

SYGNAŁY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Od kilku lat w całej Polsce trwa batalia o uniezależnienie prasy zakładowej od administracji. Finał — z początkiem kwietnia wszystkie gazety zakładowe przechodzą pod RSW „Prasa-Książka-Ruch”. Załogi narzekają, że ich gazety stają się „tubami dyrekcyjnymi”, a redaktorzy zmieniają się w urzędników, zbyt łatwo ulegają różnorodnym naciskom. Dziennikarze prasy zakładowej mieli pewne kompleksy w stosunku do kolegów z innych redakcji oraz czuli się sfrustrowani swym niepewnym statusem w przedsiębiorstwach. Na szczęście już do czasów minionych przechodzą przekazywane na spotkaniach z kolegami z innych redakcji opowieści o tym, ile to razy byli „likwidowani”, wzywani na różne „dywaniłki”, na jakich przedziwnych etatach ich zatrudniano, jakim komórkom organizacyjnym podlegali — był to po prostu totalny chaos, urągający podstawowym zasadom zarządzania, który przetrnie dopiero opieka RSW „Prasa-Książka-Ruch”.

Nie wszyscy wytrzymali. I tak na placu boju w Krakowie zostaliśmy tylko wraz z „Głosem Nowej Huty” (pismo HIL), „Echem Budowy”, (ZBP „Budostal”) i „Kolejarzem” (DOKP). To, że utrzymaliśmy się na powierzchni zawdzięczamy przede wszystkim poparcie załóg — zawsze mogliśmy na nie liczyć.

Pora przejść na własne podwórko. Do pracy w „Sygnalach” przechodziło się trochę na zasadzie „zesłania”. Na studiach marzyły się wielkie reportaże w poczynnych tygodni-

Bez kompleksów
i obciążeń

kach, wojące krajowe i zagraniczne, a tu jak pisał Wyspiański „pospolitość skrzeczy”: mało miejsca w gazecie, podroże — najwyższej z zaopatrzeniowcem lub nadzorem ruchu. Po pierwszym miesiącu pracy każdy stawiał sobie pytanie jakim cudem krakowska komunikacja się nie załamuje, po drugim stwierdzał, że jednak „się kreśli”, ale już po trzecim — pytaniem zasadniczym i trwałym stało się: „jak pisać, by przyciągnąć do stworzenia najlepszej atmosfery i motywacji pracy”. Wyposażeni przez uczelnie w wiedzę i sprawność warsztatową stawaliśmy początkowo bezradni wobec najprostszych problemów codziennego życia tak skomplikowanej i delikatnej maszyny, jaka jest nasze Przedsiębiorstwo. Dzięki postawie naszych rozmówców: kierowniczych, motorniczych, pracowników zaplecza i zarządu nabraliśmy szacunku dla ich trudnej i odpowiedzialnej pracy. „Polknieśliśmy” MPK-owskiego bakcyli — chcieliśmy tu „przetłumaczyć” rok lub dwa, a rzetelna działalność wciągnęła nas na lata. To przecież dzięki Wam i z Wami stale uczymy się dochodzić do propagowania zasad demokracji, osobistej godności i wolności.

Wehódzimy do Krakowskiego Wydawnictwa Prasowego RSW „Prasa-Książka-Ruch” bez kompleksów i obciążeń. Zdobyte doświadczenia zawodowe, trudna szkoła życia i odpowiedzialność w MPK stawiają nas w porównaniu z innymi redakcjami w sytuacji wręcz uprzywilejowanej, a zaufanie załogi stanowi najlepszą gwarancję, że będziemy potrzebni i czytani.

Dziękujemy dyrekcji MPK, że w porównaniu do innych mecenasów zakładowych, stosunkowo mało ingerowała w naszą działalność. Przepraszamy jednocześnie, że pozostawiamy bez nadzoru redakcyjnego „kukulezce jajo” — sieć rozgłośni zakładowych. Zaopiekowaliśmy się kiedyś, bez wyciągnięcia ręki do dyrekcji o pieniądze, rozgłośnia, choć nas do tego nie zobowiązywały uchwały ówczesnej KSR. Teraz trudno — nie weźmiemy jej ze sobą do „Prasy”.

Jesteśmy przekonani, że oparta na nowych zasadach współpraca „Sygnałów” z załogą, dyrekcją, organizacjami politycznymi, związkowymi i społecznymi okaże się korzystna dla wszystkich. Obecne, dramatyczne chwile naszego kraju wymagają unikania deklaracji słów wielkich, a pustych. Dokładne sprecyzowanie zasadniczych celów, które Redakcja będzie realizować już pod znakiem RSW „Prasa-Książka-Ruch” odkładamy do następnego numeru. Natomiast już dziś prosimy o listy i telefony, które pomogą nam w ustaleniu ewentualnych zmian w linii programowej naszego pisma.

ZESPÓŁ „SYGNAŁÓW MPK”

OD NOWA

TO SAMO

— Julian Pilszczyk — „Mamy dostać 33 wozy tramwajowe. Występowaliśmy o przydział 18. My chcemy części zamiennych a nie wozów tramwajowych. Widocznie ktoś nie chciał tych tramwajów i nam je przydzielono. Tak było rok temu — nie przyjeżdża Warszawa i Katowice a my musieliśmy?”

Janina Dziuro — „Przymus! Czyżby inne miasta Polski nie musiały ratować planu firmy Konstal? Kto w MPK podpisuje się pod takimi decyzjami, które obciążają koszty naszego przedsiębiorstwa?”

Julian Pilszczyk — „Janina Dziuro — „Części zamiennych ciągle brak. Co zrobimy w przypadku wymuszenia zakupu?”

J. Pilszczyk — „Tramwaje będą stały na kołkach. A... ekonomicznie uzasadnionym będzie (!!) rozebranie wozu tramwajowego na części...”

J. Dziuro — „...tak... w interesie dobrze pojętej gospodarności „Konstal” musi wykonać plan (!)”

J. Pilszczyk — „Gdybyśmy my — myśle — i nie tylko krakowskie MPK mogli nie wziąć tego taboru to „Konstal” miał produkować — produkt finalny — tramwaj, może zacząłby produkować części zamiennych?”

To tylko fragment przykładowej dyskusji w redakcji „Sygnałów”. Dyskusji, w której przysłuchujący się jej kierownik Wydziału Łączności — Krzysztof Nosol poinformował o jeszcze jednym kwiatku odnowy: dostał, a raczej przyznano mu 6 dolarów na zakup części.

Zenujące, wstydliwe. Także smutne i niebezpieczne — dla przyszłości kraju. Nerwy i bezsilność. Śmiać się można — tak — ale dziwny ten śmiech odpowiedzialnych na dole za pracę, tych „chłopców do bicia”, jak się sami nazywają — kierowników. Biją z góry, biją z dołu.

WSZYSTKO JEST MOŻLIWE

W tym kraju, w którym tyle mówi się ostatnio o gospodarności może się zdarzyć remontowanie wagonów — koszt jednego — 1 milion 700

tysięcy złotych — na części, bo teraz gdy przedsiębiorstwa muszą rachować same — mała reforma gospodarcza — zdarzy się to niewątpliwie. Konstal interesuje tylko produkt finalny — wagon tramwajowy (to wykonanie planu) a nie nieopłacalna produkcja części zamiennych, a miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne — obojętnie jak się będą zwać — MPK, WPK — interesuje wożenie ludzi.

Może by Panie Ministrze podnieść cenę części zamiennych, by ludzi tu na dole w usługowych przedsiębiorstwach komunikacyjnych nie przyprawiać o zawaly wtedy gdy remontowałyby będą na drobne te miliony. Konstal wykona wówczas plan, a my wozik będziemy. Zaoszczędzimy czas, robotę i trochę stali, a oprócz tego własne sumienia.

Może moja propozycja podwyższenia cen części zamiennych choć trochę przekona tych, którzy umieć rachować powinni, bo doły za przeproszeniem szlag trafia na taką gospodarności. Do takiego właśnie stwierdzenia upoważniły mnie „doły”.

UWIERZYMY?

...taki tytuł dałam relacji z pobytu w MPK wiceministra Michała Zubielewicz. Było to 26. XI. 1980 roku. Zaprosiła go nasza „Solidarność”. Oni uwierzyli, a ja postawiłam znak zapytania. Może to intuicja. Z tego co wiem — teraz podobno obietnice składa Pan Wiceminister w każdym przedsiębiorstwie komunikacyjnym w kraju. Ci co uwierzyli napisali list otwarty i parę innych, a teraz starają się o audyencję. Ale nie w tym problem. Ktoś powiedział „tak trzymać”, ktoś inny „mnie już wszystko jedno”. A ja przypominę Panie Wiceministrze mały fragment dyskusji ze spotkania z załogą MPK w dniu 26. XI.

Cytuję wypowiedź Zdzisława Skubiedy — kierownika ZNT. Władze centralne nie liczą się z jakimikolwiek ustaleniami, a co za tym idzie z potrzebami przedsiębiorstw komunikacyjnych. Jako przykład podał iż ustalenia cho-

ciażby Podkomisji Taboru Tramwajowego działającej przy ministerstwie nie są brane pod uwagę. Na tej Podkomisji padł wniosek, by ograniczyć produkcję taboru tramwajowego na rok 1981 do 2/3 stanu dotychczasowego a w to miejsce produkować części zamiennych. Zaś do produkcji taboru wrócić w latach przyszłych. W ministerstwie zdecydowano jednak inaczej. Mówca zaproponował, by zastanowić się nad powstaniem przedsiębiorstwa centralnego, produkującego tylko części zamiennych.

Odpowiedź wiceministra: „Padł również wniosek o zrezygnowanie z produkcji przez „Konstal” tramwajów na rzecz części zamiennych. Faktem jest, że nie możemy dopuścić do sytuacji, aby nowe tramwaje były wykorzystywane jako części zamiennych. Moim zdaniem jednak nie należy zrezygnować w 1981 r. z produkcji taboru tramwajowego. Trudno by było bowiem po wyprodukowaniu dostatecznych ilości części zamiennych przejść ponownie na produkcję tramwajów. Uważam, że uda nam się wyegzekwować wszelkie zobowiązania dotyczące produkcji części ze strony 4 ministerstw, z którymi kooperujemy. Odbiło się spotkanie w tej sprawie z przedstawicielami tych resortów. Ustaliliśmy imiennie odpowiedzialnych dyrektorów departamentów, których imiennie będziemy rozliczać (taśmy do przesłuchania). Panie Ministrze w istniejącym jeszcze archiwum Rozgłośni Centralnej MPK). CO DALEJ PANIE MINISTRZE?

MÓWI TADEUSZ TRZMIEL, z-ca dyrektora d/s Trakcji Tramwajowej w MPK

„Ponoć wiceminister napisał (tak mówi załoga MPK) — „za dwa tygodnie proszę przyjechać i odebrać dalsze wagony”. To prawda?

„To co powiem nie będzie bezpośrednią odpowiedzią na pytanie. Stwierdzam, iż mamy przydział 33 wagonów na rok 1981. Wyjśniam natomiast, że 13 stycznia 1981 roku w „Kon-

(Dokończenie na str. 2)

• Onegdaj do udzielania odpowiedzi na skargi zobowiązany był Dział Głównego Specjalisty d/s Ruchu. Słusznie chyba stwierdzono po jakimś czasie, że lepiej by było by odpowiadali dyrektorzy, których skargi czy też wnioski dotyczą. Kopie odpowiedzi miały służyć do zastępcy dyrektora d/s Ruchu. No i... nie służyły. Przynajmniej nie wszystkie, a na pewno nie w terminie.

• Rozwijamy nam się przedsiębiorstwo? Tak mi się zdawało, gdy dowiedziałam się, że uruchamiamy średnio na 10 godzin dziennie linię 701 w... Skawinie. Oczywiście dla jasności — nie przybywa taboru ani nie powiększa się zaplecze. No cóż, czyżby po staremu ktoś nas do tego zmusił? Szkoda, że nie ma takiej siły by zmusić kogoś (kogo?) by przynajmniej rozwijało się przedsiębiorstwo.

• PTTK ma swój... biuletyn. W numerze 2/81 jego autorzy obiecują wymienić imiennie tych, co to składają członkowskich nie płacą. Obiecują także udostępnić swoje

30 dni
w MPK

szpalty w tym celu bratniemu TKKF. Mnie ciekawi gdzie mają „chody”, że papier załatwili.

• W Zakładach Eksploatacyjnych Autobusowych rozpoczęto przydzielanie stałej obsługi „poszczególnym autobusom” z zastrzeżeniem, że nikt inny prowadzić tych autobusów mógł nie będzie.

• Od 1 kwietnia przywrócono zasadę w MPK wypłacania kierowcom za oszczędności z tytułu paliw i ogumienia.

• Brak porozumienia co do tego ile wynosi miesięczny limit paliwa dla samochodów Nadzoru Ruchu. Dział Organizacji twierdzi, że 450 litrów, Zakład Transportu i Sprzętu specjalnego natomiast, iż 200 litrów. Kto ma rację? Jeżeli nie ma wyjścia z sytuacji może „złoty środek”?

• Jest UFO czy też nie ma? Nad tym problemem zastanawiam się widząc brudne MPK-owskie przystanki. Dla wyjaśnienia „ufem” nazywany jest samochód Oddziału Eksploatacji Ruchu przeznaczony do mycia przystanków. No cóż, pewnie sen zimowy z przyczyn obiektywnych.

• Jeden z czytelników pytał nas czy będą płatne „domowe dyżury przy telefonie”. Niestety nie wiemy.

• Brygady sieciowe z „niecierpliwością” oczekują na „wyprowadzkę” sportowców z części budynku Oddziału Sieci. Ostatecznym terminem miał być 1 styczeń br. Przedłużono go do końca I kwartału. Potem wyrażono zgodę by ostatecznie nastąpiło to w II kwartale. Przypominamy II kwartał już, co z terminem?

• Wojsko w MPK — to nie żart prima aprilisowy. Spełniono nareszcie postulat załogi by można było pracować w MPK odsłużyć wojsko. Taką „wojskową sekcję kablów” utworzono w Oddziale Sieci. W przedsiębiorstwie „pracujących wojsków” będzie 97.

T. S.

Remont, o którym głośno

W całym przedsiębiorstwie mówi się, iż dawno już nie prowadzone były tak sprawne roboty torowe jak w ulicach Zwierzynieckiej i Kościuszki.

Nazwy tych dwóch ulic wymawiane były w ostatnim czasie na wszystkich prawie naradach produkcyjnych i operatywkach. Znane były kierownikowi ZET Podgórze i Zakładowi Torów jako te, o najbardziej zniszczonym torowisku w naszym mieście. Najwięcej narzekali motorniczowie prowadzący wozy linii „1”, „2”, „6” i „21”, a i pasażerowie.

I wreszcie doszło do realizacji zaplanowanego na pierwszy kwartał br. kapitalnego

remontu torowisk w obu wymienionych ulicach.

Piękna, upalna, prawie nie marcową pogodą towarzyszyła torowcom w dniu rozpoczęcia prac 23 marca i taka sama jest również w dniu 26 tego miesiąca, w którym to spotykamy ich na drugiej zmianie przy pracy.

Nie zastajemy już wprawdzie kierownika budowy Ryszarda Zaporowskiego ale z daleka poznaje nas i wita mistrz Jan Harańczyk. Tak się jakoś składa, że zbierając materiał do artykułu o pracach brygad torowych, przezwrotnie przychodzimy na jego zmianę.

Znajdujemy się na pierwszym miejscu odcinka robót,

który obejmuje tory od Filharmonii do SDH „Jubilat”. Pracuje tu 16-osobowa brygada Stanisława Grzyby. Również sześć metrów przecinane jest młotami pneumatycznymi torowisko, a szyny cięte palnikiem acetylenowym. W ten sposób przygotowuje się do wyrwania przęsła razem z kostką nawierzchniową. I tu ciekawostka... ulica Zwierzyniecka jest ostatnią z ulic Krakowa z nawierzchnią kostkową. Zerwana kostka i złom szynowy przewożone zostają na specjalnie do tego celu przygotowany plac — zaplecze naprzeciw Filharmonii.

(Dokończenie na str. 2)



Spawacz ZBIGNIEW GORACZKO rozmontowuje szynę w ulicy Zwierzynieckiej.

Towarzysz Stanisław Kania I Sekretarz KC PZPR

Organizacja partyjna Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie, w pełni popiera wszelkie działania KC PZPR zmierzające do odnowy życia społeczno-politycznego w naszym kraju.

Uważamy, że wśród tych działań powinno znaleźć się jasne określenie roli jaką spełnia i jaką spełniać powinna „Trybuna Ludu”. Na „Trybunie Ludu” jako organie PZPR należy szczególnie odpowiedzialną rolę pośrednika pomiędzy naczelnymi władzami naszej Partii, a szeregowymi jej członkami i całym społeczeństwem.

Uważamy, że roli tej „Trybuna Ludu” nie spełnia ograniczając się jedynie do przekazu niepełnych zresztą informacji „z góry” do mas partyjnych.

Brak jest tak istotnych elementów informacji oddolnych jak:

1. Rzecznej nie akcyjnej informacji o nastrojach i pracy podstawowych organizacji partyjnych, grup partyjnych itp.
 2. Informacji o przekształcaniu się i doskonaleniu form samorządu robotniczego.
 3. Możliwości zaprezentowania w partyjnej dyskusji przed IX nadzwyczajnym Zjazdem Partii wariantów alternatywnych w stosunku do obowiązujących obecnie uchwał KC (nie chodzi o popieranie frakcyjności lecz o możliwość prezentacji i komentowania tych propozycji oraz o stanowczo zbyt słabą dyskusję nad statutem naszej Partii).
- Brak sprzężenia zwrotnego w przekazie informacji powoduje naderwanie zaufania do „Trybuny Ludu” ze strony podstawowych organizacji partyjnych oraz jej izolację. Postulujemy nasze MPK-owskie warianty przezwyciężenia zaistniałej sytuacji poprzez:
- Zmianę programowania treści zgodnie z propozycjami przedstawionymi wyżej. Należy w tym celu lepiej wykorzystywać terenowe mutacje „Trybuny Ludu”.
 - Zmienić podtytuł na „Organ Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej”.
 - Pozostawić dotychczasowy profil i podtytuł „Trybuna” ale wtedy radykalnie zmniejszyć nakład do ilości wystarczającej do zabezpieczenia potrzeb pracowników funkcyjnych KC PZPR.

