow- ski, Zdzisław Mazur, Jadwiga Rudnik i Ryszard Nowaczek.

W wystąpieniu podsumowu- jącym zebranie I Sekretarz KZ PZPR, Ryszard Borowski podziękował za pracę dotych- czasowej Egzekutywie oraz życzył nowej wiele sukcesów w pracy partyjnej. KG

## W NSZZ „Solidarność”

Jednym z ostatnich zebrań wyborczych Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność”, było zebranie w ZET Podgórze. Dyskutowano tam ostro i rzeczowo. Kierowano więc pod adresem nieobecnej na sali z-cy dyrektora ds. pra- cowniczych mgr Stanisławy Kostro pytania, jak załatwio- na została ostatecznie sprawa przydziału kożuchów, butów, koszul dla motorniczych. Po- dobnie pytano co dzieje się z obiecany przez ministra Zubelewicza częściami zamiennymi do tramwajów. Po- nownie też skarżył się pracow- nicy tej zajeżdżni na brak w wozach hamulców szynowych. „Gdy stanęliśmy, to hamulce się znalazły, a teraz znów ich nie ma”. Obecny na zebraniu członek „Solidarności” z tego

Zakładu Przewodniczący Ko- mitetu Założycielskiego „Soli- darności” w MPK Krzysztof Ogorzałek zaapelował do ze- branych, aby skończyć z prak- tyką wysuwania wciąż no- wych żądań. Powstała bowiem Komisja Porozumiewawcza Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej, o zasięgu ogólnopolskim, której zadaniem jest skoordynowanie wszystkich postulatów przedsiębiorstw o podobnych do naszego charak- terze, i wysunięcie wspólnych propozycji do Rządu.

W wyniku wyborów prze- wodniczącym Komisji w Pod- górze został — Krzysztof Ogo- rzałek, jego zastępcami: Alek- sander Staszczak i Adam Bro- zek, sekretarzem Ryszard Otrysko, a członkami Komisji Ludwik Osoba, Tadeusz Kur- lit, Lucja Sroka. W związku z pełnioną przez K. Ogorzałka funkcją w Komitecie Założy- cielskim, obowiązki przewo- dniczącego sprawuje A. Stasz- czak. KG

## A teraz czas działania

28 stycznia dobiegła końca kampania wyborcza w NSZZ „Solidarność” naszego przed- siębiorstwa. W tym dniu dele- gacji ze wszystkich Zakładów MPK zebrały się w sali przy ul. Bocheńskiej. Na 160 osób uprawnionych do udziału w wyborach, przybyło 139. Ze- branych powitał przewodni- czący Komitetu Założyciel- skiego Krzysztof Ogorzałek. Przewodnictwo zebrania, po- wierzył delegacji Marianowi Dubielowi. Podziękował on za pracę wszystkim, którzy do- tychczas pracowali w Komite- cie Założycielskim. Józef Na- tkaniec wygłosił odezwę wy- borczą. I rozpoczęły się wybo- ry. Trwały one długo — 8-go- dzin. W osobnym głoso- waniu wreszcie wybrano przewodniczącego „Solidar- ności” w MPK. Został nim dotychczasowy przewodniczą- cy KZ Krzysztof Ogorzałek. Pierwszym zastępcą jest Sta-

niśław Dylag, drugim Hen- ryk Lewandowski, sekreta- rzem Józef Natkaniec, a człon- kami Komisji Józef Warzecha, Marian Dubiel i Jan Kłoso- wski. W skład Komisji Rewizyj- nej weszli natomiast: Elżbieta Giermek, Marta Michałowska, Stanisław Chorabik, Antoni Fiut, Edward Ożga, Anna Soj- ka i Andrzej Golanowski. Delegatami na zebranie wy- borcze w wyższej instancji obok członków Komisji zo- stali: Ignacy Wilk, wy- brany w pierwszym głosowa- niu oraz Andrzej Golanowski, Krzysztof Maciejowski i Tade- usz Popławski.

Wątpliwości na temat dzia- łalności „Solidarności” wyjaś- niał zebrany przedstawiciel MKZ Józef Lassota. Mówił on o problemach rejestracji „Solidarności Wilejskiej” o trudnościach na jakie wciąż napotyka Związek. Skończył się więc w nowym Związku okres prowizorki, teraz czas na przemyślane, systematycz- ne działanie, ku pożytkowi wyborców Związku i kraju. KG

## LIST OTWARTY

(dokończenie ze strony 1)

oraz zaproszone na spotkanie w celu przedyskutowania całości problematyki naszego raportu. Uważamy jednak, że podjęcie dyskusji w oparciu o tę jedną opinię jest niemożliwe. Została ona opracowana tendencyjnie, na- stawiona jest na wyłapywanie formalnych sprzeczności. Opinia ZKM IKS przechodzi do porządku dziennego nad stwierdzeniem, że cytujemy: „obraz sytuacji jest prze- rażający i wymaga radykalnych usprawnień”, podważa- jąc jednocześnie wiarygodność wszystkich podanych przez nas informacji.

