

MPK SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

75 lat w służbie załogi

Zbliża się 75 rocznica powstania Związku Zawodowego Pracowników Tramwajowych w Krakowie, którego założycielami byli między innymi również pracownicy naszego przedsiębiorstwa choćby będący dziś już na emeryturze Michał Paciorek.

W dniu 7 maja br. odbyła się z tej okazji uroczysta wieczornica z udziałem byłych i aktualnych działaczy związkowych, podczas której wygłoszone zostało przemówienie okolicznościowe oraz wręczone odznaczenia, podziękowania, upominki i proporce. Można było również obejrzeć przebieg mówiący o działalności związkowej MPK.

Związek Zawodowy Pracowników Tramwajowych Polski Oddział Kraków powstał w 1906 roku. Kontynuuje on nadal swoją działalność pod nazwą Związek Zawodowy Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej w Polsce. Nie zmienił swojej nazwy. Jest powszechną, niezależną i samorządną organizacją ludzi pracy współpracującą w kształtowaniu i realizacji zadań społeczno-gospodarczych kraju i uznającą kierowniczą rolę PZPR. Jest Związkiem niezależnym od władz państwowych, organizacji gospodarczych, społecznych i politycznych.

Do Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej należy w naszym przedsiębiorstwie 2377 osób — w tym 1137 pracujących, 1240 emerytów i rencistów.

Z okazji pięknego jubileuszu Związku działaczom jego składamy serdeczne życzenia zdrowia i dalszej owocnej pracy w służbie załogi przedsiębiorstwa.

M.B.

Rekolekcje świąteczne

O domu i kopaniu herbatników

Próbuję skreślić tych parę zdań w drugi dzień świąt. Dyngus nieaktualny — pada śnieg z deszczem, zimno. Stół świąteczny raczej symboliczny: trochę jaj, kawałek szynki dla dziecka, dla reszty oszukany kurczak. Obok na biurku materiały, które posłużą do napisania kolejnego listu do władz centralnych w naszych MPK-owskich sprawach. Materiały skłaniają do smętnej refleksji: że stolicę nie widać, że w Krakowie żyje się i podróżuje z dnia na dzień ciężiej. A więc jest źle, będzie gorzej? Do tego nie możemy dopuścić!

Powoli poprawia mi się humor. Dziecko domalowało na pisane uśmiechnięte słoneczko i opowiada z przejęciem wrażenia z wczorajszego uroczystego śniadania u Rodziców. Żona się śmieje — cieszy się, że jesteśmy razem, że dziecko papla, że telewizja pokazuje przedwojenną komedię. Odręgowaliśmy — jesteśmy szczęśliwi, bo jesteśmy w domu.

W naszych nerwowych czasach zbyt rzadko ten dom doceniamy. Trwające jak Polska długa i szeroka dyskusje nie zawsze łączą rodziny. Po użeraniu się w pracy, na zebraniach, w kolejkach zbyt często „warczymy” na siebie w domu. Najbardziej nie są dzieci. Odstawione na boczny tor, pozbawione dziennej porcji uznania nigdy nie zrozumieją, dlaczego rodzice ciągle mówią o trudnych ogólnych sprawach, są nerwowi, a jeszcze mówią, że tak robia w trosce o swoje pociechy.

I dlaczego głośno będę zawsze pochwały domu i świąt.

Po niesamowitym napięciu z końca ubiegłego miesiąca osiągnęliśmy rzadko notowany w historii stan zgody narodowej, skierowany przeciwko wszystkim tym, którzy chcieliby podpalić nasz wspólny dom — Polskę. Jestem przekonany, że ograniczymy się teraz jedynie do porządkowania tego domu — każdy na swoim odcinku, każdy w swoim sumieniu.

To dobrze, że okres narodowych porządków zbiegł się ze Świątami Wielkiej Nocy. Najważniejsze, że Świąta pozwoliły się nam odnaleźć wśród najbliższych. Nie chcę wchodzić w głęboką religijną symbolikę tych świąt, bom nieuprawniony. Mają one przecież, różnie zwane i obchodzone w różnych krajach kulturowych, swą odwieczną ludzką wymowę: oznaczają zwycięstwo wiosny, prawdy i uczucia nad zimą, kłamstwem i bezdusznością. Te Świąta oznaczają realność nadziei na to, że będzie lepiej, choć starożytni Grecy w misteriach eleuzyjskich nieco brutalnie ujmowali ich sens formułą „umierać musi, co ma żyć”. Jest nadzieja — nadejście wiosny nie zahamuje przecież przelotny śnieg i plucha w dzień dyngusowy.

Poprzez swój rodzinny, a zarazem głęboko filozoficzny i refleksyjny charakter Świąt zbliżyły nas do stwierdzenia, że główną przeszkodą w autentycznej odnowie człowieka i kraju jest uznanie za podstawę stosunków międzyludzkich takich elementarnych norm moralnych jak prawdomówność, godność, docenianie partnera. Wychowa-

ni w tzw. kulturze kotleta schabowego, pozostawieni przez lata sami sobie w sferze myśli, musimy się odnaleźć duchowo i to nie dlatego, że teraz mamy pustawę talerze. Po prostu zawsze trzeba być człowiekiem.

Każdy z nas zna z autopsji chwilę, gdy w kolejkach zaczynają działać prawa psychologii tłumy. Przenoszą się one czasem na ulicę. Udało mi się przed świątami wystąpić w takiej koszarnej kolejce nieco słodczy dla dziecka (żadne „meczyje” — ot, herbatniczki, cukierki, lizaki). Na przejściu dla pieszych przez torowisko na Plantach Dietlowskich z wyładowanej siatki wypadły mi „Juhaski”.

Ktoś zauważył, wróciłem po nie. Przechodziło też małżeństwo z dzieckiem. Kobieta ze złością kopnęła pudełko wprost pod nadeżdżającą „13”. Rozumiem matkę — jej dziecko w tym momencie „Juhasków” nie miało, po co miało je mieć inne. Z całego serca życzę, by ich dziecko wyrosło na zdrowego, mądrego człowieka, który nie będzie musiał w życiu stosować praw dżungli. Ale czy podział na moje i twoje ma sens, szczególnie gdy chodzi o dzieci.

Popadłem we frustrację. znów interweniuje córeczka (czytamy retro-elementarz Falskiego). Udało się. Przypomniałem sobie, jak to przed laty jeden z obecnych sekretarzy KK mawiał, że sukces działalności szkoleniowej, politycznej i związkowej można mierzyć w MPK jedynie podniesieniem jakości i kultury obsługi pasażerów.

(Ciąg dalszy na str. 4)

15 dni w MPK

W dniu 14 kwietnia br. Państwowy Inspektor Pracy zezwolił na okres dwóch miesięcy (do 30 czerwca br.) na eksploatację nowo wybudowanej hali OC i myjni w ZEA przy Gwardii Ludowej, pod warunkiem, że w tym okresie przeprowadzone zostaną przez Wojewódzką Stację Epidemiologiczną badania natężenia hałasu i stężeń zanieczyszczenia spalinami. Równocześnie zastrzegł sobie prawo do natychmiastowego wstrzymania eksploatacji obiektu jeżeli wymienione normy zostaną przekroczone.