Za Komitet Zakładowy
tow. RYSZARD BOROWSKI

Było to pierwsze po konferencji wyborczej Plenum Komitetu Zakładowego PZPR. Przesądziło to o jego organizacyjnym charakterze.

Ostatecznie członkowie Plenum po dyskusji zatwierdzili zmiany na stanowiskach sekretarzy ds. propagandy i ekonomicznego KZ PZPR. Sekretarzem do spraw propagandy został — tow. Ryszard Gurbiel. Funkcję sekretarza ekonomicznego powierzono tow. Tadeuszowi Zwolińskiemu. Zrezygnował ze stanowiska sekretarza tow. Jerzy Kijowski, wybrany na Konferencji Wyborczej. Prośbę o zwolnienie motywował tym, iż system czterobrygadowy w jakim pracuje uniemożliwiałby mu sprawowanie tej funkcji społecznej.

Wiele kontrowersji wśród zebranych wzbudził fakt oddelegowania do pracy partyjnej tylko jednej osoby z przedsiębiorstwa. Jest nią sekretarz do spraw propagandy. Pierwszy i drugi sekretarz są na etatach Komitetu Krakowskiego i Dzielnicznego.

Przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy, nie jest zbyt mocną stroną pracowników MPK. Winni zaniedbań i uchybień zawsze uważają, że im się uda, że to nie oni padną ofiarą wypadku. A najczęściej stosowanym argumentem przeciw przestrzeganiu bhp-owskich założeń, jest stwierdzenie o trudnych warunkach pracy, które jakoby uniemożliwiają pełne ich respektowanie. Tymczasem jest w przedsiębiorstwie za-

Plenum KZ PZPR

By rozliczać innych — sami musimy realizować postulaty

— „Co będzie mógł zrobić taki sekretarz gdzieś w zakładzie, jeżeli jest zależny od kierownika? Czy potrafi pracować społecznie po 10 czy 14 godzinach jazdy za kierownicą?”

— „Sekretarze w zakładach muszą być oddelegowani” — powiedział II sekretarz POP z Bielszycy — Aleksander Satoła.

— „Nie możemy z pracą polityczną cofać się do tyłu. Należy chyba wystosować pismo do władz centralnych by wreszcie uregulować kwestię etatów w komitetach zakładowych”. Jeżeli robota polityczna ma być robiona dobrze to

muszą być ludzie, którzy tylko tym będą się zajmować” — argumentował konieczność oddelegowania Marian Szymański.

— „Jeżeli my chcemy rozliczać z realizacji postulatów zgłoszonych w ubiegłym roku przez załogę to przede wszystkim sami musimy je realizować. A przecież to nam zarzucają. Weszła w życie reforma gospodarcza. Liczy się każda złotówka. Im mniej ludzi oddelegowanych, tym lepiej dla wszystkich. Jeżeli załoga dojdzie do wniosku, że powinno być więcej oddelegowanych, to będzie więcej. Na dziś proponuję, by zgodzić się tylko na jedno oddelegowanie sekreta-

rza i jeden etat administracyjny” — powiedział I sekretarz KZ PZPR tow. Ryszard Borowski. Członkowie propozycję zaakceptowali.

Każdemu z członków Plenum przydzielono zakres prac, za które będą odpowiedzialni. Zebrani wysłuchali także propozycji regulaminu powstających Rad Pracowniczych, które przedstawił Stanisław Szymański. Szerzej na ten temat piszemy w artykule „Samorząd po nowemu”.

Piętnastu osobom wręczono dyplomy z podziękowaniami za dotychczasową pracę w Plenum.

F. S.

W ZET Nowa Huta pracują bezpiecznie

A jednak można

kład, w którym przepisy bhp są respektowane. Nie chcę przez to powiedzieć, że w innych jednostkach jest z tym zupełnie źle, ale faktem jest, że w bieżącym roku w ZET — Nowa Huta zanotowano trzy wypadki. Jednemu uległa motornicza, która skrociła nogę na nierówności terenu przy zwrotnicy, drugiemu kobieta która poknęła się przy wejściu do budynku administracyjnego, a trzeciemu motorniczy, który doznał złuszczenia ręki w czasie przekładania nawrotnika po wypadku drogowym.

Ale rozpisalem się o drobnych w końcu wydarzeniach, kiedy celem mojej wizyty w Nowej Hucie było stwierdzenie dlaczego jest tam z bhp tak dobrze. Wszak Zakład, obok ZEA Wola Duchacka, jest w tej chwili najbardziej spośród naszych obiektów „rozgrzebany”. Buduje się w nim bowiem aktualnie budynek socjalny, akumulatornię, myjnię i wózkownię. Okazji do wypadków jest więc mało, a jednak do nich na zapleczu prawie nie dochodzi. O tym dlaczego tak się dzieje mówili mi: kierownik Zakładu mgr inż. Julian Pilszczyk, przewodniczący Komisji Odziałowej „Solidarności” Krzysztof Maciejowski i inspektor bhp, opiekujący się tym zakładem Henryk Wolak:

Szef „Solidarności” stwierdził m. in.: „Nie sadzę, żeby warunki bezpieczeństwa były zagrożone. Dział BHP i kierownictwo pracują prawidłowo, więc mimo licznych placówek budowy teren nie jest ryzykowny, nie ma też bezpośrednich zagrożeń. Oczywiście w najpilniejszych sprawach ko-

nieczne jest współdziałanie wszystkich w Zakładzie, zarówno czynników społecznych, jak i administracyjnych. Bo przecież im mniej wypadków, tym lepiej dla nas wszystkich. Zresztą mamy w naszej Komisji dwóch panów, którzy na bieżąco przeprowadzają bhp-owskie kontrole; na zapleczu jest to Marek Solarz, wśród motorniczych Roman Sochacki. Łatwiej przychodzi egzekwowanie tych przepisów od pracowników ruchu,

bo ci z zaplecza często ich po prostu nie znają”.

Tak obszernie przytaczam tę wypowiedź nie bez powodu. Słyszałem bowiem głosy, jakoby „Solidarność” nie chciała zajmować się sprawami bezpieczeństwa i higieny pracy. Z wypowiedzi K. Maciejowskiego jasno wynika, że nie jest to prawda. Rzecz tylko w tym, że nowe związki nie chcą mechanicznie powielać starych wzorów, ale z całą pewnością doceniają wagę tych spraw.

Kierownik Pilszczyk w pełni zgadza się z opinią K. Maciejowskiego, mówi, że z całą pewnością bhp to sprawa wszystkich w Zakładzie.

(Dokończenie na str. 5)



Tak wygląda przerobiony z baraku warsztat elektryczny.

Remont, o którym głośno

(Dokończenie ze str. 1)

Ludzie pracują wprowadzić przy zupełnie wyłączonym ruchu kołowym, ale wąskie chodniki ulicy Zwirzyńskiej i duży ruch pieszy sprawia, że praca torowców zakłócana jest ustawicznie przechodzeniem pieszych po rozkopanej jezdni pomiędzy sprzętem i sнопami sygnalizacyjnymi z palników acetylenowych iskierek. Jest to nie tylko kłopotliwe dla pracujących tu ale i niebezpieczne dla przechodniów. Utrudnia pracę również pojazdy dostawcze dowożące towary do i z ulicy usytuowanych sklepów.

Prace w ulicy Kościuszki, na odcinku od Mostu Dębickiego do petli na Salwatorze wykonują brygady Władysława Irzyska i Leona Tyrpy — w sumie 14 osób. Pracują przy jednostronnie wyłączonym ruchu kołowym. Szerze chodniki i jakby mniejszy ruch niż w ulicy Zwirzyńskiej pozwalają na większą swobodę pracującym tu ludziom. Nawierzchnia torowiska pokryta płytami asfaltowymi zdarza się już na odcinku od Mostu

Dębickiego do ulicy Kombrowskiego.

Pytam o przygotowanie Zakładu Torów do tego remontu. Czy brak sprzętu lub materiałów nie stworzy zagrożenia do terminowego wykonania prac?

— Tym razem mamy potrzebne zarówno materiały jak i sprzęt. Otrzymujemy codziennie bardzo pomocny przy przenoszeniu ogromnych wyrwanych z torowiska płyt — „Pogot”, który posiada do możliwości udźwigu do 10 ton. Specjalnie dla nas wypożyczone zostały z Przedsiębiorstwa Spedycyjno-Transportowego cztery wozy skrzyniowe i dwie wywrotki.

— Informuje mistrz J. Harańczyk.

— A więc bardzo dobra organizacja pracy — stwierdzam.

— Dzięki pomocy zastępcy dyrektora ds. Trakcji Szynowej mgr inż. Tadeusza Trzmiela, który interesuje się remontem na co dzień i który między innymi załatwił wypożyczenie wymienionego wyżej sprzętu. My zaś postaramy się zrobić wszystko aby remonty odcinków

tak ważnej dla naszego miasta arterii: pierwszego — od Filharmonii do SDH „Jubilat” do dnia ostatniego kwietnia, a drugiego od mostu Dębickiego do petli na Salwatorze z uwagi na długość o trzy tygodnie później — zostały w terminie zakończone.

Patrzmy na ciężką pracę ludzi z brygad torowych. U pał nienormalny jak na tę porę roku powoduje, że zasycha im w ustach, a kurz ze zrywanego torowiska wpada do gardła i krtani. Dobrze, że można było ominąć (co również załatwił z-ca dyrektora ds. Trakcji Szynowej mgr inż. Tadeusz Trzmiel) zarządzenie mówiące tylko o miesiącach letnich i przydzielić wodę mineralną już teraz ciężko pracującym ludziom. Chociaż przydałoby się jej jeszcze trochę więcej.

Myślę, że zdążymy jeszcze przed zakończeniem remontu torowisk w ulicach Zwirzyńskiej i Kościuszki napisać o zaawansowaniu robót brygad torowych i końcowym ich etapie.

M. BUBACZEWSKA

(Dokończenie ze str. 1)

„stali” przedstawiono nam program produkcji MPK Kraków w miesiącu czerwcu 1981 miało otrzymać 16 wagonów (jest teraz marzec — przypis autorki). Na tej naradzie o „Konstalu” — powstała — zdecydowanie wypowiedziano się za ograniczeniem produkcji finalnej na rzecz zabezpieczenia niezbędnej ilości części zamiennych dla usprawnienia wagonów aktualnie unieruchomionych i do zabezpieczenia możliwości bieżącej eksploatacji posiadanego taboru. W wyniku takiego stanowiska Departament Komunikacji Miejskiej i Dróg naszego resortu przesłał w miesiącu lutym pismo do wojewodów i prezydentów z zapytaniem o stanowisko w tej sprawie. Wiceprezydent miasta Krakowa wystosował pismo w dniu 12 lutego 1981 r. numer TT 20/8-75/85 do Departamentu w którym określił swoje stanowisko: z 33 oferowanych przez „Konstal” i resort wagonów MPK przyjmie 20 natomiast 13 „przeznacza” na części zamiennych potrzebne w przedsiębiorstwie komunikacyjnym w Krakowie. Warunki: że dostawcą tych części będzie „Konstal” a pula części, produkowanych przez to przedsiębiorstwo zostanie

powiększona o wielkość wynikającą ze zwolnionych mocy produkcyjnych gdyż specyfikacja nie będzie obejmowała wszystkich elementów wagonu tramwajowego.

Pismo wiceprezydenta — pozostało jak dotąd bez odpowiedzi. Tymczasem? Tydzień temu przedstawiciel kontroli jakości Konstalu powiadomił kierownika Zakładu Eksploatacji Tramwajów — Nowa Huta pana J. Pilszczyka, iż ma podać numerację kolejnych wagonów, które będą do odbioru dla Krakowa w najbliższym okresie.

Z uwagi na brak odpowiedzi z resortu na pismo wiceprezydenta jak i niezgodność z wcześniej podanym programem produkcji „Konstalu”, który już (program) znalazł odbicie w naszych planach techniczno-ekonomicznych, zakładających wprowadzenie do eksploatacji 16 sztuk wagonów wystosowaliśmy pismo do dyrektora Konstalu warunkujące odbiór wagonów w ogóle stanowiskiem resortu w tej sprawie.

CO PRZEŻYWAJĄ DZIS POLACY?

Ci w MPK sądzą, że znowu chce się ich „wrobić” w wagony 105 Na bez zabezpiecze-

nia części zamiennych, czyli bez możliwości ich eksploatacji. Wrobić w rozbieranie ich na części zamienne. Tych wagonów dyrektorze Konstalu i panie ministrowie nikt nie chce! Bez komentarza zostawiam ja autorka tego tekstu pojęcie gospodarności w resorcie, bez komentarza zostawiam słowa rzucane na wiatr przez wiceministra Zubelewicza.

produkcji (ustalonego przez producenta bez konsultacji z resortem i użytkownikiem, bez powiadomienia zainteresowanych) wynika, że MPK Kraków winno odebrać w miesiącu kwietniu z Konstalu 20 wagonów, a w maju dwa. Natomiast pozostałe 11 wagonów produkowane będą w miesiącu grudniu. Odszkodkiem w Konstalu trzy dokumenty: je-

Natomiast MPK Kraków choć — użytkownik — do chwili obecnej oficjalnie nie został powiadomiony o zmianie. Efektom tego, iż nie nie wie, dzielimy o przymusowym zakupie i terminie jest, że (koszty) na eksploatację tych wagonów wprowadzono do planu dopiero na drugie półrocze. Wcześniej wprowadzenie wagonów do eksploatacji bądź przyjęcie ich na „stan” wiąże się z przekroczeniem kosztów a więc z obniżeniem płac załogi. Dotąd brak odpowiedzi resortu na pismo wiceprezydenta Zmudy i stanowiska w tej sprawie.

Po wizycie w Konstalu telefonicznie powiadomiłem inż. Palichleba z Departamentu Komunikacji i Dróg o mojej decyzji sugerując równocześnie możliwość odbioru tej ilości wagonów przez MPK Wrocław, które jako jedyne poza MPK — Kraków ma kolor biało-niebieski wagonów i te ilości wagonów ma do odbioru w lipcu i sierpniu.

6 kwietnia okazało się, że

ta sugestia przekazana przedstawicielowi resortu przez dyrektora Trzmiela została wykorzystana i wagony w miesiącu kwietniu i maju odbiera Wrocław. Również 6 kwietnia podczas wizyty Dyrektora Zjednoczenia PGKiM — Kazimierza Kani i zastępcy dyrektora ds. Trakcji Autobusowej — Stanisława Kowalczyka u dyrektora Departamentu Komunikacji Miejskiej i Dróg w Ministerstwie ustalono, iż po 15 kwietnia odbędzie się spotkanie zainteresowanych przedstawicieli resortów i MPK Kraków w sprawie zabezpieczenia niezbędnych do eksploatacji taboru tramwajowego i autobusowego części zamiennych i zespołów.

„Coś się dzieje w sprawie” — mówi dyrektor T. Trzmiel. Należałoby tylko zapytać jakim kosztem? Kosztem czasu tych wszystkich, którzy z nonsensem decyzji nieodpowiedzialnych podjęli walkę. Oby tylko skuteczna.

JANINA DZIURO

CZTERY DNI NIEPEWNOŚCI

O godzinie 8.30 — a więc już po rozpoczęciu strajku — wyjeżdżają z członkami Komitetu Strajkowego w MPK Stanisławem Dylagiem i Henrykiem Lewandowskim samochodem Nadzoru Ruchu do Zakładu Taksówek w Nowej Hucie.

Mijamy stojące na przystankach tramwaje. Tam, gdzie było blisko końcówek motorniczo-jeżdżących, zjechały także wszystkie wozy z linii dwurazowych. Autobusy,

Hucie, w Bieńczykach i Czyżynach. Oczywiście wszędzie słyszą, że przyszły wtorek — nawet wcześniej, bo decyzja musi zapadnąć w poniedziałek 30 marca — może znacząco uszczęśliwić. Strajkujące załogi naszego przedsiębiorstwa mają tego pełną świadomość.

Z życzeniem szerokiej drogi opuszczamy garaże. Zwalniający samochód Nadzoru Ruchu. Jedziemy do Huty im. Lenina. Tam mieści się Miejski Zakładowy Komitet Straj-

ka. Patrząc na pana Maciejowskiego. Zrozumiał i wyjaśnia. Ustaliliśmy, że będą robione naprawy bieżące. To po to, by punktualnie, gdy skończy się strajk, mogły wyjechać wszystkie składki. W jednym z pomieszczeń warsztatowych zastajemy pracowników skupionych wokół odbiornika radiowego. Słuchają komunikatów.

— „Uznajemy, że dziś strajkujemy słusznie”. I znów powracające pytania.

— „A we wtorek?” Może nie dojdzie do strajku generalnego? Może się dogadają. To nie takie przyjemne strajkować, na nas wrażenie robią syreny ogłaszające strajk”.

— „Dlaczego to wszystko tak długo trwa? Dlaczego nie realizuje się porozumień uznanych przecież za słuszne? Nad Sierpniem 80 nie da się przejść do porządku dziennego. Szansą dla wszystkich jest kontynuacja odnowy”.

Wchodzimy na „bezludną halę”. Denerwującą ciszę przerywa jazgotliwy świergot wróbli. Ptaki jakby zdziwione, że dziś ludzie swoją pracę nie mają zamiaru im przeszkadzać.

Spotykamy kierownika zajezdni inż. mgr Juliana Piłszczaka.

— „Dbajcie trochę o tramwajarzy. Przecież nie tylko kierowcy są w MPK. Czy mniej ważne jest zaplecze i tramwaje? Praca może nieporównywalna, ale czy cięższa?” Przedstawiciele Komitetu Strajkowego przyrzekają traktować wszystkich jednakowo”.