Liczymy na to, że Obywatel Minister osobiście zapozna się z raportem o stanie komunikacji w aglomeracji kra- kowskiej oraz z przyczynami, dla których nie są realizo- wane ani wnioski ze spotkania Wiceministra Michała Zubelewicza z naszą załogą, ani też bieżące potwierdze- nia dostaw taboru i części zamiennych. Mając na uwadze dobro mieszkańców Krakowa, załogi naszego Przed- siębiorstwa, apelujemy o zmianę niekorzystnego przydziału środków przewozowych na rok 1981, jak też o sprawie- dliwe rozdzielnictwo materiałowo-techniczne.

Oczekujemy w tej sprawie pisemnego stanowiska Oby- watela Ministra, które jesteśmy zobowiązani przedstawić naszej załodze i opinii publicznej naszego miasta.

Przewodniczący ZZ ZSMP Marian Szymański

Przewodniczący RZ NSZZ PGKIT

Ryszard Laskowski

Przewodniczący PKZ NSZZ „Solidarność”

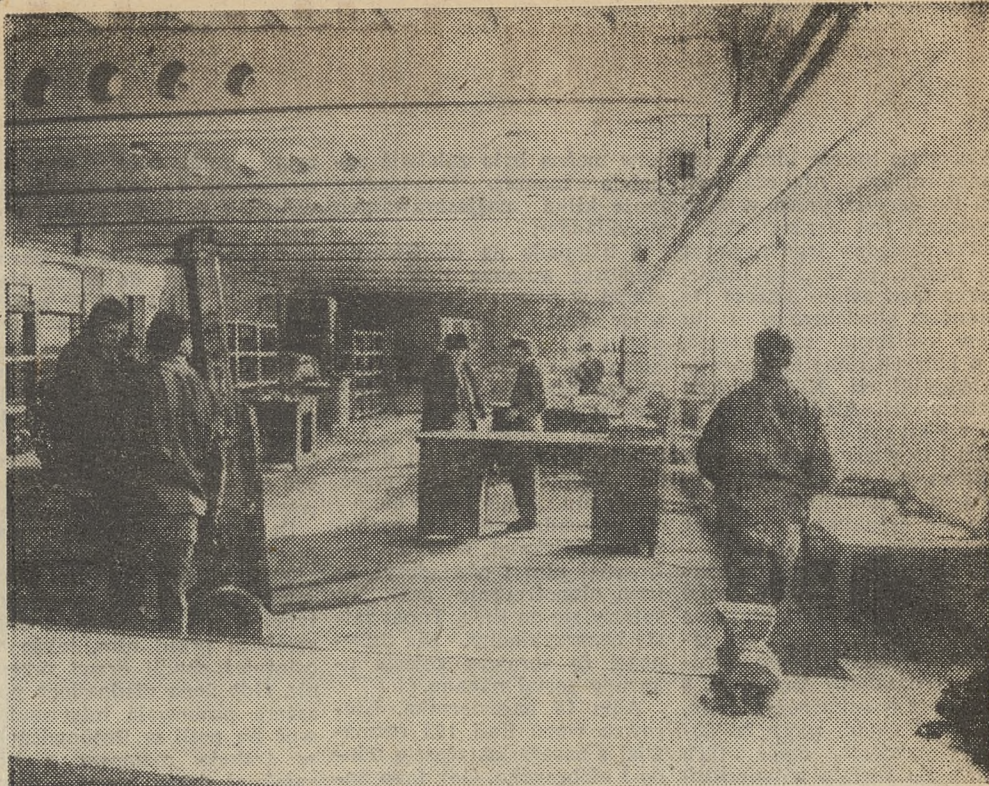
w MPK Krzysztof Ogorzałek

I sekretarz KZ PZPR Ryszard Borowski

Dyrektor MPK Ignacy Wilk



Drugie stanowisko myjni. Szef Zakładu J. Kucharski wskazuje, gdzie musiałby wysiadać kierowca. Tu musi być pomost.



Niebawem będą mieć na „Woli” własne warsztaty regeneracji części zamiennych.

Statystyka mówi, że pracują tam bardzo dobrze, a ja jestem pasażerką linii obsługiwanych przez „Wolę” i daleko mi do entuzjazmu.

I ZNÓW TEMAT...

„Krajobraz” w zasadzie nie zmienił się. Nadal wielki plac budowy no i nadal normalnie a więc błoto, ach, jednak jest trochę inaczej, bo parę miesięcy temu autobusy były lśniące, czego teraz powiedzieć nie mogę.

Nie mamy myjni wyjaśniają mi: szef zakładu J. Kucharski i jego zastępca B. Kolasa. Choć może z wiosną myjnia będzie. Na koniec stycznia Zakład Napraw Autobusów — bo on był wykonawcą — tak jak się zobowiązał wykonał swoje prace.