Motorniczowie zapytują kiedy powróci lustro na ulicę Basztową tuż przy kasach Lotu. Tym, którzy zdecydowali o jego „chwilowym” usunięciu i „zapomnieli” o ponownym umieszczeniu przypominamy, że chodzi o bezpieczeństwo drogowe.

Nasze bufety cieszą się coraz większą frekwencją i uznaniem wśród załogi. Na pewno związane jest to z fałalnym zaopatrzeniem sklepów spożywczych w mieście. Klienci ich dziękują więc tym, którzy starają się jak mogą o to aby w pracy zjeść można było drugie śniadanie.

Na strychu budynku należącego do Zakładu Sieci, wykorzystywanym chwilowo przez Klub Sportowy na szalarnię odzieży sportowców, znajdują się duże ilości szyb do autobusów i metalowe szkielety siedzeń. Właściciel tego „dobra” nieznany. Może porzuconym — prawdopodobnie przed laty — mieniem ktoś się jednak zainteresuje? M. B.

Kwiecień miesiącem Pamięci Narodowej



czyli na wszystkich frontach i do końca jej trwania. Równocześnie zawiera słowa protestu przeciw postępowi zbrodni i przekonuje, że odprężenie polityczne może być związane tylko z odprężeniem militarnym.

Podczas wieczornicy wystąpili artyści scen krakowskich z okolicznościowym programem.

Z okazji miesiąca poświęconego pamięci narodowej i obchodzonej w maju 36 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem, członkowie Koła ZBoWiD przy MPK w czynie społecznym odczytali, a następnie odmalowali 50 tablic na grobach żołnierzy poległych w czasie pierwszej i drugiej wojny światowej. W dniu 28 kwietnia br. spotkali się na Cmentarzu Rakowickim w celu gruntownego sprzątnięcia tych grobów. Od 13 kwietnia przeprowadzają w klasach przyzakładowej ZSZ MPK prelekcje na temat walki Polaków w czasie drugiej wojny światowej.

Dowodem pamięci tych, którzy żyją dla tych, którzy zginęli w walce z okupantem jest coroczne składanie wiązanek kwiatów przez naszych ZBoWiD-owców przy ulicy Wąskiej i na terenie IV Zajeżdźni. W tym roku odbyło się ono 15 kwietnia.

M.B.

Nie, nie jest to kolejna relacja z jeszcze jednego jubileuszu w krakowskim MPK. Być może gdybyśmy nie mieli roku 1980 to i w tej Zajeżdźni taka rocznica obchodzona byłaby głośno i znalazłoby się powody do dumy. No właśnie, ale za nami Sierpień i zmiana dotychczasowych przyzwyczajeń, mody. Nie znaczy to też, że właśnie dlatego pisać będę o sprawach, które nie są sukcesem. Raczej dlatego, żeby pomóc tym wszystkim, którzy chcieliby by Zajeżdźnia pracowała sprawnie, wykorzystując wszystkie w niej tkwiące możliwości. I może dlatego, by przypomnieć o niej tym, od których szybka i sprawna jej modernizacja zależy. Z jakim skutkiem? Zobaczmy.

Rzecz w modernizacji tej liczącej 10 lat — bo jak się przekonamy w warunkach polskich to dużo — Zajeżdźni.

W pewne, środowe rano obejrzelśmy wraz z fotografem Zajeżdźni. Naszymi przewodnikami byli: przewodniczący tamtejszej „Solidarności” pan Antoni Batko oraz kierownik Oddziału obsługi Zaplecza pan Tadeusz Zdybał.

1. Myjnia. Jej remont za-

(Dokończenie na str. 2)

10 LAT ZAJEŻDŹNI W BIĘNCZYCACH



Myjnia

Trzeba przyznać, że Komisja Rewizyjna istnieje nie tylko dla faktu istnienia. Czym się zajmuje? Między innymi „podejmowaniem działań z własnej inicjatywy lub na podstawie wszelkich wniosków, zażeń, uwag oraz sygnałów o zjawiskach powodujących ujemne następstwa w działalności związku”.

Tak było w opisanych niżej przykładach. Członkowie NSZZ „Solidarność” z Zakładu Eksploatacyjnego Tramwajów w Nowej Hucie sygnalizowali, że ma tam miejsce przekraczanie przepisów Kodeksu Pracy. Rzecz dotyczyła tzw. „murzynów” — inna osoba posiadała umowę o pracę, a ktoś inny ją wykonywał. Sygnały dotyczyły też pobierania wynagrodzenia za pracę niewykonaną. Na przykład tramwaje, które nie wyjechały z zajezdni a ich trasa — gdyby jeździły — przebiegała przez nieobsadzone punkty końcowe były często wykazywane tak, jak gdyby jeździły na linii.

1 kwietnia br. przeprowadzając kontrolę w ZTH Komisja potwierdziła te zarzuty. Stwierdzono, że za St. Piszcza, który był wpisany na służbie i liście wypłat jeździł K. Hajduk. Ten stan rzeczy trwa od roku. Tenże sam S. Piszcza w ośmiu dniach marca brał podwójne wynagro-

O „murzynach” i nie tylko

zenie za pracę w godzinach od 11 do 14 — raz jako dyspozytor, dwa jako pilot.

Na pierwszy rzut oka wydawałoby się, że te zmiany (ktoś za kogoś) nie mają większego znaczenia, bo przecież „murzyn” prawdopodobnie za darmo nie pełni funkcji motorniczego. Okazuje się, że to się opłaca. Wzrasta bowiem formalnie na liście płac wynagrodzenie stanowiące podstawę już nie do formalnego a faktycznego obliczenia wysługi lat, gratyfikacji, zasiłku chorobowego, czy też trzynastej pensji.

Opisany tu wypadek nie jest jednostkowy i jednorazowy. Jak wytłumaczyć, że było to tolerowane?

Nieco innym zagadnieniem — chociaż także dalekim od zgody z Kodeksem Pracy — jest wynagrodzenie ludzi kupujących materiały biurowe za własne pieniądze bez rachunku. Otóż praktykowane było rekompensowanie strat płacąc im za pracę pilota. Rynek nasz nie grzeszy nadmiarem nie tylko w branży papierniczej. Materiały zaś są potrzebne. Jak rekompensować ludziom wydatki — nie wiem, bo

nie mój to problem na szczęście i finansowe możliwości przedsiębiorstwa z tej strony nie interesowały mnie. Nie ma chyba jednak sensu by formalnie przestrzegać jednych przepisów kosztem łamania innych. Straty są tu bowiem chyba nie tylko natury finansowej.

Zupełnie innego natomiast problemu dotyczyła skarga Komisji Oddziałowej NSZZ „Solidarność” w Zakładzie Eksploatacji Autobusów przy ul. Gwardii Ludowej.