Bieńczyce. Tu oczywiście także strajk. Przechodzimy przez puste pomieszczenia. Z niepokojem spoglądamy na pęknięte ściany w szatni.

— „Nie można przystąpić do remontu bo w Dziale Socjalnym zmienił się kierownik(?)”.

Opuszczając bieńczycki zakład zauważamy w autobusie kierowców dyskutujących z kierownikiem Rumianem. Nareszcie mają na to czas. No i ostatni zakład gdzie zdążymy jeszcze przed zakończeniem strajku to Czyżyny. Kierujemy się do Komitetu Strajkowego. Z objazdu końcówek wrócił właśnie pan Andrzej Winiarski. Z jego relacji wynika, że w mieście spokój. Największy ład panuje... w Borku Fałęckim. Jest to w dużej mierze zasługa pana W. Warcecha. Na końcówce w Prokocimiu kierowcy siedzą w wozach. Na Kleparzu autobusy ustawione tak, by wyjazdy poszczególnych wozów nie blokowały się, tam utrzymuje ład T. Kawaler. Miał wolne a mimo to stawiał się w zakla-

dzie by pomóc. Członkowie Komitetu zastanawiają się czy jednak nie należało, pomimo strajku uruchomić jednego, dwóch kursów na linii 115 do szpitala okulistycznego w Witkowicach. Przyjeżdżają ludzie spoza Krakowa. Dla nich szczególnie uciążliwy był czterogodzinny postój.

Jeszcze tylko rzut oka na Kleparz. Jest za siedem minut dwunasta. Autobusy już wyjeżdżają, by zgodnie z ustaleniami gdy wybił dwunasta już zbierać gromadzące się tłumy na przystankach.

Nareszcie miasto żyje. Niepokój zostaje. Wszyscy oczekują na poniedziałkowe decyzje.

F. SERWIN

ZALOGA MELDUJE...

„Spokój jest — melduje przewodniczącemu Komitetu Strajkowego w MPK Krzysztofowi Ogorzałkowi — Aleksander Staszczak przewodniczący Oddziałowego Komitetu Strajkowego zakładów znajdujących się przy ulicy Rzemieślniczej. Bramy wjazdowe zamknięte, przy nich dyżurują pracownicy z Ochrony Robotniczej Obiektów. Hale napraw zamknięte naглуcho. Wewnątrz podobnie jak w hali Zakładu Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie przejmująca cisza przerywana świergotem wróbli. Załoga zgromadzona w świetlicy. „Wszyscy przystąpili do strajku tylko jeden pracownik żądał, żeby mu wyjaśnić przyczyny strajku. Ale i on pracy nie podjął” — kontynuuje A. Staszczak.

Posterunek Ochrony Robotniczej Obiektów przy Zakładzie Napraw Tramwajów. I znowu meldunek „wszystko w porządku”.

— „Flag proszę nie zdejmować bo toowość strajkowa nadal obowiązuje” — informuje przewodniczący KS K. Ogorzałek.

Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego. Wita nas przewodniczący OKS — Józef Kozłowski.

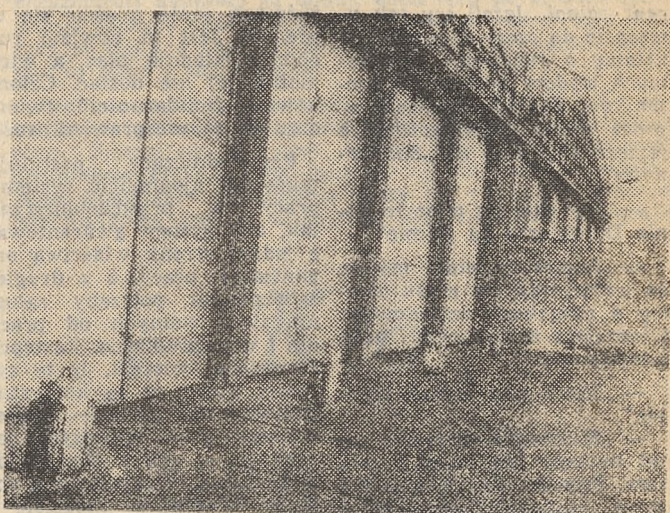
— „Do strajku przystąpili wszyscy, również członkowie partii” — melduje.

Pracujący tutaj proszą o interwencję prasową w sprawie warunków pracy. Obiecuje...

„Myśmy głosowali. Prawie jednogłośnie zdecydowaliśmy o przystąpieniu do strajku ostrzegawczego” — melduje przewodniczącemu KS MPK — przewodniczący Oddziałowego KS — pan Stefan Karendał.

W warsztatach nikt nie pracuje. Robotnicy w grupach rozmawiają, czytają prasę m. in. „Gonca Małopolskiego”.

Co chwilę Radiowęzeł Zakładowy nadaje komunikaty.



W Podgórzu hale napraw zamknięte naглуcho.



Flag proszę nie zdejmować, gotowość strajkowa obowiązuje...

— „Mówi nam się o 50 procentowym wynagrodzeniu... Była już też telewizja, teraz Sygnały przyjeżdżają” — informują się na azajem. Brama wjazdowa na teren Zakładu Eksploatacji Autobusowej w Woli Duchackiej zastawiona dwoma „Berlietami”.

„Z wyjątkiem jednego pracownika wszyscy zgodnie podjęli decyzję o przystąpieniu do strajku” (Lokalizacje na str. 4)



Pracownicy ZNT czytają prasę m. in. „Gonca Małopolskiego”.

zgodnie z ustaleniami miały zjechać na końcówki.

Zastanawiamy się czy strajkują nasi kierowcy taksówek. Dochodzimy do wniosku, że chyba nie. No cóż, konkludujemy: oni gdy jeżdżą zarabiają, nikt im za czas przestoju nie zapłaci.

Zakład Taksówek os. Zielone.

A jednak... strajkują. Pomimo silnego wiatru i zacinającego „przelotnego deszczu” ludzie w biało-czerwonych opaskach pilnują stojących aut. Chyba słusznie. Nastroj? No cóż „strajkujemy, bo jesteśmy przekonani o słuszności”. Co będzie we wtorek? Twierdzą, że do strajku generalnego nie dojdzie. Dogadają się. A jeżeli nie? „Należymy do „Solidarności” — komentarz zbytnie.

Z Zakładu Taksówek jedziemy do garaży w osiedlu „Centrum A”. Przyrzeczono nam, że tam dostaniemy samochód. Zastaliśmy bramę zamkniętą. Wewnątrz garaż pełen taksówek. Gromadkami stoją kierowcy. „Nasze” auto, właśnie kierowca kończy myć. Wśród zebranych pozorny spokój. Wyczuwamy jednak napięcie. Trudno by było inaczej. Wspólnie zdajemy sobie sprawę co oznacza ten strajk. I tu pytam co będzie we wtorek? „Do wtorku nie dojdzie”. Ludzie wierzą jednak w rozsadek. Zresztą tak będzie wszędzie; w zajezdni w Nowej

kowy. Ulice przeraźliwie puste. No cóż, nie działa komunikacja to i przechodniów mało. W Hucie brak nawet stojących na przystankach tramwajów. Motorniczo-jeżdżące prosili by pozwolono im zjechać na końcówki. Pozwolono.

— „Gdybym wcześniej wiedział, że będę z wami jeździł, wymyśliłbym auto także w środku” — przerywa nasze ciche refleksje młody człowiek za kierownicą.

Pan Lewandowski idzie po instrukcje do MKS.

— „Znowu będzie, że MPK się spóźniło” — myśli głośno. Czekamy około dwudziestu minut. Obok nas parkuje samochód z gdańską rejestracją. Szukają MKS-u. Po paru chwilach odjeżdżają. Wraca pan Lewandowski. Specjalnych dyspozycji nie ma. Kontynuujemy objazd.

Następnym etapem jest ZET Nowa Huta. Mimo deszczu ludzie z biało-czerwonymi opaskami pilnują bramy. Wchodzimy do środka. Przewodniczący Komisji NSZZ „Solidarność” w ZET Nowa Huta — Krzysztof Maciejowski pokazuje wyjaśnienie „O co strajkujemy?”. Informacja jest rozwieszana. O tym, że ludzie ją czytali i znają przekonują się podczas „obchodu” obiektu. Dookoła zajezdni widzę siedzących w tramwajach pracowników pilnujących taboru. Na hali zaplecza ciszę przerywają nieśmiało uderzenia młot-

Strajk ostrzegawczy w dniu 27 marca w MPK przebiegł w atmosferze zdyscyplinowania ale i napięcia. Każdy z uczestniczących w nim zdawał sobie sprawę z powagi sytuacji. Wyczekiwaliśmy wszyscy tak na efekt obrad niedzielnego Plenum KC PZPR jak i rozmów między Komisją Rządową a przedstawicielami Krajowej Komisji Porozumiewawczej „Solidarność”.

W MPK całonocowe dyżury w Komitecie Strajkowym pełnili członkowie Prezydium. Trwały przygotowania do wtorkowego strajku generalnego; utrzymywano stały kontakt z Miejskim Zakładowym Komitetem Strajkowym regionu „Małopolska” (którego siedziba na ten czas była Huta im. Lenina), a także z zakładami dzielnic „Śródmieście” podległymi z racji systemu ABC — Komitetowi Strajkowemu MPK. Przeprowadzano w nich między innymi sondaż na temat potrzeby strajku generalnego oraz dostarczano komunikaty Sekcji Informacji MKS. Sondaż wykazał, iż w sobotę i niedzielę (28. III., 29. III.)

nie wszyscy byli za przystąpieniem do strajku generalnego.

Rośnie napięcie wśród załóg śródmiejskich zakładów pracy.

Poniedziałek.

Sondaż opinii przebiegał się wyraża... prawie wszyscy (patyjni i bezpartyjni) są za strajkiem. Pracują teleksy, napływają protesty — ludzie

są zawiedzeni; uważają, że ocena sytuacji w kraju wyrażona w Uchwałach Plenum KC PZPR nie odzwierciedla w pełni aktualnej sytuacji. Mnożą się rezolucje i tak na przykład nasz Komitet Zakładowy podejmuje na sekretariacie decyzję o przystąpieniu na zasadzie dobrowolności członków partii do strajku. Przyłącza się młodzież zrzeszona w ZSMP. Nie ma podziału na partyjnych i bezpartyjnych. Napięcie wzrasta z godziny na godzinę. Jedni wierzą, że par-

lamentariusze się dogadają. Inni widzą naszą przyszłość w mniej kolorowych barwach. Milczy do godziny 12.00 Rozgłoszenia Centralna. Ludzie są zdenerwowani, Dziennik Telewizyjny dezinformuje — mówi — przedstawiciele KKP odmawiają wywiadów mając na względzie dotychczasowe niezbyt obiektywne informowanie społeczeństwa.

CZAS OCZEKIWANIA

W tramwajach, autobusach pojawiają się hasła i apele różnej treści popierające premiera Jaruzelskiego. Czekamy wszyscy w napięciu na wynik rozmów między przedstawicielami KKP a Komisją Rządową. Załoga przedsiębiorstwa otrzymuje informację na temat o należy robić w przypadku nie odwołania strajku. Radiowęzeł podaje komunikaty o przystąpieniu do strajku: jeden KS MPK, drugi KZ PZPR. Żegnamy się ze słuchaczami nadzieją, że zwy-

cięży rozsadek obu negocjujących stron. Każdy z nas myśli o tym jakiej treści przyjdzie nam nadać komunikat w dniu, na który zapowiedziano strajk.

Wtorek

Dziś wiemy już, że strajk został zawieszony. Zbiera się Krajowa Komisja Porozumiewawcza, jedyna władza, która może odwołać strajk. Jeszcze

napięcie. Z pytaniem jak został przyjęty przez członków „Solidarności” wspólny Komunikat Komisji Rządowej KKP zwracamy się do sekretarza Komitetu Strajkowego MPK Józefa Natkańca:

— „Przez całą noc z poniedziałku na wtorek wurywały się telefony. Dyżurujący w poszczególnych zakładach naszego przedsiębiorstwa żądali potwierdzenia komunikatu odczytanego w DTV. Wiceprzewodniczący Henryk Lewandowski udaje się do MKS-u ce-

po oficjalne komunikaty. Jednym z nich jest ankietą pomyślna do przeprowadzenia sondażu opinii załóg na temat treści komunikatu. Zapewne w myśl zasady, że „nie o nas bez nas”. Krajowa Komisja Porozumiewawcza czeka z wyjątkiem decyzji po skonsultowaniu się w tej sprawie z członkami „Solidarności”. Sondaż wykazuje, że zdania są podzielone od skrajnych: »za strajkiem generalnym» do umiarkowanych czyli akceptujących stanowisko przedstawicieli KKP biorących udział w rozmowach. Czekamy jeszcze na decyzję z Gdańska z obrad pełnego składu KKP poszerzonego o przedstawicieli większych zakładów. Nad ranem z wtorku na środę otrzymujemy komunikat o odwołaniu strajku generalnego. Chcielibyśmy wierzyć, że postulat »Solidarności» będący przedmiotem dotychczas-

wych negocjacji będą zrealizowane nie tak jak powiedział Lech Wałęsa w 70 procentach, ale w 100, bez uciekania się do decyzji ostatecznych — w strajku. Chcielibyśmy również uwierzyć, że nastąpi kres ciągłych negocjacji powodujących olbrzymie napięcia u ludzi a co za tym idzie mniejszą wydajność pracy. Rząd musi wreszcie zrozumieć, że nie da się w nieskończoność odlewać realizacji postulatów społeczeństwa. Każdy nowy dzień to szansa wyjścia z kryzysu gospodarczego. Może wreszcie decydenci zrozumieją, że społeczeństwo to nie motto, którym można bezwzględnie kierować. Na ten czas potrzeba nam konkretnych rozmów i terminowej realizacji ustaleń.

W imieniu Komitetu Strajkowego MPK chciałem serdecznie podziękować załozdę za zdyscyplinowanie, za rozsadek i za to, że okazała się tą wspólną rodziną tramwajarską. Nie żałujemy nieprzespanych nocy, bo dla takiej załogi warto było”.

JANINA DZIURO

Załatwiono pozytywnie

— „Reprezentujecie 90 procent załogi. Jeżeli wy tak uważacie do czasu ukazania się ustawy o związkach zawodowych wydam polecenie kierownikom by oddelegowali oprócz pięciu oddelegowanych jeszcze pięć osób do „Solidarności”.

— „My chcemy mieć to pa- nie Dyrektora na piśmie”.

— „Ludzie, przecież mówię, że wstrzymuję do czasu usta- wy o związkach zawodowych oddelagowanie zarządzania i będą oddelegowani”.

— „Niech pan jednak napi- sze”.

— „Słuchajcie, przecież my też musimy zrozumieć, dyrek- tora. Przecież daje słowo. Nie może anulować zarządzenia, ale może je wstrzymać i ro- bi to”.

Wielotygodniowa batalia o oddelegowania zakończona. Mogłabym na tym zakończyć informację. Jedną dyskusja była zbyt ciekawa by ją po- minąć.

Miała miejsce 13 marca br. w pomieszczeniach NSZZ „So- lidarność” w MPK. Zastępca dyrektora do spraw ekono- micznych mgr Ałojzy Kusina wyjaśnia zasady wynagrodze- nia pracy w wolne soboty w lutym, w systemie czterobry- gadowym. Zebrani akceptują tę formę wynagrodzenia.

Problematiczną natomiast okazuje się kwestia dodatku drożynianego w naszym przedsiębiorstwie. Przewodni- czący Komisji Zakładowej „Solidarność” Krzysztof Ogo- rzalek twierdzi, że go nie było. Porozumienia Gdańskie mówią o 2 tysiącach. Dostali to w tych zakładach gdzie strajko- wali np. w Hucie im. Lenina. Dyrektor tłumaczy, że był do- datek tylko wszedł on w po- szczególne składniki płac — także w zwiększoną premię. Kierowcy zyskali na tym 275 złotych. Pozostaje dy-

lemat: czy dodatek dro- żynian może mieścić się w premii? Jest to bowiem ru- chomy składnik płac, a więc można jej nie dostać. Człon- kowie „Solidarności” twier- dzą, że to niesprawiedliwość.

Przewodniczący postuluje także by ujednolicić systemy pracy w przedsiębiorstwie tak, aby system gwarantował z jednej strony właściwą or- ganizację pracy, a z drugiej zabezpieczał potrzeby załogi np. ilość wolnych od pracy dni i wynagrodzenie. Zastępca dyrektora twierdzi, iż te sys- temy które są są korzystne zarówno dla ludzi — więcej wolnego przy większych za- robkach — jak i dla przed- siębiorstwa — zapewniona ob- sługa taboru w niedziele i święta. Zebrani nie popierają — przynajmniej ci, którzy pracują w systemie cztero- brygadowym — przewodni- czącego.

„Co z oddelegowaniami?”

Zastępca dyrektora do spraw pracowniczych mgr Stanisław Kostro cytując co dokumenty mówią na ten temat. Prze- wodniczący zastrzega się „my ustawy o związkach zawodo- wych z 1949 i 1956 roku nie respektujemy. Jesteśmy no- wym związkiem i żadne do- tychczasowe ustawy związko- we nas nie obowiązują, do czasu ukazania się ustawy o związkach zawodowych”.

— „W takim razie nie ma podstaw prawnych, które uz-asadniłyby oddelegowanie”. — mówi Stanisław Kostro.

„Jeżeli my nie będziemy mieli 10 oddelegowanych, to w takim razie partia i mło- dzież także nie. No i jeżeli dyrekcja trzyma się przepi- sów to my też będziemy ści- śle trzymać się statutu gdzie napisane jest w paragrafie 6: „Celem związku jest — punkt 2 — zabezpieczenie praw pra- cowniczych w zakresie wyko- nawczej pracy zawodowej,

wynagrodzenia, warunków socjalno-bytowych oraz bez- pieczeństwa i higieny pracy”. w paragrafie 7: „związek rea- lizuje swoje cele przez punkt 11 — sprawowanie kontroli nad warunkami bezpieczeń- stwa i higieny pracy... i zaka- zywania swym członkom pra- cy na stanowiskach nieodpo- wiadających ustalonym wa- runkom” — K. Ogorzałek.