#### MARZENIA

Tymczasem marzą pracownicy „Woli” — mechaniczne zamykanie bramy. Trzeba dziennie ileś tam dziesiątków razy zamykać 120 spojówek w 60 bramach. Kto to robi? Wszyscy. W zasadzie, kto przechodzi i widzi otwarte bramy zamyka.

Pogarszają się z miesiąca na miesiąc warunki socjalne załogi. Dzieje się to z tej prostej przyczyny, że ludzi i wozów ciągle przybywa a budynek socjalny w planie do eksploatacji na samym końcu. To co zostało wykorzystane na pomieszczenia socjalne dawno już nie wystarcza.

Kiedy zajezdnia przestanie być placem budowy — wydaje się pytaniem dla pytania, bo odpowiedzieć raczej nie sposób. Nie żeby, nie było wyznaczonych terminów? Te są. Tyle, że chyba po to by zapłacić kartki papieru. Któryż bowiem był dotrzymany? Gdy ogłoszono wstrzymanie

rozpoczynania dużych inwestycji w kraju, „Na Woli” po godzinie patrzone w przyszłość. „Teraz to już ruszy pełna para” — mówiono. Wydawało się logiczne, że z wstrzymanych budów przeczuci się ludzi i sprzęt na inwestycje dawno rozpoczęte. No i rychło okazało się, że znów niestety tylko się wydawało. Kolejne — już dwukrotnie ustalone na ten rok terminy nie dotrzymały. Tu więc nowe nie dotarło. W budownictwie — przynajmniej tym na Gwardii.

#### EFEKTY PRACY

Zakład Eksploatacji Autobusów — Wola Duchacka osiągnął za ubiegły rok najwyższy w Polsce wskaźnik wykorzystania taboru bo aż 90. Faktem jest, że chyba jak nigdzie w Polsce były tam tylko nowe autobusy, a więc było łatwiej, ale też bardzo wysoki był wskaźnik wykorzystania czasu pracy bo 85, no a ludzie to jak wszędzie do pracy i z pracy.

Co więc się stało, że linie obsługiwane przez „Wolę” przestały być dobre? Nadzieje „na lepsze” rozwiali mi szefowie zakładu. „To prawda że pogorszyło się na naszych liniach” — powiedział J. Kucharski. „Tak jednak będzie dopóki nasze autobusy będą latać dziury komunikacyjne” innych zajezdni. Nie może

być dobrze jeżeli czasami jeden autobus w ciągu zmiany jeździ na pięciu różnych liniach. Pozorny więc paradoks, że pracują dobrze, jeżdżą źle — stał się dla mnie logiczny.

Do końca roku 1981 zajezdnia ma posiadać 200 Berlietów. Prawdopodobnie mają przejść wszystkie z Czyżyn, a więc te stare, wyeksploatowane także. Będzie więc coraz większy problem z częściami zamiennymi. Uruchamia się więc hale regeneracji części. W tej chwili zaczyna już być problem z parkowaniem autobusów. Istnieje konieczność zrobienia placów postojowych.

#### NIE TYLKO O ZŁYCH NAWYKACH

Trafiam akurat na zebranie tamtejszej organizacji „Solidarność” z kierownictwem zakładu.

Wynik problem regulaminu premii specjalnej. Postulują by jednak powrócić do starego, a więc do tych zasad gdzie zwolnienie lekarskie powoduje utratę premii. Okazuje się, że do bardzo liberalnego regulaminu nie wszyscy dorośli. „U nas na zapleczu to zjawisko nie występuje z takim nasileniem. Dla nas regulamin obecny jest dobry” — mówi Tadeusz Popławski. „Nie ma podziału:



I najważniejsza inwestycja — osadnik zbierający piach ze stanowisk myjni.

zaplecze i kierowcy. Chcemy być jedną załogą. Takie też muszą być nasze poczynania” — protestuje Janusz Kłosowski — wiceprzewodniczący NSZZ „Solidarność”.

Inny temat to zamykanie wozów. Kierowcy są za. Istnieje jednak szkopuł. Mechanicy nie zawsze „naprawiają”, a jeżeli już to nie wiadomo kto był w autobusie. Kluczyki od dyspozytora może pobrać każdy. Pan Kłosowski zaproponował by wydawać je na markę. Zawsze wtedy będzie można sprawdzić kto i w jakim celu tam był.

Zauważono ostatnio, że część kierowców z zamkniętych wozów „myszkuje” po otwartych autobusach. Czyżby nawyki chomikowania kosztów kolegów przywiezione z innych zajezdni? Członkowie „Solidarności” postanowili popilnować. Teren zajezdni jest nie ogrodzony. Nie ma też bramy wjazdowej z prawdziwego zdarzenia. Praktycznie więc każdy z pracowników zajezdni może wyjechać autobusem poza jej teren. Stąd nie planowane kursy z postojami w podejrzanych miejscach na ul. Malborskiej. Niestety, często je obserwując mam chyba uzasadnione podejrzenia, że to może i jazda awaryjna tyle, że nie próbna autobusu.