Przedsiębiorstwo posiada dwa autobusy wycieczkowe. Pracownicy ZAW twierdzą, że chyba w „nagrodę” autobusy parkują w zajezdni blokując skutecznie nawet mogącą pomieścić autobusów 20. Pomijając problem „kłopotliwego” lokatora” wyniki drugi; obsady odpowiednich kierowców. Prowadzenie autobusu wycieczkowego traktowane jest przez kierowców jako wyróżnienie. Jest to praca lżejsza niż na linii, daje możliwość wyjazdu za granicę. Z uwagi na to, że na wycieczce poza Krakowem nie ma Pogotowia Technicznego, kierowca musi być także nie-

lichem mechanikiem. Bardzo skrupulatnie przygotowane więc listę kandydatów i ostatecznie wyłoniono czterech kierowców.

I wtedy zakładowi narzucono drogą administracyjną osobę z zewnątrz, pracownika Działu Socjalnego — Bogdana Laskowskiego. Oddziałowa Komisja NSZZ „Solidarność” stwierdza, że ob. Laskowski nie jeździł „Berlietem” — nie ma więc odpowiednich kwalifikacji. Nie jest też „biegły” w obsłudze technicznej. W chwili obecnej wszystkie prace za niego wykonuje zmiennik, co zresztą jest przedmiotem kpin.

Nie w smak mu polecenia kierownictwa zakładu. Bo trudno chyba inaczej wytłumaczyć niechęć choćby do zamiatania autobusu. Podejrzewam, że tu już specjalnych kwalifikacji nie trzeba.

Z protokołu Komisji Rewizyjnej wynika, że na Woli oburzeni są wszyscy. Kierownictwo i ci, którzy nie mieli szans na tę „fuchę” — także.

Jakie rozwiązanie? Komisja Oddziałowa proponuje by: autobusami wycieczkowymi jeździli ci, których wybrano. Albo z zakładu na Woli, autobusy wycieczkowe należy zabrać.

Z protokołów Komisji Rewizyjnej wybrała

F. SERWIN



Nareszcie MPK otrzymało dla swojej załogi dwa nowiutkie, komfortowo wyposażone autokary. Już od 15 marca br. wykorzystywane są przez poszczególne zakłady na wycieczki. Dysponentem tych wozów jest z-ca dyrektora ds. Ruchu mgr Marian Dudek. Zgłoszenia na wycieczki przyjmuje Dział Kultury. Pracownicy tego Działu pomagają również przy opracowywaniu programu wycieczek, obliczają szacunkowo koszty związane z wyjazdem grupy osób i udostępniają fachową literaturę turystyczną krajoznawczą. W opracowaniu jest regulamin dotyczący zasad organizowania wycieczek. Autokary garażują w Zajezdni przy Gwardii Ludowej. Wszystkim korzystającym z wycieczek autokarowych życzymy pięknej pogody i ... szerokiej drogi.

BEZ KOMENTARZA

CHORZOWSKA WYTWÓRNI KONSTRUKCJI STALOWYCH

UL. METALOWCÓW 7 41-501 CHORZÓW

SEKRETARIAT

Wypłynęło: 3. KWI 1982

Polecono: 1. KWI 1982

Załącznik: 1

10 KWI 1982

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne

ul. S. Wawrzyńca 13

31-060 Kraków

10 LAT ZAJEZDNI W BIEŃCZYCACH

(Dokończenie ze str. 1)

planowany był już na rok 1978. I nic. A przecież dziennie przejeżdża wtedy około 200 autobusów. Czy dziurawe nawierzchnie, popękane ściany długo jeszcze wytrzymają? Brak miejsca — jest tylko jedno stanowisko do mycia pojazdów ... No tak, kierowcy poradzą sobie. Autobus można umyć nawet tam, gdzie przepisy tego zabraniają, bo nikt za to karać nie będzie — nie ma takiego moralnego prawa.

2. Hala napraw autobusów byłaby owym powodem do dumy o jakiej sygnalizowałam na początku. Nowa — dopiero dwa miesiące upłynęły od oddania jej po remoncie, który trwał rok. Wszystko bez zastrzeżeń — tylko nasuwa się pytanie: czy czas będzie też tak nieśmiaławy i już po roku używalności — solidność naszych budowniczych okaże się znowu mitem?

3. Nawierzchnia. Należałoby wymienić — nie „zalać” całą nawierzchnię drog i placów postojowych na terenie Zajezdni. W zimie wygląda to jeszcze gorzej — zwali śniegu. Może zamiast autobusem — na nartach? Wszak „mudy” to raj dla narciarzy.

4. Szatnie i bufet. Przeróżające pęknięcia — otwory w ścianach. Framugi

drzwi — na szczęście metalowe; mogą podtrzymywać osuwające się mury. Projekt jest taki: powiększyć bufet kosztem części szatni tak, aby zmienić go na jadalnię. Pomieszczenia na szatnie — gdyby okazały się za małe — są w innej części Zajezdni.

5. Akumulatornia. I znów rozpadające się ściany i ... by było bezpieczniejsze — woda na podłodze.

Gdyby wszystko ułożyło się tak, jak w bajce, gdyby znalazły się pieniądze, moce przerobowe, nasi budowniczowie pracowaliby bez zarzutu i z odejściem jednego kierownika nie odchodziłyby decyzje przez niego podjęte. Zajezdnia po kapitalnym remoncie połączonym z modernizacją wyglądałaby i pracowałaby tak, jak snują w swoich marzeniach ludzie, dla których praca w państwowym przedsiębiorstwie jest równie droga jak praca na własnym, domowym podwórku. Na tych kilku ważnych, acz nie tak wielkich w porównaniu do gigantycznych ale niepotrzebnych inwestycji — Zajezdnia w Bieńczycach czeka już od lat. A szkoda.

Tekst: SŁAWOMIRA G. Zdjęcia: STANISŁAW MAKAREWICZ.



Nawierzchnia

Jak przewodzić?

Idę na zebranie XIV POP — powiedziałam koleżance po piórze a raczej po długopisie. Gdyby ktoś miał do mnie pilną sprawę, to zapraszam go do świetlicy przy ul. Bocheńskiej. Po zebraniu wracam do redakcyjnego poddasza.

To może pan coś o tym zebraniu napisze — panie Czesławie?

Jeśli będzie coś ciekawego. Nie chcę bowiem moim Czytelnikom być czymś meblować głów.

Na sali 32 osoby. Dwie z nich częstują mnie dymem tytoniowym. Proszę nie palić — zwróciłem się do nich. Przestali. Zaoszczędzili trochę własnego i cudzego zdrowia.

Atmosfera na sali niemrawa a raczej nijaka. I sekretarz POP — tow. Tadeusz Zwoliński otwiera zebranie o godz. 14.40 i odczytuje porządek dzienny, który zostaje przyjęty.

Pierwszą sprawą, która ma być załatwiona, to wybór nowego I sekretarza, ponieważ zostałem sekretarzem KZ — informuje tow. Zwoliński.

Zaglądam do swych notatek. Sekretarze w tej organizacji zmieniali się jak kwietniowa pogoda. A właśnie mamy kwiecień! Od września 1977 r. do dziś czyli w ciągu trzech i pół lat było ich w tej organizacji aż pięciu: tow. Zbigniewa Proskurnicka, Tadeusz Dąbrowa, mgr Stanisława Kostro, Marian Hebda i Tadeusz Zwoliński. Najlepiej zapisały się w mej pamięci towarzysze. Zebrania były przez nich dobrze przygotowane i sprawnie prowadzone. Ostatni sekretarz nasekretarzował się od 27 lutego br. a więc niecałe dwa miesiące. I ma być w tej organizacji dobrze?