— „Słuchajcie, przecież wam zarzucają, że w pełni nie są wykorzystane te pięć osób już oddelegowanych. Mówią, że ciagle „Gońca” składacie” — dyr. S. Kostro.

— „Konkretnie: kto?”

— „...”

— „Proszę powiedzieć, pani Dyrektor”.

— „Staré związki”.

— „No właśnie, tak myśla- lem. Czy oni działają legal- nie? Mają statut zarejestro- wany?”

— „Oczywiście” — dyr. Ko- stro.

— „Nie wypełniali deklaracji. A są związkiem zawodo- wym nowym. Przecież chyba powinni?”

— „Oczywiście, że tak” — dyr. Kostro.

Wchodzi dyrektor Ignacy Wilk. Wraca temat oddelego- wań. — „Nie jestem przekonany do takiej ilości ludzi oderwanych od produkcji. Raz — to sprawa prawa. Dwa — nie mam do tego przekonania jako człowiek i jako czło- nek „Solidarności”. Trzy — przecież i tak przewodniczący sam nie może podejmować decyzji”. Dyrektor propono- wał rozwiązać to tak by — przewodniczącym Oddziało- wych Komisji dać etaty kontro- lerów technicznych — tak jak to już miało miejsce w Czyżynach. „Można też usta- lić godzinę lub dwie komuś, kto pracuje w biurze by za-

pisywał problemy i przekazy- wał.”

— „Panie, my jesteśmy związkiem zawodowym, sa- morządnym i niezależnym. Nikt nam tu w wewnętrzne sprawy nie będzie ingero- wał... albo kontrolerzy, albo związkowcy. I jeszcze jedno: jeżeli będą pracować źle — ludzie ich rozliczą.” — K. Ogorzałek.

— „Nie są to moje pienią- dze. Już teraz na oddelegowa- nia idzie około 300 tysięcy. Jesteśmy na własnym rozrachunku. Potem mi Pan na głowę NIK sprowadzi.” — dyr. Ignacy Wilk. Mgr S. Kostro: „Jeżeli będą oddelegowania, straciecie na tym. Będziecie mieli płacone jak za urlop, bez godzin nadliczbowych.”

Michał Żurek: — „To nic. Można stracić”.

Głosowanie. Zebrani są za.

...

— „Skoro tak. Reprezentu- jecie 90 procent załogi. Jeżeli wy tak uważacie do czasu u- kazania się ustawy o zwią- zkach zawodowych wydam po- lecenie kierownikom by od- delegowali oprócz pięciu od- delegowanych jeszcze pięć o- sob do „Solidarności”.

W pięciu zakładach eksplo- atacyjnych: ZET-Nowa Huta, ZEA-Podgórze, ZEA-Czyżyny, ZEA-Bieńczyce, ZEA-Wola Duchacka, przewodniczący są na oddelegowaniach do pracy związkowej.

— „Pani redaktor, proszę napisać: członkowie tych dru- gich związków muszą wypeł- nić nowe deklaracje. Jest to nam potrzebne do określenia faktycznego stanu ilości czło- nek w poszczególnych zwią- zkach, przede wszystkim do rozliczenia składek.” — Krzy- sztof Ogorzałek.

F. SERWIN



W czyżyńskim bufecie tłoczno. Na rozmowach szybciej mija czas;

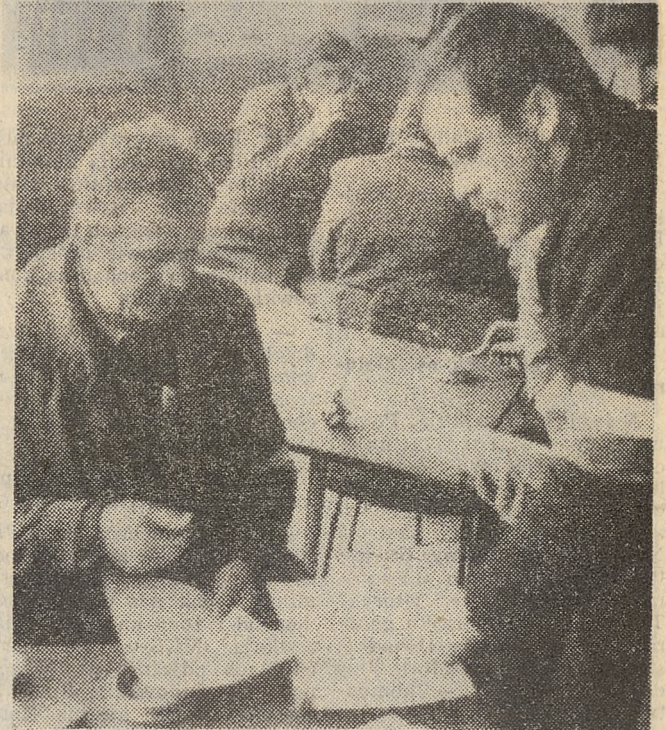
ZAŁOGA MELDUJE...

(Dokończenie ze str. 3)

niu do strajku ostrzegawcze- go” — informuje przewodni- czącego KS MPK — wiceprze- wodniczący Oddziałowego Komitetu Strajkowego — TADEUSZ POPLAWSKI.

Zimno, wiatr, kto może kryje się wewnątrz obiektu. — „Czy widziecie możliwość eksploataowania tu „Ikarusów” — pyta K. Ogorzałek — „Tak, bardziej niż „Berlie- tów”. Zmieszczą się w bra- mach wjazdowych na hale ... mają mniej wystające luster- ka”. Ale nie wszyscy są te- go samego zdania. Zdaniem pana Pekosza zajezdnia ta powinna eksploatować jeden typ autobusów. W nowo od-

tłoczno. Przy kawie, na roz- mowach szybciej mija kierow- com czas. Nasze wejście i przedstawienie nas załozde wprowadziło pewne porusze- nie. Pan kierowca Józef Sa- lomon opowiada mi potem jak to zaginał w przedsiębior- stwie wniosek w sprawie przy- znania mu odznaki „wzorowy kierowca”. Tutaj znaleźliśmy też chwilę czasu na wypicie kawy. Przewodniczący OKS MICHAŁ ŻUREK mówi: „Cieszę się, panuje porządek. Jednogłośnie przystąpiliśmy do strajku. Partyni również. Także komendant ORMO”. K. Ogorzałek przekazuje M. Żurkowi komunikaty Sekcji Informacji MKS i aktualne informacje.



Na bieżąco przewodniczący KS MPK K. Ogorzałek przekazuje komunikaty Sekcji Informacyjnej M. Żurkowi.

danym do użytku pomieszcze- niu, wspólnym dla organiza- cji partyjnej, związków bran- żowych i „Solidarności” roz- mawiamy z przewodniczącym KS w Woli Duchackiej.

— „Wszystko w porządku” melduje p. ADAM PEKOSZ. Budowlani dyktują przy uli- cy Kamińskiego. Do strajku przystąpili wspólnie.”

I jeszcze zaproszenie do u- działu w kolejnym odbiorze obiektów od budowlanych na dzień 30 marca.

„U nas zgodni ludzie i jed- ność” — tą informacją przy- mujemy nas na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów w Czyżynach wiceprzewodniczą- cy OKS RYSZARD DOMA- GAŁA. Kierowcy są w bufie- cie. Przewodniczący OKS Michał Żurek jest na terenie obiektu. Zwołamy go”.

W bufecie rzeczywiście

J. D.



Taxi także zjechały

W CZYŻYNACH

Burzliwe godziny

„Uważam, że związki zawo- dowe branżowe są u nas w przedsiębiorstwie nielegalne. Przecież tak samo jak „So- lidarność” powinniście wypeł- nić deklaracje. Przywołasz- czasie sobie członków, którzy byli w starych związkach a obecnie są np. kobiety na ur- lopach bezpłatnych i poboro- wi. Dokąd nie wypełnicie de- klaratcji nie będziemy z wami współpracować. Przecież nawet nie wiadomo ilu macie czło- nek. Te osiem osób, które u nas wybrało waszą radę zro- biło to nielegalnie. Musicie zrobić raz jeszcze wybory” — powiedział między innymi pan M. ŻUREK — przewodniczący Oddziałowej Komisji NSZZ „Solidarność” w Czyżynach na naradzie roboczej w tym za- kładzie.

„Nie układa się u nas współ- praca między związkami. Nie może, tak być, by mówiono, że w starych związkach została tylko banda. Krzyczęliśmy w Sierpniu, że co to za praca społeczna za pieniądze. Nic się nie zmieniło. Teraz „Solidar- ność” walczy o oddelegowania. Coś tu nie tak. Dyrekcja nas także nie traktuje poważnie. Proszę o równe traktowanie związków”.

Głos z sali:

„To jest narada robocza. Nie po to ześmy się zebrali by dwa związki się kłóciły”.

Pan Żurek: „Słuchajcie nie mówimy więcej niż pięć mi- nut. Po tym czasie przerywa- my wypowiedź”.

Pan MAZUREK: „Dlaczego nie pozwolicie mi skończyć? Chciałem wyjaśnić, że te osiem osób wybrało sobie radę le-

galnie. Mamy w Czyżynach 77 członków. Wypada więc osiemu delegatów”.

Była to pierwsza, niejako wstępna część narady w Czy- żynach 17 marca br. Dalej to już problemy Zakładu. Praw- dziwa burza rozpetala się na temat brigadzystów. Większość kierowców nie chce brigadys- tów. Ci, którzy mimo wszystko byli za ich utrzymaniem, pro- ponowali dać im inne linie np. 130. Ostatecznie tej sprawy nie rozwiązano, chociaż kiero- wnictwo przyjęło do przedy- skutowania wniosek pana AN- DRZEJA WINSZTALA, by utrzymać „instytucję” bryga- dzysty-kierowcy, ale nieodpła- ni. Kierowcy argumentowa- li, że każdy dla siebie jest bry- gadystą, że ci miast im poma- gać przeszkadzają w pra- cy, że radiotelefony, te które są nie zdają egzaminu — są zle jakościowo. Ktoś wręcz za- proponował by dać je harce- rzom. Szkoda było pieniędzy na aparaty nieco droższe, ale za to o wiele lepsze. Zdaniem kierowców „ta tanioccha” oka- zała się zbyt kosztowna.

Nie zabrakło stałego tematu wszystkich narad. Są nimi oczywiście przystanki. Nie wspomnę, że jest ich dużo, ktoś wreszcie jednak powinien odpowiadać za to, że niektóre przystanki usytuowane są tak, iż zatrzymujące się autobusy stwarzają zagrożenie bezpie- czeństwa? Zgoda, że przedsię- biorstwo na ilość i lokaliza- cję przystanków z wielkiego wpływu nie ma, ale czy na- prawdę musi się godzić na wszystkie absurdy? O niebez- piecznym przystanku na linii 207 pod górę w stronę Troja-

nowie słyszę od lat na każdej naradzie w Czyżynach i... nic.

Wiele zastrzeżeń było także pod adresem Wydziału Ekspo- atacji Ruchu. Zdaniem kiero- wców rozkłady jazdy (a przynajmniej ich część) są ro- bione „na papier”. Pan SA- LOMON zapytał „jak długo będzie się jeszcze dodawać kursy na linii 150? Zanizane są kilometry. W efekcie na części linii kierowcy nawet przy sprzyjających warunkach nie mieszczą się w czasie”.

Pan DOMAGAŁA powie- dziął wprost: „Niechże z ko- ordynacji ruszą swoje kuperki i przyjdą do nas, zobaczą. Oni są oderwani od życia”.

Na naradzie kierowcy oce- niali negatywnie pracę Nadzoru Ruchu i Pogotowia Wypadko- wego. Nie było tym razem uwag pod adresem służb dro- gowych MO. Przeciwnie. Wiele- krotne oceny wypadku przez milicję były korzystne dla naszych pracowników, a wer- dykty „wypadkowców” były odmienne.

Nawet jeżeli zawiadamia się Nadzór Ruchu o złym stanie drogi na trasie nie przyjeżdża- ją. „Trasa placzu” nazywają kierowcy linię 235 do Ochajna. Stan nawierzchni skandalicz- ny. Kursuje tylko jeden auto- bus. Trasa do Ochajna woła o pomstę i nic. Wołają też o pomstę kierowcy. Także nie Przedsiębiorstwo okazuje się jest bezsilne. „Ścianą placzu” jest także trasa 201.

Generalnie zebrani doszli do wniosku, że w zakładzie nie ma nadzoru technicznego.

„Jeżeli będziemy wiedzieć, że zjazd jest zawiniony przez

mechanika — będziemy karać mechanika, jeśli zawini kie- rowca — ukażemy kierowcę. Ale to musi być stwierdzone, brzygdziści nie są nam po- trzeba” — powiedział pan Żurek.

„Dobrze, to my pracujemy tylko na naradach, tu na sali. Rzeczywiście jest trochę in- na” — powiedział jeden z kie- rowców.

Była także propozycja by różnicować stawki kierowców i motorniczek, bo kierowca ma pracę cięższą. Osobiscie jednak przekonała mnie wy- powiedź pana Stanisława Gyl- laga: „Jesteśmy jedną załogą i nie będziemy robić rozgrani- czeń”.

Nie sposób napisać o wszyst- kim co poruszyli kierowcy. Do tematów takich jak kłopoty kierowców z Borku powrócę w innych artykułach.

Obszerniejszego potraktowa- nia wymaga także przyszły ośmiogodzinny dzień pracy kierowcy. Wszystko co będzie w danym dniu ponadto będzie płacone tak jak godziny nadli- czbowe. Z zadowoleniem przy- jęli także kierowcy „przypia- nanie” pracowników do wozu. Te autobusy będą zamykane. W wypadku jeżeli jeden z kie- rowców będzie na urlopie „je- go” autobusem jeździł będzie ten, kogo on wskaże.

Celowo nie poruszam tu sprawy zaplecza, jakości na- praw zlecanych, bo to osobne tematy. Anonsuję także pro- blem dyspozytor Studnicki — kierowcy.

FILOMENA SERWIN

Gdzie się tacy uchowali?

Nie wszyscy zapewne wiedzą, że wśród naszej załogi są i aktorzy. I to tacy z najprawdziwszego teatru, mającego swą stałą publiczność, nie opuszczającą żadnego spektaklu. W Teatrze Kolejarskim, bo o nim tu mowa grają: Stanisław Tata, pracujący na co dzień w Wydziale Ruchu jako regulator, Tadeusz Urbanik z Zakładu Napraw Autobusów oraz Roman Ślusarz z ZET w Podgórzu. Z okazji Międzynarodowego Dnia Teatru odwiedziłem Teatr Kolejarski, rozmawiałem z jego dyrektorką, Haliną Bułką, jak i z dwoma spośród MPK-owskich jego aktorów.

— Teatr nasz — mówi dyrektorka — powstał w roku 1945. Pierwszą premierę mieliśmy we wrześniu tego roku. Nazwa stąd, że jesteśmy teatrem w zasadzie związkowym, a opiekuje się nami Związek Zawodowy Kolejarczy.

— To znaczy dotuje waszą działalność? — pytam.

— Ależ skąd. Nie dostajemy ani grosza dotacji. Musimy być całkowicie samowystarczalni, a za sam lokal, tu przy ulicy Bocheńskiej płacimy rocznie 186 tysięcy złotych.

— Czy mam rozumieć, że nie macie etatowych pracowników?

— W zasadzie tak. Jest tylko księgowy na pół etatu z pensją 1750 zł i sprzątaczkę. Resztę robimy sami. Trzeba powiedzieć, że ta nasza amatorska działalność wymaga dużo ofiar. Próbowaliśmy codziennie z wyjątkiem środy o godzinie 19. Przed premierą to wychodziliśmy czasem tuż przed świętem z teatru, ażeby przygotować dekoracje, przechodziliśmy do niego wprost po pracy. A do tego w sobotę jedno i w niedzielę dwa przedstawienia. I ciągle trzeba próbować nową sztukę. Dawniej wystarczało nam, gdy dawaliśmy premierę raz na pół roku. Obecnie musimy grać co innego niemal co kwartał.

— Miałem okazję obejrzeć przedstawienie „Krowoder-

skich Zuchów”. Sala wypełniona niemal całkowicie reagowała bardzo spontanicznie. Chyba wypełniacie jakąś lukę w teatralnym repertuarze Krakowa. No i ta autentyczność aktorów. Oni nie grają, oni po prostu są sobą na scenie. Skąd ich bierzecie?

— Faktycznie mamy wspólną publiczność, którą bar-

naszej poprzedniej premiery „Wicka i Wacka”, a w przygotowaniu dwie nowe sztuki: „Czar munduru” i „Jadzię Wdowę”.

Pora z kolei oddać głos Tadeuszowi Urbanikowi:

— Przyszedłem do teatru 3 lata temu i zostałem. Pracuję



do szanujemy. I to nie tylko dlatego, że od jej pieniędzy zależy nasz byt. Czasem przeżywamy prawdziwe wzruszenie, gdy spotykamy się z żywymi reakcjami w czasie spektaklu. A skąd bierzemy aktorów? Z Krakowa, stąd. Przychodzą do nas, bo słyszeli, że jest taki teatr, bo chcieli swoje wyobrażenia o zawodzie aktora skonfrontować z rzeczywistością. Aktualnie zespół liczy około trzydziestu osób. Bardzo brakuje nam mężczyzn. Z otwartymi ramionami przyjmujemy każdego chętnego. Mam wiele planów, ale ich realizacja zależy też od naszych możliwości. I tak właściwie wszyscy u nas bez przerwy grają. Na przemian raz główne, raz epizodyczne role.

— Co aktualnie próbujecie? — W kwietniu wracamy do

tu w zespole technicznym, a od czasu do czasu występuję też na scenie. Np. w „Krowoderskich Zuchach” tańczę krakowiaka. Skąd się tu wziąłem? Nudziłem się w domu. Rozmawiałem z kolegą, który grał tu wcześniej. Postanowiłem spróbować. Kolegi już nie ma, a ja zostałem.