FILOMENA SERWIN

W poczekalni chłodno. Nie ciepło w lekarskich gabinetach i innych pomieszczeniach. Zakładowej Przychodni MPK. Na zle ogrzewanie budynku przychodni skarżą się zarówno pacjenci jak i lekarze. Jak można na przykład zrobić pacjentowi dokładne badanie elektrokardiogramem serca gdy ten drży z zimna?

Chłód w pomieszczeniach Zakładowej Przychodni przy ul. Brożka był przyczyną wymiany korespondencji między kierownikiem tej przychodni doktorem Marianem Stawińskim a Głównym Energetykiem mgr inż. Zenonem Pilewskim.

12 sierpnia 80 r. — kierownik Przychodni nie chce aby tak jak w ubiegłym sezonie grzewczym narzekali pacjenci i pracownicy kiedy to przy temperaturze —10 st. C w pomieszczeniu przychodni termometr wskazywał 12—15 st. C pisał... „Przychodnia MPK zwraca się z uprzejmą prośbą o spowo-

dowanie przeglądu urządzeń grzewczych tutejszej placówki celem przystosowania jej do sezonu grzewczego”.

26 września 80 r. — w piśmie zredagowanym przez Głównego Energetykę MPK czytamy... „Lepsze

#### Lekarz pisze...

ogrzewanie. Przychodni uzależnione jest od wymiany pomp obiegowych o ciśnieniu 3,8 na 5,8”.

20 listopada 80 r. — kierownik Przychodni otrzymuje kopię pisma Głównego Energetyka skierowanego do Zakładu Napraw Tramwajów... „należy natychmiast wymienić w wymiennikowi pompę na nową o zwiększonej mocy. Sprawa pilna z uwagi na znacznie zaniżoną tempera-

ture w gabinetach lekarskich Przychodni”.

26 listopada 80 r. — kierownik Przychodni do Głównego Energetyka...

„Proszę o wyrażenie zgody na dogrzewanie grzejnikami elektrycznymi pomieszczeń gabinetów lekar-

skich, pracowni EKG, poradni „K” oraz gabinetu zabiegowego w przypadku spadku temperatury w tych pomieszczeniach do 15 st. C”.

6 grudnia 80 r. (do przychodni wpłynęło 7 stycznia br.) — kopia pisma Głównego Energetyka skierowanego do Zakładu Budowlanego...

„dotyczy: warunków technicznych wykonania instalacji elektrycznej w

Przychodni dla ogrzewania w okresach przejściowych pozagrzewczych, wytypowanych ośmiu pomieszczeń działalności podstawowej — tam gdzie pacjenci zmuszeni są się rozbiierać do badania lekarskiego.”

W wymiennikowni zmniejszona została pompa z mniejszej na większej mocy, przeprowadzona w budynku Przychodni dodatkowa instalacja elektryczna, dokładnie dopasowane, a następnie uszczelnione taśmą we wszystkich pomieszczeniach okna. Czy w bieżącym sezonie grzewczym jest więc cieplej?

Jeżeli chodzi o MPK zrobiono wszystko co tylko było w ich mocy do zrobie-

nia możliwego. Uważam, że zawiniło tu partactwo budowlanych. Chociaż nie jest ono w tym budynku tak „krzyżące” jak w innych, wykonanych dla lecznictwa w naszym mieście. Czy jest nadal zimno? Różnie w różnych pomieszczeniach.

Wgłębienie specjalista ds. eksploatacji przychodni Wiesława Czernek. Nie jest to dobrze gdy ludzie chorzy, często z podwyższoną temperaturą, rozbiierają się w zimnych gabinetach lekarskich. Skoro zrobiono wszystko w zakresie poprawy działalności urządzeń grzewczych, więc ponoszą za taki stan rzeczy tak jak powiedział kierownik Przychodni wykonawcy budynku. Może projektanci?

W tej sytuacji czy nie warto byłoby przeprowadzić ekspertyzę, która wykaze błędy w projektowaniu względnie wykonawstwie i wskaże sposób ich usunięcia? Na zakończenie chciałabym jeszcze dodać, że osoby udzielające mi informacji do tego artykułu, z uznaniem podkreślały duże zrozumienie jakie wykazał dla sprawy poprawy ogrzewania Przychodni Główny Energetyk MPK mgr inż. Zenon Pilewski.

M. B.

## A chorzy drżą z zimna

# O uwożonych kobietach i nie tylko



Znów się narażę kierowcom i motorniczym. Ale co, taki los. Bo chociaż praca w tych zawodach jest bardzo ciężka i nikt rozsądny tego negować nie będzie, to istnieją ludzie, którzy sami sobie jeszcze te trudności powiększają. I tu znów konieczne zastrzeżenie, ci o których niżej to naprawdę wyjątki w MPK-owskiej społeczności. Ale niestety, są oni wyjątkami bardzo widocznymi i to właśnie ich postawa wpływa na opinię społeczeństwa o przedsiębiorstwie. A i co się oszukiwać, nie jest ona najlepsza.