Padają nazwiska kandydatów na I sekretarza. Jeden nie przyjmuje, bo ma już funkcję społeczną, drugi, bo jest kierownikiem, trzeciemu nie pozwala stan zdrowia, czwarty ma za krótki staż, piąty, bo... Ot i organizacja przy Zarządzie Przedsiębiorstwa — prawie samych umysłowych. Niemrawa czy nijaka?

Wiadomo! Łatwo prowadzić statek, gdy jest dobra pogoda. Toteż było dawniej wielu chętnych, zwłaszcza, gdy się płynęło do... „dobrobytu”. A dzisiaj, gdy sztorm i zeglowanie do... ocalenia, to nie ma chętnych, odważnych?

W końcu zgadza się kandydować tow. mgr Janina Soltys. Gdyby na sali była Danuta Rinn, toby zaśpiewała: A gdzie te chłopcy?! I dać ćwierć głowy, że uratowałaby sytuację, bo wtedy któryś by się zgodził względ-

nie zgłosił. A tak z powodu braku drugiej kandydatury nie przeprowadzono głosowania. Dlaczego? A może dlatego, że tow. Soltys ma zbyt określony, wyraźny kręgosłup?

Wybór odłożono do następnego zebrania, do którego funkcję p.o. I sekretarza sprawował będzie tow. Zbigniew Babiuch.

W drugim punkcie zebrania jeden z członków egzekutywy zostaje zawieszony w czynnościach do wyjaśnienia niewyjaśnionej sprawy. Doprawdy nie wiem, dlaczego zawieszony, jeśli sprawa niewyjaśniona? Na wszelki wypadek? Drugi członek egzekutywy otrzymuje upomnienie za nieterminowe roliczenie przyjętych składek członkowskich.

W czwartym punkcie tow. Jerzy Filipowski odczytuje „Wnioski i propozycje organizacji partyjnej MPK w Krakowie do Komisji Zjazdowej KC”. Wysłuchali je zebrani z wielką uwagą, ale — jak mówili — woleliby je sobie przeczytać sami i przemyśleć.

Z kolei wybrano „Komisję wniosków i uchwał” w składzie: towarzysze Z. Czaka, E. Dobosz i J. Soltys, po czym tow. Z. Babiuch przedstawił projekt planu pracy XIV POP na II kwartał br. Dopiero przy tym punkcie zebranie nabrało rumieńców przede wszystkim w wypowiedzi tow. Mieczysława Gasa a następnie tow. tow. mgr J. Soltys, mgr A. Kusiny, Cz. Dylowicza, Z. Okulara i Z. Babiucha.

Istnieje wielka walka — powiedział tow. Gas. Musimy się jasno określić! Wiele form z naszej pracy się przeżyło... Musimy się zastanowić jak przewodzić, jak wyprzedzić „Solidarność” w myśleniu i działaniu. Tak, by nikt nie był w stanie nas zastąpić! —

Za niesztaynymi planami i omawianiem na zebraniach spraw, które nas nurtują wypowiedział się tow. Soltys.

Tow. Kusina powiedział m. in.: Nie czekajmy na tezy do działania. Podyskutujmy, pomyślimy o nich sami. I tow. Gas i ja i inni mają różne wątpliwości. Zrobmy wolną trybunę, bez referatu czy lekturatu.

Jestem za tym, aby na zebraniach omawiać przede wszystkim sprawy naszego przedsiębiorstwa — podniósł tow. Czaka.

Musimy robić u siebie porządki — dodała tow. Soltys. I wymagać przede wszystkim od siebie — dorzucił tow. Babiuch.

W wyniku tych wypowiedzi przyjęto wytyczne do działania w maju i czerwcu br. i postanowiono w dniu 21. maja zorganizować zebranie tylko z jednym punktem — „Dyskusja o partii”.

Czesław Dylowicz



Hala napraw autobusów

Znów o Czyżynach

14 kwietnia br. uczestniczyłam w naradzie, której głównymi tematami były normy paliwowe i praca, a raczej werdykty pracowników „Pogotowia Wypadkowego”. Pracownicy Działu Dochodzeniowego — Wypadkowego wśród kierowców i motorniczych raczej lubiani nie są. Nie ma się czemu dziwić. Są przecież tymi, którzy ostatecznie o czyjejs winie orzekają muszą. Inna rzecz na ile orzeczenia są prawidłowe? Nie mnie to oceniać. Podam tylko fakty, o których kierowcy mówili.

W ubiegłym roku w Zbądnowicach doszło do kolizji dwóch naszych autobusów. Pracownicy przybyli na miejsce wypadku grupy wypadkowej, winnym uznali pana **Gluchowskiego**. Zabrano mu prawo jazdy, oczywiście pozbawiono premii specjalnej i „trzynastej” pensji. Ponieważ wypadek zakwalifikowano do „katastrofy lądowej” — zbyt duża ilość rannych — sprawa trafiła do sądu. Werdyktem sędziowskim winni spowodowania wypadku zostali obydwa kierowcy. Co dalej? Jeden z nich w przedsiębiorstwie ukarany już został. Drugi — pan **Szczygiel** premię i „trzynastą” pensję już wziął. Odebrać mu będzie raczej trudno. Czy będzie można dać drugiemu?

26 lutego br. **Zbigniew Mitka** na linii 132 zderzył się z „Zukiem”. Nasi „wypadkowcy” uznali go winnym. Inne zdanie na ten temat ma służba drogowa MO. Wobec braku świadków winy pana Mitki nie uznają.

W innym dniu pan **Łabądz** stał na światłach przy szpitalu Narutowicza. Inny autobus w zatoce przystankowej za światłami. Gdy ruszył, kierowca stojącego autobusu w zatoce ruszył także. Werdykt wypadkowy brzmiał: pan **Łabądz** wyprzedził nieprawidłowo co spowodowało kolizję! Kierowca twierdził, że o żadnym wyprzedzaniu nie może być mowy, bo przecież on jechał swoim pasem.

Marian Piwowarczyk twierdził, że pierwsze co robią „wypadkowcy” przy kolizjach to żądają dowodu rejestracyjnego. A przecież nas ciągle się prosi byśmy wyjeżdżali także wtedy gdy go brak.

Krzysztof Janik chciał zjechać z trasy 128 — miał urwane tylne drzwi. Ciężko jednak było przekonać pasażerów że muszą wysiąść. Przyjechało Pogotowie Wypadkowe. Inspektor stwierdził że autobus z trasy zjeżdżać nie musi oznajmił pasażerom by wysiadali tylko... odsunęli się od tylnych drzwi.