Stanisława Tatary akurat nie ma dziś na próbie. Zwolnił się z przyczyn osobistych. Spotykam go więc następnego dnia w budce koło Dworca Głównego, gdzie pełni dyżur. W krótkich przerwach między sprzedażą biletów i informowaniem przyjeżdżących, jak dostać się w najróżniejsze rejon miasta, mówi:

— „Dziś to jestem grzeczny. bo autem mi jeżdżą, tylko jednej „105” brakuje. A „spotkanie z teatrem” zacząłem w 1976 r. I od tego czasu tak ciągnę. W niedzielę do czternastej w pracy od piętnastej do dwudziestej trzeciej w teatrze. Zna się wkurza, bo całe niedziele mnie nie ma w domu, ale co robić. Od chłopaka chciałem być aktorem. Najpierw grałem i śpiewałem w zespole „Szwagry”, potem w kabarecie „Zwierzyńskie Andrusy”, aż wylądowałem w tym teatrze. I nie narzekam. Zespół jest zgrany, często zresztą pokazujemy się na zewnątrz. Na każdej sztuce bywają u nas Wajda, Łapicki... Wajda zresztą reżyserując w Starym Teatrze „Z biegiem lat, z biegiem dni” zaprosił nas do udziału i w sztuce i w filmie. Pół zespołu występuje też w filmie Krzysztofa Zanussiego „Z dalekiego kraju”. Nie narzekamy więc na brak zajęć. Z tego teatru trudno się wyleczyć. Widziałem na scenie Jana Niżńskiego, grającego w „Krowoderskich Zuchach” starego Gzymsa. Czy uwierzycie, że on ma 82 lata? A Eugeniusz Bialek-Zalucki zmarł mając 94 lata i cały czas występował i reżyserował.

A na koniec muszę się jeszcze pochwalić, że i ja mam swój udział w odświeżaniu zespołu. Niespełna rok temu wciągnąłem Franka Leje. Przyszedł, najpierw był sufletem, a obecnie gra i to jak! Ma znakomite warunki na amanta.

Tyle relacji z Teatru Kolejarskiego. Jego związki z MPK jak widać, są dość ścisłe. Szkoda tylko, że o ludziach potrafiących tak bardzo angażować się w swoją pasję tak mało słyszymy. Gdzie uchowali się ci, tworzący tę znakomitą atmosferę aktorzy, tak szanujący swą publiczność. Tacy — którzy nie pytają za ile?

KRZYSZTOF GACEK

Ważnym rozliczeniu win stwierdzać się często, że winni są ci, którzy głośno mówią o błędach. Na poważnym zebraniu, poważny mówca zapytał: Dlaczego „Gazeta Krakowska” rozmawiała sprawę dyplomów AGH, przyznawanych niektórym prominentom? Co o tym pomyślała za granicą? Dlaczego ośmieszamy dyplomy szacownej uczelni?

Z tych pytań wynika niedwuznacznie, że to nie ci, którzy przyznawali dyplomy są winni, winą leży po stronie tych, którzy sprawie nadali rozgłos. Bo przecież można było inaczej, po cichu, a najlepiej w ogóle sprawy nie ruszać... przecież co sobie o nas pomyśla.

Podobne myślenie występuje na każdym szczeblu. Co sobie o nas pomyśla za granicą kraju, miasta, przedsiębiorstwa. Zdarza się, że i nam mówią: po co o tym pisać, utrudniacie pracę, potem musimy się tłumaczyć przełożonym. Znamienne. Utrudniają pracę nie ci, którzy pracują nie najlepiej, lecz ci którzy na niedociągnięcia zwracają

Kto winien?

uwagę. Spróbujmy nieco rozszerzyć podobne rozumowanie. Łatwo wówczas zauważymy, że cały sierpniowy ruch w naszym kraju jest jak najfatalniejszy. Przecież to on spowodował publiczne ujawnienie wielu spraw o których się mówiło li tylko po cichu.

Rozmawiam kiedyś z jedną ze znaczących w naszym przedsiębiorstwie osób, mówi ona o ewidentnym przykładzie niegospodarności. Pytam: Czy można to opublikować? W żadnym wypadku — broni odpowiedź. Tak, bo muszą istnieć wybrani, którzy posiadają więcej informacji niż inni. To jeszcze jedna linia podziału naszego (podobno) demokratycznego społeczeństwa. Czym by można było imponować na prywatnych spotkaniach, jakie ploteczki byłyby naprawdę atrakcyjne, gdyby wszyscy wiedzieli wszystko. A poza tym, z opublikowanej informacji można mieć tylko kłopoty.

Nic więc dziwnego, że od czasu do czasu odzywają się głosy, występujące przeciw temu co piszemy. Wszak gazeta jest rozsyłana do różnych instytucji i informuje o tym, że tu czy tam dzieje się źle. Najprostszym wyjściem byłoby zaniechanie podawania prawdziwej informacji.

Dlatego zresztą, rozszerzając nieco sprawę, tak opornie idzie praca, nad nową ustawą o cenzurze. Bo dla wielu pełna, rzetelna informacja mogłaby oznaczać prawdziwą katastrofę. Wszak mogą oni pełnić swe funkcje tylko wówczas, gdy o ich działalności niewiele wie społeczeństwo, gdy nikt nie kontroluje ich poczynania.

Zdaje sobie w pełni sprawę, że muszą w państwie istnieć dziedziny, w których informacja będzie ograniczona do minimalnych rozmiarów. Rzecz tylko w tym, by ze zwykłego bałaganiarstwa nie robić sprawy politycznej i nie zastanawiać wyższymi racjami nieudolności i braku kompetencji.

A najważniejsze by za błędy rozliczać tych, którzy je popełniają, a nie tych, którzy je ujawniają.

K. GACEK

DZIEŃ KOBIET U SENIOREK

Doroczny zwyczajem zaproszeni zostaliśmy na uroczystą akademię z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet jaką zorganizował Kolektiw Administracyjny i Społeczno Polityczny MPK w dniu 28 marca br. w świetlicy przy ulicy Bocheńskiej — dla pań emerytek i rencistek.

W tym roku zaproszenia wysłane zostały do 110 pań członków Koła Emerytów i Rencistów, tych które przeważnie nie uczestniczyły w latach ubiegłych w spotkaniach z okazji tego święta.

Panowie pełnili podczas przyjęcia rolę gospodarzy i wręczali paniom kwiatki i upominki — cepeliowskie serwety.

Jak zwykle nie obeszło się bez przedstawienia zebranym „aktualności” o miejskiej komunikacji w Krakowie, które wysłuchane zostały przez zebranych z dużym zainteresowaniem.

Oprawę muzyczną imprezie dał zespół „Wagonik” z ZET Podgórza.

M. B.

A jednak można

(Dokończenie ze str. 2)

H. Wolak mówi: „W Nowej Hucie istnieje dobra współpraca kierownictwa zakładu z organizacjami społeczno-politycznymi, czego dowodem systematycznie przeprowadzana trójstopniowa kontrola warunków pracy, co ma korzystny wpływ na poprawę warunków bhp, a czego nie można powiedzieć o innych zakładach”.

Kierownik zaprasza nas z fotoreporterem na małą przechadzkę po zajezdni. Już w hali remontowej dostrzegamy ludzi w hełmach na głowach. Nieczęsty to widok gdzie indziej. Oglądaliśmy lakiernię, gdzie schody zastąpiły niezbyt bezpieczną drobinę, warsztat mechaniczny, gdzie wprowadzono ciano, ale czysto i schludnie. Myśli się już o tym, aby każda brygada jednego systemu miała swój warsztat. Wte-

dy łatwiej będzie utrzymać porządek. Trudne warunki panują aktualnie w akumulatorni, ale i tam pracuje się bez wypadków.

Oglądaliśmy przerobione systemem gospodarczym na jadalnię i warsztaty — baraki. Widać, że w tym zakładzie warunki pracy są ważne, tak dla kierownictwa, jak i pracowników.

Daje się natomiast widać brak szafek ubraniowych, na które jest miejsce w szatni, nie ma też wystarczającej ilości krzeseł w jadalni, brak w niej ogrzewania, które jednak w najbliższym czasie ma być zrobione.

Pora kończyć wizytę. Z Henrykiem Wolakiem wymieniamy uwagi, że jednak i w trudnych warunkach można pracować bezpiecznie. Trzeba tylko chcieć.

KRZYSZTOF GACEK

Co z kadrami? Jakże one będą? Scentralizowane czy zdecentralizowane — utworzone jako sekcje przy poszczególnych zakładach?

Oto pytania, na które odpowiedzieć mieli kierownicy poszczególnych zakładów na nadradzie w dniu 21 stycznia br.

Czyżby więc kolejna reorganizacja w przedsiębiorstwie? Przecież nie tak znów dawno temu, bo od 1 kwietnia 1979 do 1 kwietnia 1980, kadry centralne przedsiębiorstwa w ramach własnej reorganizacji przekazały poszczególnym zakładom uprawnienia do przyjmowania i zwalniania pracowników fizycznych. Trwało to jednak tylko jeden rok i znów za wyjątkiem Zakładu Taksówek przyjęcia jak również zwolnienia pracowników powróciły do Działu Osobowego przy ulicy Wawrzyńca.

Okres jednego roku był stosunkowo za krótki aby móc powiedzieć czy nowy system sprawdził się. Do pozytywów zapewne zaliczyć można fakt, iż mimo zwiększenia się fluktuacji kadr między zakładami równocześnie zmniejszyła się proporcjonalnie liczba zwolnień z przedsiębiorstwa. Do negatywów: iż zarówno osoby pracujące w sekcjach kadrowych w poszczególnych zakładach jak i sami kierownicy tych zakładów nie za bardzo orientowali się w Kodeksie Pracy, co mogło być przyczyną nawet konfliktów prawnych między pracownikami, a przedsiębiorstwem.

Przeciw decentralizacji działalności kadrowej przemawia również między innymi brak możliwości centralnego kształtowania prawidłowej struktury zatrudnienia oraz pełnej rzetelnej informacji na temat sytuacji kadrowej przedsiębiorstwa, jak również brak znajomości potrzeb zakładów i wcześniejszego otwartego na racjonalnych przesłankach planowania zatrudnienia.

Powróć do wymienionej na

Salomonowe wyjście

wstępie narady, której założeniem było podjęcie decyzji — jakie mają być kadry w naszym przedsiębiorstwie. A oto głosy samych zainteresowanych, to jest kierowników poszczególnych jednostek organizacyjnych:

Kierownik ZEA Bieńczyce Leszek Rumian...

— Chcę mieć kadry u siebie. Daje mi to możliwość lepszego naboru pracowników.

Kierownik ZEA Czyżyny mgr inż. Jan Chlebd...

— Kadry powinny być tylko centralnie prowadzone.

Kierownik Zakładu Napraw Autobusów inż. Wiesław Ptak...

— Tylko scentralizowane. Równocześnie oświadczam, że nie przyjmę do siebie żadnego nowego pracownika, który wcześniej nie będzie ze mną rozmawiał. Szczególnie nie chcę tych wyrzuconych z innych zakładów.

Kierownik Zakładu Budowlanego mgr inż. Zdzisław Klimek...

— W zasadzie jest mi obojętne. Z uwagi jednak na pewną odległość między naszym Zakładem, a ulicą Wawrzyńca, wolalbym aby pracownik nie tracił czasu mógł załatwić wszystkie sprawy kadrowe u siebie na miejscu.

Kierownik Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego mgr inż. Władysław Stolarczyk...

— Jestem za ustaleniem jakiegoś systemu. Zdawało mi się, w ubiegłym roku, że lepiej mieć kadry w zakładzie. W tej chwili jestem za kadrami centralnymi, bo znów za parę miesięcy będzie zmiana. Jestem urogiem częstych reorganizacji.

Zastępca kierownika ZET

Nowa Huta inż. Zbigniew Ciaputa...

— Kiedy sami przyjmowaliśmy do pracy, to przyjęliśmy znacznie więcej pracowników fizycznych. Jest dużym ułatwieniem dla nas przyjmowanych załatwienie wszystkich spraw bezpośrednio w zakładzie.

Kierownik ZET Podgórza Stanisław Mikulski...

— Kolektiw nasz uważa, że kadry powinniśmy mieć u siebie w zakładzie.

Kierownik Zakładu Sieci i Podstacji inż. Jan Sokolowski...

— Jestem za decentralizacją. Jak sami przyjmowaliśmy, to przyjęliśmy aż 34 pracowników fizycznych.

zastępca kierownika Zakładu Torów inż. Piotr Szewczyk...

— Kolektiw nasz jest za decentralizacją. Pracowników fizycznych chcemy sobie sami przyjmować.

Kierownik Zakładu Taksówek Franciszek Orszański...

— Od pięciu już lat kadry mamy u siebie i dopracowaliśmy się dobrych form pracy i współpracy z kadrami centralnymi.

Kierownik ZEA Wola Duchacka mgr inż. Janusz Kucharski...

— Jestem za kadrami scentralizowanymi.

Jak tu więc rozstrzygnąć jakie mają być te kadry skoro z trzynastu osób zainteresowanych, pięć jest za kadrami scentralizowanymi, a ośmiu za ich decentralizacją. Nie lada to problem narzucić decyzję tym, którzy chcą być gospodarzami w pełni tego słowa znaczenia na swoim terenie jak i obarczyć dodatkową pracę tych, którzy nie uważają się na siłach do podję-

cia jeszcze tego zakresu działania.

— Może jeszcze poczekać i pozostawić na jakiś czas kadry scentralizowane, chociażby do momentu przeprowadzenia ich do nowego budynku przy ulicy Brońska i wówczas coś postanowić. Gdyby już teraz zadecydować o decentralizacji mogło by się zdarzyć, że na czwartą zjazdnię znajda się centralne i kilka innych sekcji w poszczególnych zakładach — poddaje myśl

Franciszek Orszański.

I co dalej z kadrami? — zastanawiają się po prawie dwie godziny trwającej naradzie wszyscy zainteresowani — jedni w ich centralizacji, drudzy decentralizacji. A może zakończyć sprawę tak jak to proponuje dyrektor ds. pracowników mgr Stanisław Kostro. Te jednostki organizacyjne, które chcą pozostać przy centralnych niech pozostaną, te które chcą mieć sekcje osobowe u siebie, niech je mają, a czas pokaże, który system się sprawdzi.

MARIA BUBACZEWSKA

P.S.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

Zarządzeniem Nr 2/D/81 z dnia 9 lutego br. dyrektora MPK, w sprawie częściowej decentralizacji spraw kadrowych, od dnia 15 lutego br. Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta i Zakład Budowlany — prowadzić będą samodzielnie całokształt spraw związanych z naborem i przyjmowaniem pracowników fizycznych dla potrzeb tych zakładów oraz wszelkiej dokumentacji związanej z rozwiązywaniem tych umów w tym świadectw pracy.

List zamiast artykułu

Konferencja naukowo-techniczna pt. „Trakcja elektryczna w komunikacji miejskiej Krakowa wczoraj — dziś — jutro” zorganizowana w dniu 17 marca br. stanowiła jedyną, zarazem bardzo skromną formę uczczenia 80. rocznicy uruchomienia tramwaju elektrycznego w naszym mieście.

Jako uczestnik wymienionej konferencji z dużym zdziwieniem przeczytałem felieton redaktora J. Waławskiego pt. „Nie byłem w Osieczanach” w wydaniu nr 58 „Dziennika Polskiego” z dnia 20. III. 1981 roku obfitujący w wielce ironiczne akcenty.

W związku z treścią felietonu same nasuwają się pytania:

Pierwsze — Czy w sytuacji maksymalnego przepełnienia taboru komunikacji miejskiej przeprowadzenie pomiarów napiegnię wozów tramwajowych przez studentów Politechniki Krakowskiej ma w ogóle sens i nie jest stratą czasu?

Drugie — Czy w warunkach znacznego niedoboru części zamiennych i akcesoriów oraz szczupłości zaplecza technicznego zajmowanie się problemami optymalizacji rozmieszczenia taboru, budowy rozkładów jazdy przy zastosowaniu elektronicznej techniki obliczeniowej jest słusze i w pełni uzasadnione?

Trzecie — Czy w ogóle w niezwykle trudnej sytuacji gospodarczej kraju „można sobie pozwolić” na wygłaszanie referatów o automatycznym sterowaniu ruchem „ASTER” oraz na dyskusowanie nad rozwojem i przyszłością komunikacji szynowej?

Czwarte — Czy korzystanie w aktualnej działalności przedsiębiorstwa z rad pracowników naukowych Politechniki Krakowskiej, a w przyszłości także z wyników prac dyplomowych i „przejściowych” wykonanych przez studentów będzie stwarzało realne szanse poprawy funkcjonowania komunikacji miejskiej — wobec tak licznych przeszkód i trudności obiektywnych?

Mimo obaw autora felietonu na wymienione pytania należy odpowiedzieć zdecydowanie pozytywnie. Albowiem trudno odizolować naukę od rzeczywistości choć to się zdarza! Konferencje naukowo-techniczne stanowią jedyną dostępną formę upowszechniania najnowszych osiągnięć w zakresie branży komunikacji miejskiej, gdyż wydawany począwszy od lat sześćdziesiątych „Biuletyn Informacyjny” kwartalnik In-

stytutu Gospodarki Komunalnej przestał się ukazywać.

Referaty wygłoszone na konferencji w Osieczanach świadczyły o dużym zaangażowaniu pracowników naukowych Politechniki Krakowskiej którzy znacznie wcześniej przed podpisaniem oficjalnej umowy o współpracy pomagali MPK w rozwiązywaniu wielu trudności natury technicznej.

Najlepszy przykład wiezi nauki z praktyką może stanowić referat pt. „Analiza napiegnię w komunikacji tramwajowej w oparciu o pomiary przeprowadzone przez studentów Politechniki Krakowskiej”. Studenci badający członki Koła Naukowego uczestniczyli w pomiarach napiegnię taboru przeprowadzonych w 60 punktach obserwacyjnych na terenie miasta. Wyniki najnowszych pomiarów zostały wyeksponowane na sali obrad konferencji w postaci histogramów, a w przyszłości stanowiąc będą podstawę projektowanych zmian tras linii tramwajowych oraz rozkładów jazdy.