Albo może przejdźmy do konkretnych. W ciągu 1980 roku wypłynęło do przedsiębiorstwa 261 skarg pasażerów na zachowanie naszych pracowników. Wprawdzie jest to o 9 mniej niż w roku poprzednim, ale i tak chyba sporo za dużo. Oczywiście część tych skarg nie została potwierdzona, w części okazało się, że nie bez winy jest i skarżący pasażer, ale i tak pozostało sporo spraw, które przy dobrej woli naszych pracowników

można było załatwić zupełnie inaczej. Przytoczmy może kilka najjaskrawszych przykładów:

5 listopada na ul. Gwardii. Ludowej autobus linii „164” stanął w poprzek jezdni tarasując drogę właśnie nadjeżdżającej „zastawie”, której kierowca cudem uniknął wypadku. Zdarzyło się — trudno, ale zachowanie, jakie zaprezentował później kierowca autobusu było co najmniej dziwne. Najpierw chciał uciec, a gdy mu się nie udało obrzucił prowadzącego wóz osobowym wyzwiskami, w końcu potrzasnął nim i oświadczył, że traci niepotrzebnie czas, bo spiesz się na linię. Tupet zaiste bezprzykładny. Nie dziwne, że sprawca zająścia ukarany został nagana.

Albo 16 października. Kierowca wozu linii 103 rozmawiał z pasażerką, zresztą młodą i niebrydką. Gdy inna pasażerka, pracownica MPK, zwróciła mu uwagę, prowadzący wóz bardzo się zdenerwował, w „odwet” nie wypuścił jej na przystanku, na któ-

rym zamierzała wysiąść, że ta lampa tak sama się narażę, że jak spowoduje wypadek to jego rzecz, dowiódł swoją „prześladownicę”, która osmieliła się zwrócić mu uwagę, do końca trasy, groził pobiciem. W końcu nie zgodził się odwieźć jej z powrotem do przystanku, na którym miała wysiąść i namawiał kolegę, który w chwili później dotarł do końcówki do niezabrania tej pasażerki. Zasteżenie energii musiał włożyć ów kierowca, aby „zapracować” na upomnienie.

Dość ciekawie manierę zaprezentował też motorniczy „13” 30 listopada. Najpierw zatrzasnął przed pasażerem tylne drzwi wozu, następnie zamknął przed nim, także w ostatniej chwili drzwi przednie. Gdy żona niedoszłego pasażera próbowała interweniować w trakcie rozmowy z nią zamknął drzwi wozu i pojechał uwożąc ze sobą kobiety, wbrew jej woli. Oczywiście może ktoś powiedzieć, że motorniczy nie widział pasażera, tylko dlatego tak precyzyjnie dwukrotnie „trafił” zamykając mu drzwi „przed nosem”.

Znakomitego przykładu przestrzegania dyscypliny pracy dostarczył kierowca wozu linii 104 — 6 października. Korzystając z ciemności najpierw około 20 minut stał na przystanku końcowym w Piaszkach Wielkich, potem zjechał w ciemną uliczkę obok cmentarza i dopiero gdy wprost nad wozem zaświeciła się lampa, natychmiast podjechał na przystanek dla wsiadających. Ot miał po prostu pecha,

że ta lampa tak sama się narażę.

Zdarzają się także przykłady reagowania na drobne incydenty. Język przypominający jako żywo najlepsze knajpiane wzory, drobne złośliwości, bardziej irytujące niż rzeczywiście dokuczliwe to wszystko psuje opinię ogromnej większości rzetelnych pracowników.

I jakoś nie bardzo trafia do przekonania tłumaczenie „wyjątkowo zły woli ludzi piszących skargi. Siadać, pisać, wydawać pieniądze na znachę, zanosić list do skrzynki czy obojętnie do MPK... Sądząc że niewielu ludzi nie znajdujących się w stanie krawcowej trzaski potrafi zdobyć się na taki wysiłek. Tym bardziej, że przecież tych listów nie pisał się od razu w wozie. Jest czas na ochłonięcie z emocji. A jednak skargi wciąż przychodzą.

Boję się, że znów wielu kierowców i motorniczych oburzy się, że przeszkadzam im w pracy, szkaluję ich. A ja chcę naprawdę im pomóc, choć by z ich grona, w ich własnym interesie zniknęli ludzie złi, złośliwi, nieodpowiedzialni. Bo tak to już jest, że pasażer przewieziony przez 100 uprzejmych i życzliwych kierowców i motorniczych, nie zapamięta ani jednego z nich, zapamięta natomiast na całe życie tego jednego, który mu dokuczył. I choć nie jestem utopistą i wiem, że całkowite wyeliminowanie skarg jest niemożliwe, choćby ze względu na nasilenie złej woli części pasażerów, to jednak wierzę, że można ich ilość poważnie zmniejszyć.