Trasa 173 przejazd na Ko-

niewa. Kierowca „Kamaza” wymusił pierwszeństwo. By nie wjechać w niego nasz kierowca musiał zmienić pas ruchu. Z przeciwległej strony, z ulicy podporządkowanej wyjechał „Star”, uderzył w nasz autobus. Funkcjonariusz milicji chciał ukarać mandatem kierowcę „Stara”. Tymczasem pojawili się „wypadkowcy” i orzekli winę naszego kierowcy. Faktem jest, że na skrzyżowaniu zmienił pas ruchu, ale zmusił go do tego kierowca „Kamaza”. Ratawa sytuację. Jeden z panów z Pogotowia stwierdził, „iż trzeba było uderzyć w „Kamaza”... Milicjant po rozmowie z inspektorem powiedział, iż mieszać się nie będzie, niech panowie załatwią to między sobą. To znaczy nasz kierowca pokryje szkody jakich doznał autobus (!)

I tak dalej, i tak dalej. Przykładów było o wiele więcej. Z wszystkich podanych na zebraniu, jak powiedział **A. Winsztal** orzeczenia milicji czy też sądu były inne niż inspektorów Wydziału Dochodzeniowego — Wypadkowego.

Pan M. Żurek — „Jeżeli tej sprawy nie załatwimy tu dzisiaj, a zdarzy się jeszcze taki wypadek, nie będziemy re-spektować opinii „wypadkowców”, nie będziemy ich zawiadamiać o wypadkach”.

Zastępca dyrektora d/s Ruchu mgr **M. Dudek** podsumował: „Pracy Pogotowia Wypadkowego przyglądam się dopiero od dwóch tygodni. Szczegółowo na wymienione tu przykłady odpowiem, gdy się z nimi zapoznam. Jeżeli macie tyle zastrzeżeń do grupy wypadkowej, będę rozmawiał z mendantem MO, by tylko oni likwidowali wasze wypadki. Tak prywatnie jednak myślę, że nie będziemy z tego zadowoleni”.

Jak trudno rozstrzygnąć o winie sami wiecie najlepiej bo i Kodeks Drogowy precyzyjny nie jest. Jeżeli jednak są sprawy sporne powinny być rozstrzygane na korzyść winnego. Dlatego akurat jest u nas odwrotnie — przynajmniej w waszych wypadkach — nie wiem”.

Dyskusję o nieprawidłowościach w pracy Pogotowia Wypadkowego podsumował **K. Ogorzałek** przewodniczący Zakładowej Komisji NSZZ „Solidarność”.

— „Przysłuchując się dyskusji trudno powiedzieć gdzie jest racja? Tam, gdzie sprawę rozstrzygnął sąd sprawa jest ewidentna. To, że my płacimy za rozbite wozy w wypadkach wcale nie świadczy, że musimy. Nasze przedsiębiorstwo nie ubezpieczyło pojazdów, nie płaci autocasco. Mnie się wydaje, że likwidacja grupy wypadko-

wej byłaby dla przedsiębiorstwa niekorzystna”.

Zastępca Dyrektora d/s Osobowych inż. **S. Kowalczyk** wyjaśnił zebranym dlaczego musi być prowadzone indywidualne rozliczenie z paliw płynnych.

Sytuację w kraju mamy — jaką mamy. Fakt, że ciężko dziś stwierdzić czego nam brakuje. Potentatem w zakresie paliw płynnych nie byliśmy jednak nigdy. Wraz z próbami porządkowania gospodarki także zwrócono uwagę na paliwa płynne. Po-stanowiono przywrócić wprowadzone już kiedyś normy zużycia. W stosunku do naszego przedsiębiorstwa jest to także zarządzenie NIK. W przedsiębiorstwie prowadzi się kontrolę zużycia na wszystkich liniach zgodnie z obowiązującymi przepisami i wprowadzeniem korekty zużycia, która uwzględniałaby sytuację komunikacyjną Krakowa. Dyrektor **Kowalczyk** stwierdził, iż „zarzuty, że pewne normy nie odpowiadają faktom są nam znane”. Oświadczył, że kierowca nie będzie płacił przepału, jeżeli będzie to wynikało ze stanu technicznego pojazdu. Wskazując na bycie sondażowym w tym zakresie. Oszczędzanie nie jest pomysłem tylko za styczeń i luty br. w przedsiębiorstwie było 40 tysięcy przepału. Ten tamten wywołał masowy protest zebranych kierowców. Pan **Piwo-warczyk** powiedział: „Są różne przyczyny przepałów; jedyna to to, że jesteśmy nadmiernie przeładowani. Dziwne, że za to nikt nas nie karze”.

Kierowcy zazwyczaj pomagają sobie na trasach. Pozwalają na ruchliwą ulicę wyjechać z zatoki przystankowej czy też ulicy podporządkowanej. Nie wiem jak to się ma do przepisów kodeksu drogowego, ale sama wiem z codziennej obserwacji że gdyby nie życzliwość kolegi wyjechał 104 z ulicy Malborskiej byłoby bardzo trudno.

Panu Piwowarczykowi zdarzyło się jednak, że zbesztął go — na szczęście tylko milicjant.

Pan Malec natomiast wskazywał, iż „oszczędzanie jest niemożliwe ze względu na stan techniczny pojazdu. Pisał trzykrotnie, że wycieka 3 do 4 litrów paliwa. Powiedział mi na warsztacie, że to niemożliwe” (?)

Jeżeli nie będzie końcówek „Berlieta” to nie ma co mówić o oszczędzaniu. Przez złe końcówki wypalane są tłoki. Po remoncie kapitalnym autobusy przychodzą ze starymi. Mówili o tym panowie: **Ryszka, Potańczyk, Popczyński**.

Olbrzymi wpływ na przepały mają przepełnienia autobusów. Jako przykład podał linię 106. Jeżeli nie ma tam tylko dwóch z planowanych autobusów, zużywa do 14 litrów paliwa więcej.

Pan Andrzej Winsztal prowadził przez parę dni zapis ile tankuje paliwa wieczorem i ile musi jeszcze dotankować jego zmiennik wyjeżdżając rano na linię. Bywało, że brakowało i 33 litry. Jaka przyczyna ubytku? Zainteresował się, w jaki sposób rozpisywana jest strata. Okazało się, że wchodzi ona w koszty działalności zaplecza.

„Za wyciekający od dłuższego czasu zbiornik powinien kierowca oberwać po uszach. Od czego my tu w warsztacie jesteśmy? Przecież widzicie mnie tu codziennie, dlaczego nie zgłaszacie? Za to wszystko co wpływa na przepały, a więc stan techniczny autobusu, przeciążenie, złe nawierzchnie, my też jesteśmy winni. Jeździmy za astro” — powiedział pan **Samborski**.

Dyskusję o oszczędzaniu podsumował z-ca dyrektora d/s Trakcji Autobusowej inż.

S. Kowalczyk:

„Wątpliwości co do prawidłowych norm na poszczególnych liniach my też mamy. By jednak dyskutować trzeba mieć jakąś analizę, a my jej nie mamy. Oszczędzać musimy bo takie jest zalecenie NIK. Oświadczam, że nikt z was płacił za przepały nie będzie, jeżeli ten zostanie spowodowany stanem technicznym pojazdu, czy przeciążeniem na linii. Niestety, nie będzie tyle wtryskiwaczy, ile potrzeba. Zbyt długo trwa problem sprzętarkowi. Jeżeli w oponach jest o 20 procent mniejsze ciśnienie to zużycie paliwa jest o 18 procent większe. U nas każda nieprawidłowość da się wyeliminować. Najwyższy czas, byśmy robili co do nas należy”.