Zostały też przedstawione przez poszczególnych prelegentów wyniki doświadczeń laboratoryjnych w zakresie optymalizacji „przemieszczenia taboru przy zastosowaniu elektronicznej techniki obliczeniowej, prace studialne prowadzone przez Instytut Automatyki i Informatyki AGH, strategia dysponowania taboru — t. zw. sterowanie dyspozycyjne i operatywne (system „Optybus”) oraz system automatycznego sterowania ruchem „ASTER” wprowadzony w MKZ Warszawa. Ostatni referat dotyczył przewidywanego rozwoju komunikacji szynowej w Krakowie w latach 1981 — 1990.

Ważny moment konferencji stanowiło podpisanie przez Rektora Politechniki Krakowskiej i Dyrektora Naczelnego MPK aneksu do umowy o współpracy na lata 1981 — 1982 zawierającego szczegółowy wykaz tematów prac dyplomowych i przejściowych przewidzianych do wykonania w Instytutach: Elektrotechniki, Dróg i Mostów, Silników Wysokoprężnych, Organizacji i Zarządzania, posiadających poważne znaczenie praktyczne dla działalności poszczególnych zakładów eksploatacyjnych i zaplecza technicznego przedsiębiorstwa. Zakres zaplanowanych opracowań problemów szczegółowych uległ obecnie znacznemu poszerzeniu zgodnie z realizacją zacytowanego przez Rektora Politechniki białej: „Szkoła wyższa w służbie potrzeb społeczeństwa”.

Jesteśmy optymistami i wierzymy, że może w niedalekiej przyszłości będzie możliwe wprowadzenie chociaż jednego z nowoczesnych systemów organizacji komunikacji miejskiej, zreferowanych na konferencji w Osieczanach do codziennej działalności eksploatacyjnej naszego przedsiębiorstwa.

Celem rozwiania obaw autora felietonu — Redaktora J. Waławskiego dotyczących nadmiernych kosztów, a także „zbytecznej” straty czasu i materiałów w związku z organizacją omawianej konferencji wydaje się koniecznym podanie następujących wyjaśnień:

1) konferencja nie spowodowała niebezpieczeństwa w pracy tj. oderwania uczestników od pracy zawodowej, gdyż odbyła się w godzinach popołudniowych.

2) wszystkie druki okolicznościowe tj. zaproszenia, programy i egzemplarze „mini-historii” komunikacji miejskiej zostały wykonane we własnym zakresie tj. w zakładzie „małej poligrafii” MPK.

3) do wykonania wymienionego na wstępie felietonu „bogato złożonych obwołów” wykorzystano pozostałości odcinanych okładek z herbem miasta i napisem „Sto lat komunikacji miejskiej Krakowa 1875 — 1975” wydanych z okazji obchodów 100-lecia.

4) całość ważnej i terminowej korespondencji urzędowej wysłano jako przesyłki pocztowe na zasadzie opłat zryczałtowanych.

Uważam za stosowne nadmienić, że lektura felietonu pt. „Nie byłem w Osieczanach” — w konfrontacji z rzeczywistością, tj. obradami ciekawą i bardzo dobrze zorganizowaną konferencją, w której osobiście uczestniczyłem spowodowała mnie do napisania listu do Redakcji. Mam również nadzieję, że te skromne uwagi, nie wyczerpujące całości zagadnienia przyczynią się obok oficjalnego wystąpienia Przedsiębiorstwa do sprostowania opinii o konferencji szczególnie wśród osób które nie miały okazji w niej uczestniczyć. Żałuję jedynie, że Redaktor nie mógł osobiście uczestniczyć w wykopanej przez siebie Konferencji — może wówczas ukazałby się felieton mówiący o więzi nauki i praktyki.

ANDRZEJ GIELECKI

Wyjaśnienia nie będzie?

W poprzednim numerze „Sygnałów” przyrzekałem czytelnikom, że ukaże się wyjaśnienie dwóch różnych wersji protokołu nr 68. Niestety. Wyjaśnienia jak dotychczas ze strony ministerstwa brak.

Otrzymałem natomiast teleks zespołu roboczego Krajowej Komisji Koordynacyjnej Komunikacji Miejskiej nadany 13 marca br. z Warszawy. Wynika z niego, że zespół po przeanalizowaniu różnic uznał za konieczne przeprowadzenie bezpośredniej rozmowy z ministrem Administracji Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska — Józefem Kepą. Spotkanie okazało się jednak niemożliwe. Minister nie przyjął KKKKM. Konieczną okazała się interwencja wicepremiera Mieczysława Rakowskiego. Konieczną acz nieskuteczną. Pomimo zobowiązania ministra J. Kepa nie miał zamiaru rozmawiać z delegacją. Oczekiwanie trwało dwie i pół godziny, po czym przedstawiciele KKKKM przyjął wiceminister Michał

Zubelewicz, który postanowił rzecz zbadać, wycofać z obiegu protokół przesłany drogą administracyjną i zająć pisemne stanowisko w tej sprawie. Czekamy.

Tymczasem... „Układ zbiorowy do 31 marca podpisany nie został. W przedsiębiorstwie wprowadzany jest protokół nr 68. Okazuje się, że „szum” wokół Protokołu nr 68 to nie tylko problem dwóch jego wersji.

„Szum” zaczął się także w przedsiębiorstwie. Dyrekcja przedstawiła załóżce propozycje co do zasad i trybu wdrażania protokołu. Projekt był wysłany do poszczególnych zakładów naszego przedsiębiorstwa.

Siódmego kwietnia br. w świetlicy przy ul. Bocheńskiej przedstawiciele zakładów MPK ostatecznie zdecydowali. W przedsiębiorstwie należy wprowadzić Protokół nr 68. Nie odbyło się oczywiście bez kontrowersji. Dla kierowców i motorniczek przyjęto normę tygodniową 42,5 godziny pracy. Znosi się równoważny

czas pracy. Godziny przepracowane rozliczane będą każdego dnia, a więc wszystko co pracownik wypracuje ponad 8 godzin będzie miało wypłacone jak za godziny nadliczbowe. Dla mnie osobiście niejasna jest sprawa co będzie wtedy, jeżeli pracownik będzie pracował 10 godzin w jednym dniu, a 6 w dniu następnym? Może być taka sytuacja, gdy motorniczka będzie miała na przykład pracę krótką. Ogólnie ilość godzin może się i będzie zgadzać, ale jeżeli odliczy się godziny nadliczbowe? Za pracę wynikającą z grafiku w niedzielę i święta pracownik otrzyma 100 procent stawki zasadniczej. Nie opłaca się natomiast pracownikom przychodzić do pracy w niedzielę i święta za wolne ponieważ będzie płacone jak za każdy dzień pracy. Najwyższa stawka osobistego zaszerzegowania kierowcy wynosi 26 złotych. Nie będą jej mieć jednak wszyscy. Będzie uzależniona od rodzaju posiadanego prawa jazdy i praktyki na stanowisku. (Dokończenie na str. 7)

ZAREAGOWALI

W nawiązaniu do artykułu K. Gacka pt. „To też ciężka praca” zamieszczonego w „Sygnałach” Nr 1 (187) chciałbym wyjaśnić kilka zarzutów postawionych kierownictwu Zakładu przez autora.

Pozwolę sobie zatem zwrócić uwagę, że w ostatnim zdaniu przedmiotowego artykułu autor stwierdza, że praca portierów w ZET Nowa Huta jest utrudniona przez „czyjeś zamieszanie”. I właśnie z tym zdaniem nie mogę się zgodzić ponieważ stan jaki zastał autor w baraku przy II bramie nie jest etapem końcowym. Zakład podjął się własnymi środkami ustawienia dwóch baraków portierni i przystosowania ich do pełnienia właściwej funkcji tj. zapewnienia portierom możliwości obserwacji maksymalnej ilości terenu. Dysponując takimi barakami, ustawiliśmy je w miejscach, z których nie musiałyby być przesuwane ponownie po pewnym okresie, bowiem obiekt ma być rozbudowany i nie można było baraku postawić przy II bramie z drugiej strony, tj. na miejscu przebiegu nowego torowiska projektowanej hali. Natomiast rozmieszczenia okien dokonał producent, na co zakład nie miał wpływu. Zamówiliśmy więc dodatkowe okna, które po ich wykonaniu będą zamontowane w pozostałych ścianach, zapewniając prawi-

dołą obserwację terenu. Podobnie i z łącznością, która zaplanowano do wykonania ale niezbędne są do tego celu materiały (kabel, aparaty telefoniczne itp.). Tymczasem autor artykułu uznał istniejący stan za „dzieło ukończone” i nie raczył osobiście sprawdzić w rozmowie z kimś kompetentnym przyczyn zasygnalizowanych braków. A szkoda, bo byłby się dowiedział ile wysiłku włożyła załoga w ustawienie tych dwóch i częściowe zagospodarowanie 5 innych baraków dla potrzeb zaplecza oraz tego jaki jest dalszy program prowadzonych prac.

Tak więc kolejny artykuł wyrządza krzywdę załozce zaplecza ZTH i zarzuca zaniedbania kierownictwu. Dzieje się to dlatego, że redaktorzy (niektórzy) „Sygnałów” idą na przysłowiową „łatwiznę” i nie podchodzą do podejmowanej tematyki rzetelnie czego kolejnym dowodem jest notatka w „Sygnałach MPK” nr 2 (188) w kolumnie „15 dni w MPK” tego samego autora na temat tablicy obrazującej stan komunikacji miejskiej. Tablica

informuje o komunikacji w r. 1990 a nie w 1980. Proszę więc o więcej dokładności w spełnianiu swoich obowiązków a uniknie się wówczas nieporozumień.

Od red. Wypada podziękować za dogłębne wyjaśnienie sprawy, a co do meritum; fakt że portierzy nie pracują w dobrych warunkach jest niepodważalny, podobnie jak niepodważalnym jest to, iż nie wiedzą, że warunki ich pracy mają ulec znacznej poprawie. Ale z całą pewnością nie ZET Nowa Huta winien jest tych zaniedbań.

Natomiast spodobała mi się reakcja kierownika dlatego, że autentycznie zależy mu na opinii zakładu, którym kieruje, przecież większość zarzutów w artykule „To też ciężka praca”, skierowanych było pod innym adresem. A jednak odezwał się tylko kierownik Płaszczek. Gdyby wszyscy pracownicy MPK, tak dbali o opinię Przedsiębiorstwa, o ileż mniej byłoby pretensji kierowanych pod naszym wspólnym adresem przez krakowian.

K. GACEK

Apel do milusińskich i wychowawców

Jak pociąg pociągiem, a tramwaj tramwajem, zawsze Was kusilo by coś na szynie położyć i zobaczyć, co się będzie dalej działo — a to kapsle, a to korek, a to drobne monety. Jakos się udawało. Prosimy Was jednak, byście naprawdę zdawali sobie sprawę z tego, że takie zabawy są bardzo niebezpieczne.

Chcemy Wam przedstawić pewien przykład. Dwaj chłopcy w wieku 12—13 lat podłożyli niedawno wieczorem na szynie kilkadziesiąt metrów od przystanku na ul. Szwedzkiej zębate kołeczko o średnicy około 3,5 cm. Ruszająca z przystanku tramwajem „22” pani motornicza w ostatniej chwili zobaczyła przeszkodę i rozpoczęła hamowanie, ale było już za późno. Siłą uderzenia pierwszy wagon wypadł z szyn, przejechał kilkadziesiąt metrów, przekreślił się obok słupa trakcyjnego bokiem tak, że wyleciał na pobocze, tarasując jednocześnie torowisko, którym jadą tramwaje z przeciwną stroną. Drugi wagon pełen pasażerów, uderzył się i przejechał około 150 metrów po swoim torze zatrzymując się w pobliżu skrzyżowania.

Tym razem uniknęliśmy tragedii — nikt nie zginął. Nie trzeba jednak dużej wyobraźni, by ocenić, co się mogło dzieć. Pierwszy wagon mógł przewrócić słup trakcyjny, a spadająca sieć poraziłaby śmiertelnie wszystkich pasażerów. W wagon ten mogłyby też uderzyć jadący z przeciwną tramwaj — również byłaby katastrofa. Wagon drugi, który potoczył się do przodu mógł wpaść na skrzyżowaniu na autobus.

Pamiętajcie, że ten tramwaj mogła prowadzić Wasza Mama, że Wy sami lub Wasi bliscy moglibyście zginąć w tym wypadku. Naprawdę musicie przerwać Wasze zabawy na torach, gdyż nie jesteście w stanie ocenić czy tramwaj „wytrzyma” podłożony przez Was przedmiot. Pamiętajcie — wszelkie zabawy na torach mogą się skończyć tragicznie.

Rodzice i wychowawcy! Prosimy Was gorąco w imieniu własnych dzieci — przeprowadźcie w tej sprawie rozmowy ze swoimi pociechami, nie zezwalajcie na żadne zabawy na torach.

MOTORNICZOWIE MPK KRAKÓW

W lipcu 1978 roku została zlikwidowana w naszym przedsiębiorstwie Rada Robotnicza. Funkcję jej przejęło Prezydium Konferencji Samorządu Robotniczego. Obecnie wprowadza się nowe formy organizacyjne samorządu robotniczego. Do spraw opracowania projektów materiałów dotyczących nowego samorządu robotniczego powołany został w przedsiębiorstwie zespół w składzie: przewodniczący komitetu Stanisław Szymański, członkowie: inż. Kazimierz Sułkowski, Krzysztof Maciejowski, Józef Grabacki i Marian Szymański.

Rozmawiam z przewodniczącym komisji...

— Na jakim etapie są w tej chwili prace przygotowawcze do wyborów do samorządu pracowniczego w poszczególnych jednostkach organizacyjnych przedsiębiorstwa?

— Przygotowane są już ogólne założenia do regulaminu samorządu — nowa koncepcja struktury organizacyjnej jako powstała po poprawieniu przedłożonych załóżek w pierwszej i drugiej.

— To znaczy, że trzecia wersja jest już definitywnie zatwierdzona?

— W dniu 24 marca odbyły się prezydium KSR, na którym wszystkie koncepcje jeszcze raz zostaną przeanalizowane i ustalone limity mandatów przysługujące poszczególnym jednostkom organizacyjnym — do zakładowego i oddziałowych samorządów pracowniczych. W dniu 31 marca planuje się kolejną sesję KSR, na której przedstawiony zostanie do zatwierdzenia skład zakładowej komisji wyborczej oraz instrukcja wyborcza do nowych organów samorządowych. W związku z tymi planowanymi zmianami struktury i czasu działania samorządu pracowniczego, sesja ta powinna podjąć uchwałę o rozwiązaniu dotychczasowej KSR i Prezydium KSR. Z tym, że sam projekt tymczasowego regulaminu organów samorządowych w przedsiębiorstwie zostaje udostępniony załozce w celu zapoznania się z nim i wniesienia ewentualnych uwag. Później przeprowadzone

zostaną wybory w poszczególnych jednostkach organizacyjnych zgodnie z instrukcją wyborczą.

— Czy ustalona jest już data pierwszej sesji nowego Zakładowego Samorządu Pracowniczego?

— Najprawdopodobniej odbędzie się ona w dniu 30 kwietnia br.

Z OSTATNIEJ CHWILI:

W dniu 31 marca br. odbyła się ostatnia Konferencja Samorządu Robotniczego w naszym przedsiębiorstwie, która między innymi powołała ogólnozakładową Komisję Wyborczą do przygotowania projektu tymczasowego statutu organów samorządowych, opracowania instrukcji wyborczej oraz przeprowadzenia wyborów do organów samorządowych szczebla zakładowego (oddziałowego) i ogólnozakładowego.

Miłym akcentem ostatniego forum obrad KSR było serdeczne podziękowanie przewodniczącego samorządu robotniczego I sekretarza KZ PZPR Ryszarda Borowskiego, złożone wszystkim członkom i działaczom za pracę w organach samorządu robotniczego w latach od 1950 aż do chwili obecnej.

M. BUBACZEWSKA

Samorząd po nowemu

— Czy w swojej pracy Komisja napotyka na jakieś trudności, problemy?

— Obecnie jeszcze nie, ale najwięcej pracy przewiduje się dopiero w samej kampanii wyborczej, której terminu na razie nie jest jeszcze ustalony.

Dziękując przewodniczącemu komisji panu Stanisławowi Szymańskiemu za informacje trudno mi nie dodać, że za zmianą struktury organizacyjnej obecnego samorządu robotniczego w naszym przedsiębiorstwie, wypowiedziała się zdecydowanie większość załogi.

Czytając artykuł Szanownej Pani Redaktor opatrzonego tytułem — Głos w sprawie „Polityki kadrowej” — po raz drugi — stwierdziłem w nim godne ubolewania błędy, świadczące o zupełnym braku znajomości celów zmian organizacyjnych w Zakładach Eksploatacyjnych. I w świetle tego nie mogę absolutnie zrozumieć próby polemizowania w temacie, w którym nie jest się w ogóle zorientowanym oraz tego jakim celem takie artykuły mają służyć?

A zatem o co chodzi?

Po pierwsze.

Z-ca kierownika ds. Ruchu nie ma sobie podporządkowanych innych kierowników a jedynie dyspozytorów. Tak jest przynajmniej w ZET Nowa Huta.

Po drugie.

Kierownik Stacji Obsługi i jego z-ca podporządkowani są z-cy Kierownika Zakładu ds.

List otwarty do Pani Filomeny Serwin w sprawie „polityki kadrowej”

Technicznych. Jemu też podlegają: Sekcja Techniczna (oczywiście z Kierownikiem Sekcji) oraz Oddział Produkcji i Regeneracji (bez kierownika). Te dwie komórki powstały w momencie tworzenia samodzielnych zakładów. Zadaniem Sekcji Technicznej jest prowadzenie działalności w zakresie rejestracji i analizowania usterek taboru i na tej podstawie opracowywanie dokumentacji i rozwiązań modernizacyjnych (a w przyszłości prowadzenie kartoteki taboru — podpatrzone w MPK Łódź — uczmy się od lepszych od nas), jak również planów materiałowych itp.