K.G.

## OŚWIADCZENIE:

„Donosy” się stabilizują. Otrzymały ostatnio: „Impresur” od Dyrektora, stały ką i winietkę od „Sygnałów”, wyraziły sympatii od Czytelników. Jak demokracja, to demokracja — czas, by się „Donosy” jasno określiły. Specjalista więc oświadcza: z dniem dzisiejszym „Donosy spod Gabinetu” stają się organem niezależnym, samorządnym, a do tego autonomicznym i o jednoosobowej odpowiedzialności.

## PLOTKI NAJWYŻSZE:

● Dyrektor zdecydowanie przeciwstawił się próbom zasnachu na jego wolność osobistą, i odrzucił proponowany harmonogram zajęć tygodniowych w wymiarze przekraczającym tylko 50 godzin. Specjalista podziwia Szanowną Małżonkę Dyrektora, która telefonuje do pracy dopiero po godz. 18.00.

● Mandatariusz, inż. Ignacy Wilk nie spóźnił się na zebrań wyborcze Komisji Zakładowej „Solidarności”, nie zdążył natomiast przedstawić tam najważniejszych problemów naszego Przedsiębiorstwa. Dyrektor obiecuje nadrobić zaległości w następnym numerze „Sygnałów”.

● Pilne zajęcia służbowe nie pozwoliły Dyrektorowi, podobnie zresztą jak całej załozodze, przybyć na popołudniowy spektakl poświęcony poezji Czesława Miłosza. Artyści się nie załamali i obiecują powrót.

## REWOLUCJE PODGABINETOWE:

● W szafie pojawiły się segregatory i można znaleźć wszystkie dokumenty.

● Mgr inż. Kądziołka nie wytrzymał naporu na jego biurko pod drzwiami Gabinetu. Obecnie w zaciszu, znad Gabinetu ze zdwojoną energią zabrał się za sprawę dopracowania schematu organizacyjnego Przedsiębiorstwa. Specjalista w pełni rozumie wagę tego zadania, lecz czuje się teraz osamotniony i sfrustrowany.

● Świeży, magisterski zespół pracowników Gabinetu Długopolska & Lach przeprowadza Szanownych Petentów za wszystkie gąfy jakie popełni w obsłudze Ich spraw i problemów.

Pani Marii życzymy szybkiego powrotu do zdrowia i pracy.

● „Donosy” obiecują, że po zgromadzeniu obserwacji własnych, opracują i opublikują w najbliższym czasie tzw. PORADNIK BRAMKARZA, zawierający praktyczne wskazówki jak, kiedy i z czym forsować drzwi Gabinetu.

PS. Specjalista czuje się zaszczyczony, choć jednocześnie żałowany, że otrzymał przydomek związany z nazwiskiem Przywódcy. Kuda do Niego skromnemu, szeregowemu członkowi organizacji. A poza tym, jak mogliśmy się przekonać w dzienniku TV, Przywódca pali fajkę, a nie „Sporty” które w nadmiernych ilościach niszczy.

SPECJALISTA

## I TO SIĘ ZDARZA

# Pochwały

Z przyjemnością publikujemy dwa listy, które napłynęły do redakcji — dodajmy, listy pochwalne od pasażerów z uznaniem mówiących o pracy trzech kierowców naszego Przedsiębiorstwa. Nie zawsze więc dobra praca nie bywa doceniana, ale i nie zawsze napływają listy podobnej treści. Należałoby życzyć Przedsiębiorstwu w nowym roku przynajmniej równowagi w korespondencji od pasażerów listów pochwalnych z ilością krytycznych.

### Naczelny Dyrektor MPK

Zwracamy się do Pana, my pasażerowie linii 128 z usilną prośbą o przywrócenie na tej linii Pana kierowcy numer służbowy 3137 (nazwiska niestety nie znamy) prowadzącego autobus marki Berliet nr 21993. Prośbę motywujemy tym, że ten kierowca zasługuje naszym zdaniem na uznanie za pracę, ponieważ wykonuje ją jak żaden inny pracujący na tej linii. Podajmy kilka przykładów: od dłuższego czasu jeździł codziennie na tej linii, okropnie prześladowany autobusem. Wielu ludzi rozumie, że to nie wina kierowcy, jednak pewien osobnik bardzo zdenerwowany ordynarnie ubliżył bezpośrednio prowadzącemu pojazd, jak i to, że wyraził się słowami niecenzurowanymi również o władzach MPK.