A tak naprawdę, to chodzi nam także o to, by spowodować to, co powiedział pan **Winsztal**, by kierowca interesował się swoim wozem, by wiedział ile ma tego paliwa, przypilnował tankowania. Nie ma innej możliwości, oszczędzać musimy.

Tu chyba komentarz jest zbyteczny. Naradę w Czyżynach zakończyły wyjaśnienia z-cy dyrektora d/s Pracowniczych mgr **S. Kostro** dotyczące wynagrodzenia za pracę przy podziale bonów żywnościowych i przejść na wyższe grupy absolwentów szkoły przyzakładowej.

M. Żurek zwracał uwagę na słaby poziom wiedzy u absolwentów, nie znających najbardziej elementarnych spraw.

Od kilku miesięcy wśród załogi Zakładu Taksówek daje się zauważyć gorącą atmosferę oraz niepewność naszego jutra, która towarzyszy nam po dzień dzisiejszy. A wszystko to dzieje się za sprawą krążącej po naszym przedsiębiorstwie — i nie tylko — nieprawdziwej informacji jakoby Zakład Taksówek miał zostać rozwiązany z uwagi na swoją nierentowność. W umęczonej odwiecznymi problemami zawodowymi załodze z dnia na dzień powiększał się niepokój. Przysłowiowa oliwa została dolana do ognia podczas spotkania Dyrektora Naczelnego MPK z dziennikarzami krakowskich gazet, które odbyło się na początku bieżącego roku. Nazajutrz po spotkaniu we wszystkich krakowskich dzienni-

du. A rozgoryczenie załogi jest tym większe, że mamy w pamięci jedną z narad roboczych, na której mieli okazję być również przedstawiciele dyrekcji i wówczas w ich słowach byliśmy wzorem dla innych, usłyszeliśmy wiele ciepłych słów o naszej ofiarności, naszym zawodowym zaangażowaniu. Wówczas byliśmy skłonni sądzić, że nasz zawodowy trud jest dostrzegany, ceniony, czuliśmy się potrzebni i miastu, i przedsiębiorstwu. Czy teraz możemy też tak sądzić?

Przed kilkoma dniami odbyło się u nas otwarte zebranie partyjne poświęcone omówieniu wykonania zadań za I kwartał 1981 roku. Wbrew wszystkim przeciwnościom, też osiągnęliśmy dobre wyniki napotykając na chwi-

Kto nas chce sprzedać?

kach ze zdumieniem przeczytaliśmy, że — cytuję:

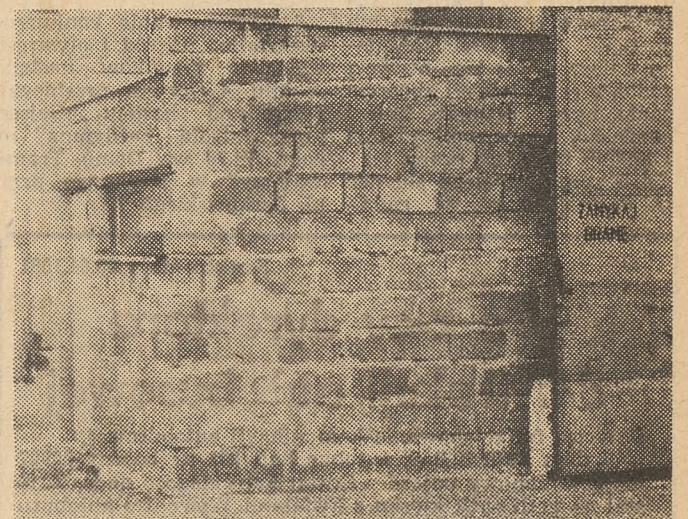
— „Dyrekcja MPK gotowa jest odstąpić posiadane mikrobusy wraz z wyposażeniem technicznym jak również 120 taksówek osobowych będących aktualnie w posiadaniu przedsiębiorstwa a nie przynoszących praktycznie dochodów. (Gazeta Krakowska 6.01.81).

— „Działający przy MPK Zakład Taksówek ma około 120 taksówek osobowych, 67 bagażowych Nys. Dochodowe są jeszcze bagażówki, reszta taboru przynosi straty, wględnie nie daje dochodu” (Echo Krakowa 6.01.81).

„Jak oświadczył dyrektor Wilk — MPK nie jest zainteresowane w prowadzeniu Zakładu Taksówek (Dziennik Polski 6.1.81).

Czytaliśmy te informacje prasowe przecierając oczy ze zdumienia. W tym dniu na osiedlu Zielonym w Nowej Hucie zawrzało. Jak to jest

lowe trudności w trakcji osobowej. Trudności te wynikły z mniej lub bardziej obiektywnych przyczyn. Na pewno je pokonamy, ale pod warunkiem, że nasza praca będzie dostrzeżona nie tylko przez społeczeństwo miasta, ale i również przez naszą dyrekcję. Zakład Taksówek powinien przestać być traktowany raz na zawsze jako coś niepotrzebnego, coś co może być a nie musi. Bo wskaźnik, plany, zadania — to wszystko ważne. Ale nie można przez nie stracić z pola widzenia człowieka, człowieka z kilkudziesięcioletnim stażem pracy w MPK, w naszej załodze jest takich bardzo dużo. Są kierowcy, którzy właśnie w MPK pracując na autobusach stracili najcenniejszy dar jakim może być zdrowie ludzkie, a teraz przez 12 godzin jeżdżą po Krakowie taksówką, bo ktoś przed laty doszedł do wniosku, że jest to łatwiejsza praca... Co znaczy nasze



1. Przybudówka.

możliwe? Słyszałem rozżalone głosy pracowników — aby krakowska prasa — opierając się zresztą na informacjach Dyrektora Naczelnego podała stertere nieprawdziwych — wręcz kłamliwych informacji? Czy można w ten sposób zniweczyć 25-letni trud Zakładu, który właśnie w tym roku będzie obchodził swoje czterdziecie? Czy Zakład, który nawet w roku tak trudnym, jakim był rok 1980 — swój bilans roczny zamyka ponad 5,5 milionowym zyskiem — może być Zakładem nierentownym. A przecież i młodzi pracownicy Taksówek pamiętają lata, kiedy zyski przekraczały nawet 16 milionów złotych? Czy dyrekcja może być niezainteresowana bytnością Zakładu, który niejednokrotnie uratował roczne wykonanie planu przez nasze przedsiębiorstwo?

To tylko kilka z wielu pytań, które cisną się na usta pracownikom naszego Zakła-

Przedsiębiorstwo dla niektórych z nich świadczy wystąpienie jednego z naszych pracowników na wspomnianym zebraniu, który drżącym głosem i z wilgotnymi oczyma pytał: czy po tylu latach ciężkiej pracy i wyrzeczeń mamy odejść w myśl zasady „murzyn zrobił swoje, murzyn może odejść”?