Oddział Produkcji i Regeneracji powstał dla prowadzenia działalności, którą wskazuje sama nazwa oraz celem utrzymania nieszczęśliwej kotłowni i sieci c.o., wodnej i elektrycznej (to dawniej należało do Zakładu Remontowo-Budowlanego). Działalność produkcyjną będącą nieprawidłowością w eksploatacji musieliśmy podjąć z uwagi na znane najprawdopodobniej Pani Redaktor braki w zakresie zaopatrzenia w części zamienne.

Tak więc o ile „Główny Inżynier” (tak się powinien nazywać Zastępca Kierownika Zakładu ds. Technicznych) — przed zmianą organizacji miał „na głowie” tylko problemy zajeżdźni i znacznie mniej taboru nowoczesnego, to po zmianie jego zakresu obowiązków został zwielokrotniony. Ponadto nie był sam przed zmianą o czym Pani zapominała. Był przecież zastępca ds. gospodarczych.

Wyjaśnienia nie będzie.

(Dokończenie ze str. 6)

wki 26 złotych jeżeli w bieżącym roku otrzymał karę regulaminową. Proponowana stawka dla motorniczki i zaplecza wynosiłaby 24 złote. I tutaj rozpetła się burza. Ludzie nie chcieli przyjąć tej propozycji.

— „My przecież dążymy do tego, by nie było podziału i różnicowania między pracownikami. Stawki zasadnicze powinny być jednakowe, a różnicowane składniki dodatkowe, bo i praca jest przecież różna” — powiedział prze wodniczący KZ NSZZ „Solidarność” Krzysztof Ogorzałek.

Był także problem podwyżek dla pracowników umysłowych. Niestety, ta grupa pracowników tradycyjnie zyskuje najmniej. Generalnie zwiększa się premia regulaminowa do 25 procent i będą też przeszerzowania indywidualne ze szczególnym uwzględnieniem pracowników będących dwa lata przed emeryturą.

A więc, jeśli komuś — niezależnie czy byłby wprowa-

Stwierdzam ponadto, iż nie zauważyła Pani, że obiekt w Nowej Hucie jest w rozbudowie co nie pozostaje bez wpływu na trudności w nadzorowaniu Zakładu. To zapewne zbyt wolne tempo robót i mało widoczne efekty są tego przyczyną. Tak więc dla prowadzenia działalności samej zajeżdźni, czyli stacji obsługi przez całą dobę w sposób zapewniający najlepszą organizację w istniejących warunkach (tj. przy przeszło dwukrotnym stanie inwentaryzowym) i koordynowaniu prac mistrzów, którzy po utworzeniu zakładu rozpoczęli pracę w systemie 4-brygadowym — powołano Kierownika Stacji Obsługi i jego Zastępcę. Trudno bowiem sobie wyobrazić, aby „Główny Inżynier” pracował przez 24 godziny przy znacznie rozszerzonym zakresie działania. Po 4 dniach pracy mistrz ma

Obecnie dochodzi problem koordynowania pracy w wolne soboty, niezależnie od niedziel i świąt. Czyżby zdaniem Pani Redaktor znów musieli to robić zawsze Kierownik Zakładu i Zastępca, którzy i tak pracują ponad 10 godzin na dobę, a często i w wyżej wspomnianych dniach, nie pobierając z tego tytułu żadnych dodatkowych świadczeń (choć w Kodeksie Pracy jest na ten temat powiedziane inaczej).

Po trzecie. Sprawa mistrzów i p.o. mistrzów wynika z braku etatów dla pracowników umysłowych w poprzednim okresie. Przy porządkowaniu, o którym Pani wspomina w swoim artykule problem ten nie został rozwiązany z uwagi na wymóg wykształcenia na stanowisko mistrza. Ale w przyszłości musi być uregulowany. Natomiast co do ilości dwóch mistrzów na zmianie w Stacji Obsługi, to zapewne zgadza się Pani Redaktor że mna, że przy obsłudze 247 wagonów nowoczesnych zamiast 135 starych dla których budowano obiekt, to taki nadzór należy uznać raczej za niewystarczający, szczególnie, że na brygadzie przypada 9 pracowników.

Ponadto obowiązująca w ciągu dnia na stacji obsługi technologia wymaga odrębne-

dzony protokół — będzie przysługiwało przeszerzowanie do prawdopodobnie go otrzyma.

Były głosy członków „Solidarności”. K. Ogorzałka, M. Żurka, S. Karenda i J. Wawrzecha by podnieść płace przynajmniej o jedną grupę wszystkim pracownikom umysłowym. Niestety, dyrektor A. Kusina stwierdził, że nie ma pieniędzy, że prawie wszyscy mieli przeszerzowania w sierpniu. Niby prawda, tylko kto nie miał przeszerzowań po Sierpniu? Nie pomógł też pracownikom umysłowym argument K. Maciejowskiego, że skoro wzrasta wydajność powinny też rosnąć płace. Podał przykład „rachuby”. Przy zmniejszonym czasie pracy robią to samo. Dyrektor miał inny argument. „Jak pracują umysłowi to ja wiem, wystarczy przejść się ulicą Wawrzyńca”. Ja proponuję jeszcze wejść do bufetu zakładowego i to kilka razy przed dostawą towaru.

FILOMENA SERWIN

go nadzoru na ciągu torów zjazdów awaryjnych, gdzie pracujące brygady usuwają usterki drobne oraz nadzoru na stanowiskach przeglądowych (obsługi okresowe) i naprawczych (naprawy wypadkowe, wymiany silników, rozruszników itp.). Podobnie jest na zmianie nocnej, gdzie jeden z mistrzów nadzoruje prace OC (obsługi codziennej), a drugi naprawy o znaczniejszym zakresie. Trzeba bowiem mieć na uwadze, że praca przy taborze tramwajowym jest pracą przy urządzeniach elektrycznych, a zatem szczególnie niebezpieczną i sprawa zapewnienia pełnego nadzoru jest obowiązkiem kierownika, a nie czymś kaprysem co usiłuje sugerować Pani w swoim wystąpieniu.

A czy finansowo najlepiej opłaca się być mistrzem?

W myśl znanej wszystkim Uchwały nr 21 Rady Mini-

strów z 23. I 1976 r. to się opłaca. Natomiast w świetle faktycznych poborów na tych stanowiskach w ZET Nowa Huta nie polecam Pani Redaktor tej posady, pomimo tytułu „dobrodziejstwa” wyliczonego przez Panią. Natomiast usiłowanie znalezienia odnośnika pracy mistrza na zajeżdźni do pracy nawet Kierownika Sekcji w komórkach administracyjnych uważam za niesmaczny żart.

Po czwarte. Insynuowane układy (niby kogo i z kim i to we wszystkich zakładach eksploatacyjnych) — porównanie zakładów do Działu Kadr, czyli groch z kapustą i wszystko tylko po to aby czytelnikowi zamieszać i zasugerować, że to co jest złe — jest złe. Tak więc drugi głos w sprawie polityki kadrowej w części dotyczącej poruszonych tematów jest głosem fałszywym, nieakceptowanym przez posiadających dobry słuch. Szkoda więc, że Pani Redaktor nie posiada dobrego słuchu, wówczas informacje mogłyby zabrzmieć inaczej. Inaczej — to znaczy prawdziwie.

mgr inż. Julian Piszczek

Od autorki:

I znów niespodzianka, zareagowali. I to ci, do których artykuł bezpośrednio nie był skierowany. Może na zasadzie uderz w stół...?

Pozwoli Pan, Panie Kierowniku, że dziękując za zainteresowanie i list ustosunkuję się jednak do niektórych zarzutów.

Nieporozumieniem jest obarczanie mnie odpowiedzialnością za to, że ktoś nierozumie. To już nie moja wina.

„A zatem o co chodzi?” Ano o to, Panie Kierowniku, że artykuł nie był wcale o Zakładzie Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie — owszem dotyczył go także, ale tylko w dwóch wypadkach i tam, gdzie zaznaczyłam, że o kierowany przez Pana Zakład chodzi.

Zgodzi się Pan ze mną, Panie Kierowniku, że co by nie powiedzieć o zmianach organizacyjnych cel końcowy jest jeden — poprawić tak organizację pracy, by podnieść wydajność i jakość pracy zmniejszając nakład wysiłku ludzkiego. Tak będzie, gdy ludziom zaczną się pracować lepiej. Czy u nas tak jest? To, co napisałam o zastępcach kierowników i ich zastępcach — było przekazaniem opinii sporej liczby pracowników MPK na ten temat. Panu może i lepiej w takim schemacie pracować, pracownikom — nie tylko Pańskim — nie. Im wolno o tym mówić, a mnie przedstawiać ich opinie. Gdyby Pan miał faktycznie dobry słuch znałby pan również te opinie i albo przekonał ludzi, że nie mają racji, albo im ją przyznał. Fakt, że prościej jest stwierdzić, iż „ten głos jest fałszywy”.

Pisze Pan, że insynuuję „układy”. Pyta Pan kogo i z kim. Nie miałam Pana na myśli, nie napisałam też, że we wszystkich zakładach eksploatacyjnych. Zastanawiam się tylko czy są? Czyżby był Pan w nie zamieszany, że takie święte oburzenie? Znam Przypadki, iż byli tacy, którzy z obowiązków się nie wywiązali. Przenoszono ich więc gdzie indziej nie narażając na szwank ich finansów. Może mieli szczęście?

Jeżeli Panu się zamieszało i zasugerowało, iż pisanie o polityce kadrowej i porównanie zakładów do Działu Kadr „to groch z kapustą” to gratuluje. Jest Pan niekonsekwentny. Sam Pan przecież radzi, by „nie polemizować w temacie, w którym się nie jest w ogóle zorientowanym”. Czy Pan wie, że prawidłowa praca — a więc i obsada stanowisk w Dziale Kadr to 99

procent właściwej polityki kadrowej w przedsiębiorstwie? Teraz także nie rozumie Pan „pomieszania”? Nie bardzo wiem, gdzie Pan znalazł „odnośnik pracy mistrza na zajeżdźni do pracy nawet kierownika sekcji...”. Nigdzie o sekcji i jej kierownikach w artykule nie było napisane, chyba, że Pan uważa, iż Dział Głównego Specjalisty ds. Zatrudnienia i Płac, bądź Wydział Taryfowo-Biletowy to sekcje, bo je miałam na myśli.

Szczerość za szczerość. Panie Kierowniku, nie polecam mi Pan stanowiska mistrza mimo tytułu dobrodziejstwa. Ja także nie radzę być redaktorem, bo okazałoby się, że nikt by po Pana służbowym samochodem nie pojechał do domu. Ba, nawet gdyby w nocy trzeba było jechać, tramwaju by tak-że nie uruchomili w tym celu.

Pisze Pan, iż są dlatego — nie tylko u Pana zresztą — p.o. mistrzowie, bo było brak etatów umysłowych w poprzednim okresie. Potwierdza Pan moje stwierdzenie, że polityka kadrowa jest niewłaściwa. Chyba coś tu nielogicznego. Tam, gdzie jest produkcja brakuje etatów i to nie biurowych, ale mistrzów? Znalazły się natychmiast dla tytułu kierowników? Ha, a tu jeszcze „praca przy taborze tramwajowym jest pracą przy urządzeniach elektrycznych... i sprawa zapewnienia pełnego nadzoru jest obowiązkiem. Gdzieś usłyszałam — może wyzytałam — że miarą nieudolności kierownika jest ilość jego zastępców. To oczywiście tylko refleksja i odnieść by ją można nie tylko do naszego przedsiębiorstwa.

Pisze Pan także: „sugeruję pani, że to co jest złe jest złe”. A niby jak miało być napisane? Że to co złe to dobre? — chyba wtedy dopiero mogłaby być mowa, że „sugeruję”.

Przyznam się jednak, że odpowiedź — być może z uwagami nie od Pana się spodziewałam. Sądziłam bowiem, Panie Kierowniku, że w przedsiębiorstwie — bo całego MPK dotyczył artykuł — ktoś inny za politykę kadrową odpowiada. A może „znów” się pomyliłam? Fakt jest jeden. Ktoś z nas na pewno nie ma rozczarowania, lub „zły słuch”.

Jeszcze raz zaznaczam, że artykuł nie był o Pańskim Zakładzie, a, że dopatrzył się Pan analogii? Też chyba nie moja wina, iż była ku temu możliwość? Potwierdził Pan tylko, że miałam wiele racji i nawet kilka złośliwości z Pana strony nie potrafią temu zaprzeczyć.

Z poważaniem

Filomena Serwin

P. S. Dobrze się dzieje, że „teraz” krytykują, byle nie nas — prawda Panie Kierowniku?

JAK POWRACAJĄCA FALA

I znów powraca sprawa radiotelefonów. Decydują o tym przede wszystkim potrzeby nadzoru ruchu. Skoro kiedyś były już instalowane zarówno w wozach autobusowych jak i tramwajowych to dlaczego ich nie ma? Czyżby nie zdały egzaminu? Fachowcy mówią, iż jakość ich pozostawiała sporo do życzenia ale wiele można mieć również pretensji pod adresem ich obsługi i wykorzystania.

Kierownik Wydziału Łączności inżynier Krzysztof Nosal przypomina historię radiotelefonów ograniczając się tylko do okresu swojej kilkuletniej pracy w MPK...

— W 1976 roku były w zakładach eksploatacyjnych radiotelefony lampowe FM-305, bardzo ciężkie składające się z pięciu oddzielnych elementów, charakteryzujące się dużym poborem prądu z akumulatorów. Z tych to powodów jak również z uwagi na kradzieże pewnych części, czy też niechęć większości kierujących pojazdami do posługiwania się tymi urządzeniami, powędrowały one na półki magazynu. Radiotelefony tak zwane ZEW-y, tranzystorowe, charakteryzujące się bardzo małym poborem prądu i składające się z jednego tylko elementu jakie otrzymaliśmy na początku 1976 roku zastąpiły EM-y w Zakładzie Transportu i Sprzętu Specjalnego. Pozostała część otrzymała ZET Nowa Huta. W celu przywrócenia radiolączności w tramwajach i autobusach przy wykorzystaniu posiadanego sprzętu (biorąc również pod uwagę jego kradzieże i dewastacje), zainstalowanego na stałe w pojazdach, wykonano najpierw prototypy, a później odpowiednią ilość rozwiązań technicznych eksploatacyjnych montażu urządzeń radiolączności i nagłaśniania. I tak dla wozów tramwajowych 105-N zestawy ZEW-RO składające się z radiotelefonu tranzystorowego i wzmacniacza ROMI służących do nagłaśniania wozów tramwajowych. O 20 proc. więcej niż zestawów przygotowanych do podłączenia (przygotowanych od dyspozytora) tych urządzeń. Dla wozów 102-N w budowano zestawy bardzo łatwe w eksploatacji przez motorowego F. M. — Stentor stosując specjalne zabezpieczenie przed kradzieżą. Dla autobusów również przygotowano zestaw w specjalnie zabezpieczonych przed kradzieżą skrzynkach. Z tym, że zakład Trakcji Spalinyowej zrezygnował w tym czasie z nagłaśniania pojazdów. Cóż jednak z tego skoro motorniczo- wie z ZET Nowa Huta nie chcieli tych zestawów pobierać przy wyjazdach z zajeżdźni i korzystać na liniach z łączności radiotelefonicznej. Do wyjątków należeli tacy, którzy uważali, że aparatura ta może im w pracy pomóc. Z drugiej strony dyspozytorzy zobowiązani do wydawania zestawów buntowali się przed „obciążaniem” ich dodatkową pracą. Delegowaliśmy radio-

Mówi kierownik Wydziału Nadzoru Ruchu Włodzimierz Nazimek...

— Mniej więcej dwa miesiące temu Wydział Łączności przystąpił znów do montowania w autobusach radiotelefonów. Uważamy bowiem, że korzystanie z tych urządzeń na poszczególnych liniach może dać bardzo dużo jeżeli chodzi o usprawnienie komunikacji w naszym mieście. Wydział Łączności instaluje aparaturę w wozach przydzielonych brygadom. Czy ten system zdaje egzamin? Trzeba stwierdzić, że obsługujący radiotelefony nie traktują swojej dodatkowej pracy jak zło konieczne, nie psują aparatury i przynajmniej reagują na każde wezwanie głównej dyspozytorni ale... na jednych liniach zdaje egzamin na innych nie. Na przykład jeszcze przy końcu ubiegłego roku wprowadzono radiotelefony na trzech liniach „125”, „132” i „164”. Autobusy wyjeżdżające z zajeżdźni przy Gwardii Ludowej utrzymywały dobry kontakt z główną dyspozytornią. Gorzej pracowała linia „125”, a bardzo źle „132”. Nie zawsze wszystkie wozy, w których zainstalowane zostały radiotelefony znajdują się akurat na trasie. Bywa, że stoją niesprawne w zajeżdźni, a brygadziści otrzymuje tymczasem wóz zastępczy nie przystosowany do podłączenia tego urządzenia. W końcu zdarzają się również awarie. Stąd więc nie zawsze jeździ tyle wozów ile powinno wyposażonych w radiotelefony.

Na temat przydatności radiotelefonów rozmawiałam również z kierowcą autobusu. Jakże jest jego zdanie? Twierdzi, że kierowcy są z radiotelefonami. Chodzi przecież o kontakt z przedsiębiorstwem. Zdarza się, że coś się na trasie w wozie zepsuje, kierowca stoi na ulicy i czeka albo biega do telefonu, a tak to jeżeli nawet nie ma w swoim wozie tego urządzenia, to kolega jeżdżąc na tej samej linii zauważy go i da znać do głównej dyspozytorni, że jakiś autobus stoi i czeka na pomoc. Zresztą nie chodzi tu przecież tylko o zabranie wozu, który uległ awarii ale przede wszystkim o pasażerów. Jeżeli Główna Dyspozytornia otrzymuje komunikat, że na danej linii występują zakłócenia, dyspozytor ma możliwość ratować sytuację kierując na nią inne wozy zastępcze.