Część pasażerów broniła kierowcę, część poparła krzyżącego jegomościa — powstała awantura w autobusie nie do opisania. Otóż kierowca zachował niespotykaną zimną krew, opanowanie i uprzejmość. Zatrzymał na chwilę autobus, zwrócił się do pasażerów — cytuję: „Proszę uprzejmie państwa o zachowanie spokoju i opanowania, ponieważ w takich warunkach nie mogę absolutnie pracować, a równocześnie przepraszam za brak autobusów w imieniu swoim i przedsiębiorstwa, jednak to nie jest spowodowane naszą nieudolnością, a tym, że od kilku dni panuje niska temperatura”.

Natychmiast nastąpiła cisza, proszę sobie Panie Dyrektorze wyobrazić, gdyby prowadził autobus inny kierowca.

Byłem świadkiem wielkich awantur spowodowanych niewłaściwą reakcją kierowców na uzasadnione pretensje pasażerów. Od tego czasu zaczęliśmy obserwować kierowcę z kolegami, którzy razem z mną dojeżdżają do pracy. Niejednokrotnie rozmawialiśmy na ten temat w biurze i postanowiliśmy napisać pismo do Pana Dyrektora z prośbą, aby ten kierowca w jakiś sposób to odczuli i wiedział, że są ludzie, którzy z szacunkiem oceniają jego pracę. Zapytany o coś przez pasażerów odpowiada uprzejmie, zawsze ma bilety autobusowe, czysto i schludnie ubrany. Autobus wewnątrz czysty i nigdy nie widzieliśmy, aby autobus uległ awarii.

Ostatnio zaskoczył nas nową

sprawą — otóż przednimi drzwiami usiłowała wsiąść staruszka, jednak w żaden sposób nie mogła tego uczynić, ze względu na kalektwo, zanim ktoś zareagował, nasz kierowca już wysiadł zza kierownicy i pomógł zająć miejsce. Po prostu bardzo przychylnie nastawiony do ludzi, natomiast nie tylko u reszty kierowców MPK, ale i w innych przedsiębiorstwach i na ulicy obserwuje się nieuzasadnioną agresywność kierowców w stosunku do pasażerów i pieszych. Podczas jazdy zatrzyma się, aby przepuścić pieszych na Rondzie Mogiłskim i w ogóle prowadzi autobus pewnie i bezpiecznie, nie zrywa i hamuje łagodnie. Od dłuższego czasu jednak nie jeździ i jeżeli to możliwe bardzo prosimy Pana Dyrektora o spowodowanie jego powrotu na linię 128. Codziennie rozpoczynał pracę po południu i kończył późno w nocy. Napisałismo do prasy, ale nie sposób podkreślić i umieścić tylu słów na łamach.

Prosimy również o powiadomienie pana kierowcy o naszym uznaniu i szacunku.

Szanowne Dyrekcji składamy życzenia, aby chociaż 50 procent kierowców było właśnie takich, jak ten pan z numerem 3137.

Z wyrazami szacunku pasażerowie linii 128

Od red. Nazwisko kierowcy — JÓZEF ZAJĄC

### DYREKCJA MPK

Kierownictwo polityczno-gospodarcze Krakowskich Zakładów Armatur w Krakowie, spełniając prośbę swoich pracowników zamieszkałych w Mogilanach i okolicy, pragnie tą drogą serdecznie podziękować za okazaną pomoc w 1980 roku prosząc równocześnie o przekazanie podziękowań kierowcom: panu Ciolkowi, numer służbowy 3155 i panu Mazurkowi, numer służbowy 3152, za niezwykle życzliwość, uprzejmość i kulturalną jazdę.

Z okazji Nowego 1981 Roku, łączymy najlepsze życzenia dla Dyrekcji i całej załogi MPK Kraków.

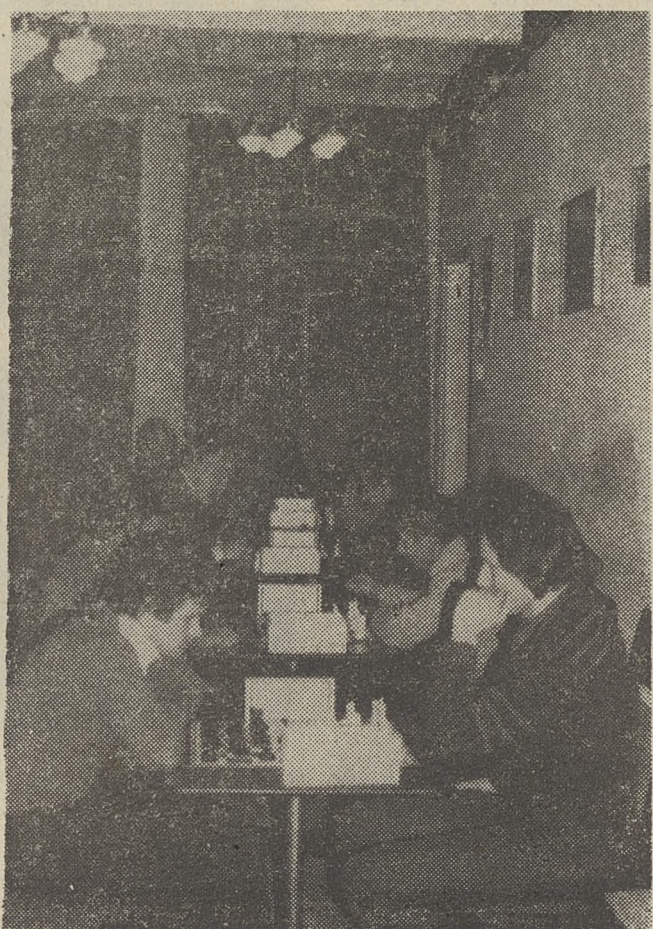
Podpisali:

Dyrektor —

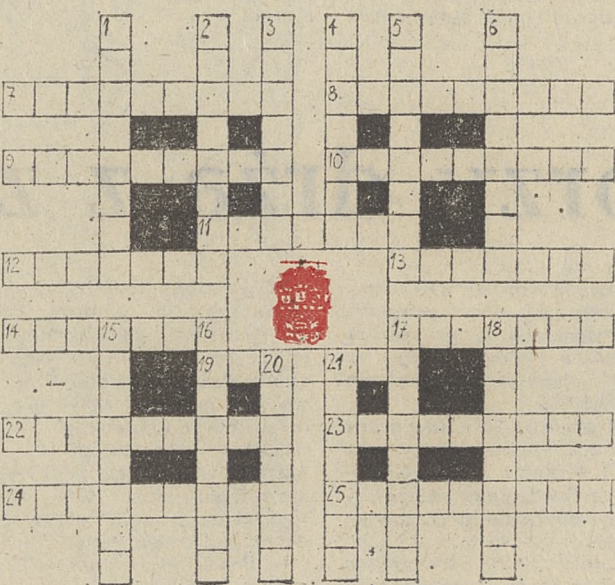
mgr inż. Leszek Drózd

I sekretarz KZ PZPR —

mgr Stanisław Spólnik



Moment zastanowienia się przed decydującym ruchem?



## Lutnia robotnicza

Prezes Męskiego Chóru „Lutnia Robotnicza” — przy MPK Ob. JULIAN PIENIAŻEK

Dyrekcja i Rada Mieszkańców Domu Spokojnej Starości w Krakowie, ul. Wielicka 267 składają serdeczne podziękowanie za występ znakomitego Chóru ofiarowany naszym pensjonariuszom w dniu 14 stycznia.

W koncercie pod dyktando p. Małgorzaty Horabik i przy akompaniowaniu p. Joanny Halik udział wzięli ponad 20-osobowy Zespół z solistą p. Stanisławem Tympą wykonując szereg pieśni i arii tak pięknie, że na długo pozostaną w wdzięcznej pamięci starszych i samotnych ludzi.

Jak najserdeczniej dziękując całemu Zespołowi, za ten niezapomniany wieczór, równocześnie kierujemy podziękowanie do Redakcji „Echa Krakowa” — Banku Ludzkich Serc.

Dyrektor mgr Tadeusz Kończakowski

## Drodzy Przyjaciele!

Kierownictwo partyjne, zakładowe i komsomolskie przy „Miejskiej Komunikacji” w Wielkim Tyńcu przesyła Wam najserdeczniejsze pozdrowienia z okazji Nowego Roku 1981. Przyjemnie nam będzie, gdy w Waszej gazecie „Sygnały MPK” umieścicie nasze życzenia: dużo zdrowia i szczęścia dla wielotyśnej rzeszy pracowników MPK.

Przyjaciele, Wasi koledzy z Wielkiego Tyńca są mocno przekonani, że Wasze plany na rok 1981 zostaną w pełni wykonane.

Szczęśliwego Nowego Roku 1981!

Sekretarz Partii: P. Per-tow.

Sekretarz Komsomolu: K. Koiczew.

Dyrektor Naczelny: D. Bardarow.

Przewodniczący Rady Zakładowej: St. Kolomenski.

## KRZYŻÓWKA

POZIOMO: 7) Ojca też budzi w nocy, 8) Jedenasta muza, 9) Mały i kwaśny, 10) Kapitan na koniu, 11) Stara srebrna moneta, 12) Młodzieżowy zespół wokalny, 13) Góry w Europie, 14) Sztynny papier, 17) Mistrz, 19) Miasto we Włoszech, 22) Wice-masło, 23) Miejsce obrabiania lnu i konopii, 24) Władza w wagonie, 25) Nie za dużo chleba.

PIONOWO: 1) Straszy w sklepach, 2) Nie wygodna, ciężka koszula, 3) Wymierny moment, 4) W łóżku, 5) Byszcząca powierzchnia, 6) Przy-nosi wiadomość, 15) Smutna

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie Redaguje zespół: Maria Buhaczewska Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin, zdjęcie 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-13