Postawiłem w tym artykule dużo pytań. Pytań, które nas wszystkich dręczą, na które chcielibyśmy otrzymać jak najszybciej odpowiedź. Bo czy można dobrze pracować w niepewności, z perspektywą, która prowadzi do nikąd? A jeżeli są jeszcze w naszym Przedsiębiorstwie ludzie zyciwi Zakładowi Taksówkowi — to może oni powiedzą nam prawdę: czy ktoś rzeczywiście chce nas sprzedać?

Tadeusz Dominiak
korespondent
Zakładu Taksówek

Szukam złotych w oszczędzaniu...

Są to ich pierwsze stawiane w samodzielność gospodarczą kroki. Często głęboko przemyślane i obliczone, tak aby nie stracić a wiele zyskać. Wykorzystać wszystko co można, a w konsekwencji oszczędzić i ... zarobić. I tak minal naszym zakładom już jeden kwartał bieżącego roku. Pierwsze miesiące od wprowadzenia małej reformy gospodarczej. O efektach pracy na zmienionych zasadach rozmawiam z kierownikiem Zakładu Napraw Tramwajów mgr inż. **Zdzisławem Skubiedą** ...

— W roku ubiegłym wykonaliśmy wszystkie remonty. Nic nam nie przeszło poślizgiem na ten rok. W pierwszym kwartale br. zrealizowaliśmy w całości 56 zaplanowanych remontów. Ludzie dostali więc premię w pełnej wysokości. Poza tym 61 pracowników otrzymało premię podwyższoną. W styczniu dałem im wprawdzie tylko 30% premii gdyż na 19 remontów 13 nie zostało zrobionych ale do końca lutego zrobiliśmy 26 remontów tak, że z lutego pozostało tylko 5. W marcu 19 plus 5 z lutego. Na drugi kwartał zaplanowaliśmy 58 remontów. Problem będzie jak zuyknie z częściami zamiennymi. Między innymi brakuje nam łożysk do silników, oporników GRS, szcetek, szczególnie do silników LT-31. Nie mamy też narzędzi — suwniarek, noży tokarskich i wielu innych.

— Jak kształtowały się koszty?
— Nie mamy jeszcze informacji na temat kosztów. Uważam, że informacja taka powinna być nam przekazana do 10 następnego miesiąca. Można je wówczas jeszcze korygować. W tej sytuacji mogę tylko apelować do mistrzów i brzydgadzistów o oszczędzanie materiałów. Uważam jednak, że informacja o kosztach powinna być bieżąca. Decyduje ona przecież o całości naszej działalności. Koszty są limitowane. Jeżeli je przekroczyliśmy to odbije się to na funduszu plac. Oczywiście obniży go. To co zaoszczędzimy, wejdzie do funduszu plac na podwyżki.

— Czy narzucona została Wam ilość remontów?

— Nie. Powinniśmy wykonać w tym roku 303 remonty, bo tyle wynika z przebiegu wozokilometrów. Zaplanowaliśmy tylko 233. Prostu na tyle nas stać. Nawiązaliśmy ścisłą współpracę z przedsiębiorstwem komunikacyjnym w Łodzi na bazie postępu technicznego i kooperacji części zamiennych. Uważamy przedsiębiorstwo to za przodujące w kraju.

— Jak radzicie sobie ze wzrostem cen, która i dziedzinę Waszej produkcji nie ominęła?

— Przyjęliśmy koszty na bazie roku 1980 ale wyższa cen jest niestety faktem. Narzuty rosną. Mimo, że zrobiliśmy kosztorysy na remonty poszczególnych typów wagonów, trzeba w nich uwzględnić wzrost cen. W pierwszym kwartale przy remontach zastosowaliśmy dużo rzeczy regenerowanych ale jak zaczęły splaywać zamówione nawa części zamiennie to koszty zaczęły nam też rosnąć.

— Jak wprowadzacie u siebie „protokół — 68”?

— Aby załoga miała z niego pożytek należy szukać złotych w oszczędzaniu każdego, najmniejszego elementu. Trzeba pracować więcej i lepiej. Czas pracy wykorzystywać na konkretną robotę. Jeżeli zaś chodzi o podział wy-gospodarowanych pieniędzy to uważam, że pracownicy umysłowi potraktowani zostali jak przystawowe piąte koło u wozu, gorzej również zostali potraktowani pracownicy zaplecza dlatego też wyszliśmy z koncepcją aby 30 milionami podzielić na całą załogę — w sposób sprawiedliwy.

Myślę, że więcej szefów naszych zakładów będzie mogło powiedzieć: tak jak mgr inż. **Zdzisław Skubieda** ... „Sądzę na podstawie pierwszego kwartału, że reforma ta powinna nam się opłacić.”

M. BUBACZEWSKA

Komu służy dezinformacja?

Ostatnimi czasy „Głos Nowej Huty” zastępuje na szczególną pochwałę — a to paszkwil napisze, a to wyżyje się na MPK za winy niepopelnione. W nr 10 z 6-12. III. 81 r. pani Małgorzata Węgiel w odkrywczym artykule „Czekanie na Godota — czyli 10-letnia budowa zajezdni” wyraża brzdąca, że coś tam opóźniamy budowę dworca autobusowego niedaleko pętli tramwajowej w Mistrzejowicach. Nie chce zabierać głosu w sprawie tej inwestycji, choć długachne wykonawstwo tego obiektu nie zależy od MPK, a inwestycja, że nasze Przedsiębiorstwo nie chciało się zgodzić na prowizorki niezgodnie z przepisami o bezpieczeństwie ruchu (a więc w trosce o dobro mieszkańców Krakowa), są zwykłą potwarzą.

Chodzi mi natomiast o dwie niepokojące sprawy. Pierwsza, drobniejsza to pomylenie (w tytule) zajezdni z dworcem — to naprawdę nie jest to samo! Za decyzję o lokalizacji zajezdni prawie w środku osiedla sam wybrałbym się do „wszystkich świętych” w Krakowie i Warszawie. Jeżeli już się coś takiego autorce napisało, to gdzie był sekretarz (odpowiedzialny ponoć) i Naczelnik?

Sprawa druga — żenująca, choć staje się już groźna. Chodzi o zasygnalizowany już problem dezinformacji i mobilizacji opi-

nii publicznej przeciwko MPK. Pozwolę podeprzeć się jeszcze jednym przykładem — ostatnim fragmentem artykułu pani Węgiel:

„MPK zajmuje Mla. Czy to jest konieczne w dobie wielkich trudności mieszkaniowych?”

Odpowiadam — absolutnie konieczne. Czy naprawdę liczni kierowcy i motorowi mają być pozbawieni owej „dziupli”, w której mogą chwilę odpocząć, zjeść śniadanie, zrobić siusiu i umyć ręce? W pomieszczeniu tym znajduje się zresztą pulpit sterowniczy sygnalizacji świetlnej, założonej w trosce o bezpieczeństwo pasażerów i zapewnienie utrzymania kursów autobusowych. Chcemy więc jak najlepiej, a przedstawieni zastaliśmy mieszkańcom Nowej Huty za jakowyś imperialistom, kradnących obywatelom apartamenty (jaki to zresztą wielki lokal owo Mla). A chodzi nam, jak zwykle o zapewnienie tym mieszkańcom lepszej i regularniejszej komunikacji.