Słyszac taką opinię ludzi bądź co bądź najbardziej zainteresowanych „w sprawie” trudno oprzeć mi się zdziwieniu, że jest taka „myśl”, że niewielka część załogi, która jest przeciwna nowoczesnym urządzeniom w wozach autobusowych. Czyżby była im również obojętna sprawność komunikacji w mieście?

MARIA RUBACZEWSKA

To już ostatni sezon?

O ZKS Tramwaj pisaliśmy ostatnio bardzo wiele. Głównie koncentrowaliśmy jednak uwagę na sekcji piłki nożnej. Pingpongiści bowiem pracują dobrze, nie wymagają od przedsiębiorstwa zbyt wiele, stąd zdaniem wielu powinni spokojnie egzystować na dotychczasowych zasadach.

Czy aby na pewno tak? Marian Koryzma — opiekun sekcji — nie jest zupełnie pewien.

— Jak można dłużej działać w tych warunkach — mówi — Stoi się rozkładając, na zawody czasem nie ma czym dojechać, z sali możemy korzystać dopiero od godziny dwudziestej, obiadów dla zawodników załatwić się nie da, mimo, że dla najmłodszego fundusze na ten cel przekazuje Wojewódzka Federacja Sportu. Dwukrotnie chcieliśmy doprowadzić do spotkania z Zarządem klubu i dwukrotnie się nie udało. Jeden z zawodników — Knapczyk, pracuje na zmianie w Zakładzie Transportu i Sprzętu Specjalnego i od dłuższego czasu nie można załatwić przeniesienia na jedną zmianę. Nie ma się tym, kto zapłaci. Właściwie jedynym człowiekiem, z którym istnieje jakaś współpraca, jest wiceprezes ds. finansowych mgr Michał Jankowski. Nigdy nie obiecuje dużo, ale gdy powie, że coś załatwi, to może się o sprawę nie martwić. Tyle, że tylko z nim jedynym można rozmawiać na takich zasadach.

— A jak wyniki sportowe?

— Po pierwszej części rozgrywek drużyna, tak męska, jak i kobieca, zajęły trzecie miejsca w rozgrywkach o awans do drugiej ligi. Aktualnie przegrywamy z Gry Wiosną Chajdecki, więc przyszły porażki. Ze względów dyscyplinarnych przegrywaliśmy też z Adama Raka, a mimo to skutecznie odstrasza od klubu godziny i warunki treningów. Doprawdy aktualnie gramy jeszcze tylko po to, żeby nie pociąć kar za oddawanie meczów walkowerem.

— Ale chcieliśmy wiedzieć co dalej, czy rezygnujemy, czy wreszcie ktoś w przedsiębiorstwie się nami zainteresuje — wtrąca najstarszy aktualnie stażera zawodnik Tadeusz Ławrowski.

— Zarzuca się nam — kontynuuje trener — że oderwaliśmy się od zakł. A przecież przez całe wakacje co sobotę siedziałem w sali, gdzie prze-

lismy przeprowadzać turnieje dla niezmierzonych. Odbił się tylko jeden, bo wtedy przewidywalimy nagrody. W pozostałe dni nie przyszedł nikt. A przecież propozycja z naszej strony wyszła.

I tak dalej i tak dalej. Załów jest sporo. Walczą się stoly, źle wykonane wózki do nich, itd. itd. Zainteresowanych odsyłam do zszwyk „Sygnałów”. Wygląda to wszystko dokładnie tak samo jak przed rokiem, czy dwoma. Szkoda nie remontuje, bo udostępni salę bezpłatnie MPK, a dlaczego MPK nie robi, nie mnie odpowiada. Chyba więc wkrótce przyjdzie pożegnać się z pięknymi tradycjami tenisa stołowego z ZKS Tramwaj.

Po zimowej dyskusji na temat przyszłości piłkarzy, poszumnie zapowiadany walnym zebraniu klubu, które jak dotąd nie doszło do skutku, doczekaliśmy w końcu wiosny i zawodnicy ZKS Tramwaj, lidera pierwszej grupy A klasy wychodzą na boisko. Frekwencja na meczach zespołu się chyba definitywnie odpowiadzi, czy drużyna ma rację bytu. A oto gdzie i kiedy grać będą piłkarze wiosną bieżącego roku w walce o awans do klasy okręgowej.

26 kwietnia o godz. 11.30 w Jezioranach ze Strazakami Raczna.

3 maja o 11.30 przy ul. Praskiej z Orlętami Rudawa.

9 maja (sobota) o 17.30 z Czarnymi Kraków na boisku Grzegorzeczkim.

17 maja o godz. 17.00 w Grębalowie z Grębalowianką.

23 maja (sobota) o 17.30 z Wiczyzłą na swoim boisku.

31 maja o 11.30 z Nadwiślanami na wyjeździe.

6 czerwca (sobota) o 17.30 z Grzegorzeczkim na swoim boisku.

14 czerwca o 17.00 w Ruzycz z Plomieniem.

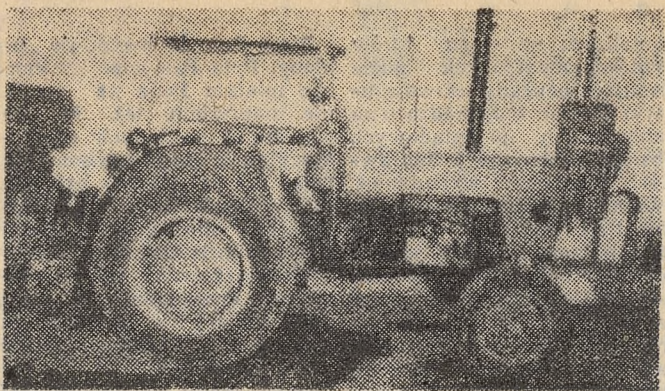
18 czerwca (czwartek) o 11.30 z Tonianką, przy ul. Praskiej.

21 czerwca o 11.30 z Armaturą na jej boisku.

27 czerwca (sobota) o 17.30 na swoim boisku z Proszowianką.

Zyczymy podopiecznym trenera Mieczysława Adamczyka sukcesów w tych meczach i awansu do wyższej klasy. Nie tylko od nich to jednak zależy.

K. GACEK



Komu traktor? Pytanie w dzisiejszych czasach raczej dziwne. Niestety autentyczne. Widoczny na zdjęciu traktor stoi bezczynnie na Woli Duchackiej. Własność ZNA wypozyczona dla Zakładu Wola Duchacka. Traktor do prac polowych wprowadzić się nie nadaje, ale może znalazłby się nabywca części? (F.S.)

Z ulic naszego miasta

„TRUCICIELE”

Najwięcej wszelakich pojazdów należących do MPK spotkać można (oczywiście poza zajezdniami) przy ulicy Wawrzynca. Nie w tym dziwnego. Tu przecież mieści się dyrekcja, kierownictwo trasy autobusowej i Zakład Napraw Autobusów. Jezdnia i częściowo chodniki przed budynkami naszego przedsiębiorstwa bywają tak zatłoczone, że pojazdy parkują jeden obok drugiego. Nie trzeba więc dawać, jaki panuje tu hałas zapuszczanych motorów i wysokie zanieczyszczenie powietrza wyciekami spalin. Czy jednak „produkowanie” nadmiernych ilości spalin jest konieczne? Na pewno nie. Ludzie nie zawsze myślą czego przykładem może być obrazek, jaki zaobserwowałam w dniu 25 III około godziny 11.30.

Kilkunastometrowa kolejka po masło przed sklepem piekarniczym „Społem” przy ulicy Wawrzynca 16. Ludzie ciągle przybywa. Kolejka się wydłuża. Nagle tuż przy chodniku, wzdłuż kolejki parkuje autobus. Wychodzi z niego kierowca pozostawiając niezgaszony motor. Mija minuty... 5, 10, 15, 20... Niezgaszony motor pracuje, a kierowca nie wraca. Z rury wydechowej autobusu ulatniają się spaliny. Ludzie stojący w kolejce nie wytrzymują... dusza się krztusi, łzawią im się oczy. Powszechne oburzenie ujawnia się w słowach: „Ładnie to MPK pracuje, nie szkoda paliwa?”. Ktoś stara się zatkać rurę wydechową zwiniętym w kule papierem. Nie z tego. Papier wylatuje odrzucony siłą wydobywają-

cych się o fiolkowym zabarwieniu spalin. Nie biorę udziału w ogólnej na temat MPK rozmowie. Jestem bardziej wyrozumiała od innych. Może w autobusie jest tak słaby akumulator, że kierowca obawiał się wygasić motor, który mógłby później nie zapalić. Trudno jednak usprawiedliwiać mi jego 20 minutową nieobecność. Postanawiam go więc odszukać. Niestety nie udaje mi się tego uczynić. Ponieważ muszę już wracać do pracy, notuję tylko numer wozu — 21414 i lini — „124”. Odcinając zauważam, że w zdeformowanej kolejce (nie wszyscy wytrzymują zapach spalin) ludzie starają się ustawić po przeciwną stronę drzwi sklepu, aby uchronić się od bezpośredniego narażania się na wdychanie trujących związków wydanych z autobusu.

Wiem od pracujących w tym sklepie pań, że parkowanie przed wejściem do piekarni wozów „na chodzie” nie jest rzadkością. Skarżą się, że spaliny zatrzymywane są przez cały dzień pracy. Zwracanie kierowcom uwagi nie pomaga. Napotyka tylko na uśmiech, często drwinę parkujących pojazdów. Im przecież spaliny nie przeszkadzają i mało ich to obchodzi, że zanieczyszczają nimi tak już bardzo zle w naszym mieście powietrze.

Cóż można tym panom „trucicielom” powiedzieć chyba tylko to, że na razie są jeszcze zdrowi. Być może, kiedy zdrowie ich będzie już nadwątzone wtedy pomyśla o sobie i równocześnie o innych.

M. BURACZEWSKA

LIST

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne

Prosimy uprzejmie o przywrócenie do pracy na linii autobusowej nr 127 (autobus nr 22366) kierowcy Ob. Tadeusza Dyngosza nr 2035.

Ob. Tadeusz Dyngosz jest kierowcą bardzo solidnym, punktualnym i życzliwym. Nie odjeżdża z przystanków ani za wcześnie, ani za późno, tak jak to się innym zdarza i zawsze zauważy dobiegających pasażerów.

Wszyscy pasażerowie a szczególnie pracujący i dzieci szkolne oraz rodzice odwożący dzieci do przedszkola mogą liczyć, że autobus prowadzony przez Ob. T. Dyngosza przyje-

dzie, wsiada do niego bez paniki i dojeżdża do miejsca przeznaczenia punktualnie, zgodnie z rozkładem jazdy i przepisowo.

Za przychYLENIE się do naszej prośby dziękujemy.

List podpisany został przez 38 mieszkańców Podgórzia oraz przez:

- Komitet Osiedlowy Nr 111
- Komendę 17-8 Ochotniczego Hufca Pracy
- Przedsiębiorstwo Przemysłowo-Handlowe Centrala Rybna
- Społeczną Komisję Pojed-



Nr 6 (chyba rzeczywiście ostatni) 16—31 marca 1981.

KOMENTARZ.

Przeszliśmy w tym czasie, wraz z całym krajem dni bardzo poważne i dramatyczne. Zbyt dużo jeszcze spraw pozostaje zawieszonych. Pocucie pewnego koca moralnego mają jako organ niezależny i samorządny „Donosy”. Po prostu jedynie odpowiedzialny autor i redaktor tego organu prasowego nie jest pewien, czy w chwili obecnej wypada stać spod Gabinetu jakiegokolwiek informacji, o donosach nie mówiąc. Stąd też nietypowa forma dzisiejszego wydania, pozbawionego stałych rubryk i poczucia humoru. Pozostaje więc tylko ANKIETA

1. Czy „Donosy” utrzymać?
2. Jeśli tak, to co w nich zmienić?
3. Jeśli nie, to czy Specjalistę wywieźć na taczkach czy pozwolić mu samemu odejść?

Odpowiedzi zbiera Redakcja. Najdowcipniejszemu uczestnikowi ankiety, bez względu na wyrok, Specjalista stawia kawę oraz dwie wybrane pozycje z menu bufetu zakładowego przy ul. Wawrzynca.

PS. 1. Wszelkie skojarzenia z pewnym referendium z końca lat czterdziestych są zupełnie przypadkowe i szkodliwe.

2. Zgodnie z zasadą „Świat jest piękny” choć odrobinę uśmiechu na co dzień w tych naprawdę trudnych dniach poleca

SPECJALISTA

0 małym cwaniaczku

Powstanie nowych związków szcze szybciej pobiegł do „Solidarności”, aby zapisać się do nowego związku. Jeszcze do dzisiaj istnieją wątpliwości, co do przynależności związkowej niektórych członków naszej załogi. Ruch związkowy przechodzi poważne przemiany, których nie sposób nie aprobować. Szkoda tylko, że pospolici cwaniacy próbują wykorzystać sytuację dla wyciągnięcia osobistych korzyści.

Jednemu z pracowników MPK przysługiwał zasiłek jednorazowy. W momencie zaistnienia wydarzenia powodującego uzyskanie przez niego prawa do zasiłku był on jeszcze członkiem Niezależnego Samorządnego Związku Pracowników Pracowników Gminno-Komunalnej, Poszedł rozmieniając na drobne wielkie szybko do Rady Zakładowej i debrat przysługujące mu pieniądze, a następnie je-

Sprawa doprawdy żenująca. Dla kilkuset złotych człowiek nie zawahał się manipulować swoją przynależnością związkową. Dla niego wartość dotychczasowych polskich przemian postępowych sprawadza się do tych właśnie piewodowego Pracowników Gminno-Komunalnej, Poszedł rozmieniając na drobne wielkie szybko do Rady Zakładowej i debrat przysługujące mu pieniądze, a następnie je-

KG

KOMUNIKAT

Sekcja Tenisa Stołowego Ogniska TKKF „Tramwajarz” informuje, że dnia 25 kwietnia o godz. 17.00 organizuje otwarcie „Turniej Tenisa STOŁOWEGO” dla pracowników i ich rodzin. Do udziału w turnieju zaprasza się wszystkich chętnych niezmierzonych w PZTS.

Turniej odbędzie się w sali gimnastycznej Technikum Gastronomicznego przy ul. Bohaterów Stalingradu 48. Wejście od ulicy Miodowej przez podwórze obok magazynu sklepu meblowego. Zapisy przyjmowane będą bezpośrednio przed turniejem.

Zwycięzcy w poszczególnych grupach otrzymują dyplom i nagrody rzeczowe, natomiast najlepsza drużyna otrzyma dyplom i puchar przechodni ufundowany przez Radę Zakładową przedsiębiorstwa.

KRZYŻÓWKA

POZIOMO: 7) Wynajmowa- nie domu lub ziemi. 8) Tłuszcz roślinny. 9) Przebywa w sanatorium. 10) Krzew o smacznych owocach, jeżyna. 11) Nazwa przedży używanej do produkcji dzianiny. 12) Jedzie czerwonym samochodem. 13) Dawna jednostka pojemności. 14) Brunatne pieczywo. 17) Gdy śpiewa sześciu. 19) Cecha, przymiot. 22) Najwyższy stopień wojskowy. 23) Np. Rumcajs. 24) Ugniatanie konopnej słomy. 25) Zakład metalurgiczny.

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

Adres Redakcji: MPK Kraków ul. Wawrzynca 15 p. 73. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka — Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000 H-14.

Apetyt na talony

Głód na pewne artykuły, nie tylko zresztą żywnościowe jest w naszym społeczeństwie olbrzymi. Dowiódł tego chociażby prima aprilisowy komunikat jaki nadaliśmy w dniu 1 kwietnia br. przez zakładowy radiowęzeł przy ulicy Wawrzynca.

Jeden z komunikatów przekazanych w tym dniu informował, że w nagrodę za dobre funkcjonowanie komunikacji w mieście MPK otrzymało od prezidenta Krakowa kilkanaście talonów na samochody 126p, kolorowe telewizory i pralki automatyczne i że zapisy na te talony przyjmowane są od momentu ogłoszenia owego komunikatu, w jednym z parterowych pomieszczeń budynku przy ulicy Wawrzynca 13.

Na zasadzie „kto pierwszy ten lepszy” rzucili się ludzie do wpisywania na ową listę, dokumentując swoją tożsamość tak jak to było przewidziane w komunikacie dowodem osobistym. Kolejka dochodziła do kilkudziesięciu osób, a zapisujący zachowując z trudnością powagę skrupulatnie notował „co się komu po nocach śni”. Jednemu małucha, drugiemu kolorowy telewizor, a trzeciemu automatyczną pralkę. Byli i tacy co zapisywali się na maszynę do szycia choć o nich w komunikacie mowy nie było. I te zgłoszenia również zostały przyjęte.

Trzeba przyznać, że apetyt na talony był ogromny. W ciągu 45 minut było już około 100 nazwisk na liście. Równocześnie urwały się telefony. Ludzie prosili o bliższe dane na temat terminów realizacji zakupów.

Ogromne zainteresowanie talonami zmusiło autorów prima aprilisowego kawału do nadania kolejnego komunikatu i przedwczesnego zresztą poinformowania załogi, że żadnych talonów na atrakcyjne towary przedsiębiorstwo od prezidenta nie otrzymało i że jest to tylko prima aprilisowy żart.

Reakcje były różne. Jedni ubawili się kawałem inni oburzyli. Cóż zanika poczucie humoru w narodzie.

Pomijając wnioski jakie z całej tej historii wysuneli nasi słuchacze, mam własną... pierwszy i chyba najistotniejszy to ten, że ludzie mało jednak interesują się rzeczywistością ponieważ przedzielanie talonów na niektóre artykuły należy już do przeszłości, drugi, że opinia o pracy MPK nie jest aż tak dobra, trzeci bardzo dla nas miły, że radiowęzeł zakładowy jest jednak wśród załogi popularny i czwarto nieco mniej miły że nie trudno jest ludzi nabierać nawet w ten jeden w roku dzień w którym podobno wiele uchodzi.

M. B.