Powtarzam więc tytułowe pytanie: „Komu służy dezinformacja?” i dodaje drugie: Komu zależy na mobilizowaniu opinii publicznej przeciwko MPK.

A że to temat zbyt obszerny — powróćmy do niego w najbliższym czasie.

ADAM LACH

Konkurs przeciwtytoniowy

Koło Polskiego Towarzystwa Przeciwtytoniowego — PTP w MPK w Krakowie, Redakcja „Sygnałów MPK”, Dział Kultury i Sportu i Dział BHP — zapraszają do wzięcia udziału w konkursie z nagrodami na najlepsze rysunki.

1. Temat konkursu: „Miejsce pracy strefą bezdymną”.
2. W konkursie mogą wziąć udział pracownicy MPK i uczniowie Szkoły Przyzakładowej.
3. Ilość rysunków nieograniczona. Wykonanie rysunku o rozmiarze A4 czarnym tuszem na białym papierze lub kartonie. Na odwrocie rysunku należy podać jego nazwę i godło, a w zaklejonej kopercie godło, nazwę rysunku, imię i nazwisko, adres zamieszkania z kodem i miejsce pracy.
4. Rysunki należy składać w dniach pracy, w godzi-

nach 14.30—16.00 w pokoju nr 76 przy ul. Wawrzynia 15, względnie przysłać na ten adres. W tymże czasie udzielane będą dodatkowe informacje i wyjaśnienia. Wszystkie rysunki przechodzą na własność PTP.

5. Jury, w skład którego wchodzi przedstawiciel Koła PTP, Redakcji „Sygnałów MPK”, Działu Kultury i Sportu i Działu BHP, przyzna nagrody wartości 2000 zł, oraz pamiątkowe dyplomy i odznaki SKZPT.

6. Podsumowanie konkursu, wręczenie nagród i otwarcie wystawy rysunków nastąpi w dniu 4 czerwca, przebiegającym pod hasłem „Miejsce pracy strefą bezdymną” o godz. 14.30 w „Domu Tramwajarzy” w Krakowie przy pl. Serkowskiiego 7.

Kraków dnia 23.04.1981

Do z-cy dyrektora d/s trakcji autobusowej

Dotyczy: funkcjonowania komunikacji autobusowej.

W dniu 22.04.1981 r. autobus linii 201 nr boczny 22907 mający planowy odjazd z Borku Fałęckiego o godz. 22.12 stał na pętli obok kiosku z kwiatami. Wewnątrz autobusu znajdowali się: kierowca, mężczyzna i młoda kobieta. Około godziny 22.17 autobus ruszył i objechał pętlę. Zatrzymał się na przystanku dla wysiadających, gdzie wysiadła kobieta, a następnie podjechał na przystanek dla wsiadających. Dochodziła godzina 22.20. Na przystanku oczekiwało około 70 pasażerów. Wszyscy widzieli jak z autobusu wysiadła kobieta. Fakt ten łączyli z opóźnionym podstawieniem autobusu.

Wsiadający pasażerowie wypowiadali głośno uwagi (zupełnie słuszne) pod adresem kierowcy. Reakcją kierowcy była następująca — jeżeli się coś nie podoba to pasażerowie nie muszą jechać. Niedługo miało się to sprawdzić.

Po zamknięciu drzwi autobus ruszył. Dojechał do polowy wzniesienia „borkowska” i zatrzymał się. Kierowca poinformował pasażerów, że z uwagi na brak paliwa autobus dalej nie pojedzie.

Znowu uwagi pasażerów nie tylko pod adresem kierowcy ale i MPK. Wszyscy wysiedli i udali się na początkowy przystanek aby czekać na następny autobus.

Oświadczenie kierowcy o braku paliwa zaskoczyło wszystkich, a szczególnie mnie, ponieważ pogotowie autobusowe było na pętli Borek Fałęcki do godziny 22.15 i można było uzupełnić paliwo — jeżeli faktycznie zabrakło go w autobusie nr boczny 22907.

O powyższym fakcie zgłosiłem niezwłocznie telefonicznie na Główną Dyspozytornię, gdzie odebrał pan Mazur.

Uważam, że takie postępowanie kierowcy naraża dobre imię innych pracowników jak również przedsiębiorstwa.

Kierując powyższe pismo do Pana Dyrektora z nadzieją, że w razie stwierdzenia nieprawidłowości zostaną wycofane daleko idące konsekwencje służbowe.

LUCJAN BISKUP

(Dokończenie ze str. 1)

Wciśnięty w kąt „9” czy „3” wielokrotnie obserwuję, jak morderczy czeka nie tylko na staruszkę, ale i na lekko utykającego młodzieńca. Pasażerowie też inni: upychają się ciępliwie, nie blokując złośliwie drzwi, coraz rzadziej się kłócą, a czasem (fakt autentyczny spod „Kabla”) pomagają przepchać tramwaj przez

pleć przygotować sobie kilka „haków”, przewidzieć świątek i tzw. „przebiegi kontrolowane”, poszukać układow. Na ludzi postępujących „fair” patrzy się jak na nieszkodliwych wariatów, którzy muszą przegrać. Wciąż nas bagna podejrzliwości, uprzedzeń. Brakuje czasu na mądrą refleksję, na szersze rozpatrzenie zagadnienia. Smutne to,

O domu i kopaniu herbatników

uszkodzony odcinek sieci. A więc chcieć, to móc.

Jeżeli nie będzie nas stać na zwykłe, ludzkie odruchy, na wspólne pchanie „tramwaju żywota”, to nastąpi tragedia, choć formalnie oznaczać to będzie nieprzyjęcie nauk zgodnych z ostatnimi Świątami. Tragedią będzie bowiem znane sobiepańskie niechęć się do losu i wychowaniem tych pokoleń, które przyjdą po nas. Wychowamy ich na sobków, to szybko zginą. Czy mamy prawo ponosić za to odpowiedzialność?

Czego się aktualnie najbardziej boję? Braku szacunku dla partnera i braku prawdziwości. Przyzwyczajeni przez lata do mówienia, nie wprost, kamuflowania intencji, odczuć i wypowiedzi nadal bijemy rekordy we wzajemnym utrudnianiu sobie życia. Po co mówić całą prawdę, gdy przed rozmową le-

pie przygotowaliśmy sobie kilka „haków”, przewidzieć świątek i tzw. „przebiegi kontrolowane”, poszukać układow. Na ludzi postępujących „fair” patrzy się jak na nieszkodliwych wariatów, którzy muszą przegrać. Wciąż nas bagna podejrzliwości, uprzedzeń. Brakuje czasu na mądrą refleksję, na szersze rozpatrzenie zagadnienia. Smutne to,

Nie zabrałbym się do pisania tego tekstu, gdybym nie był przekonany, że wyciągniemy prawdziwe wnioski z ostatnich napięć oraz rodzinnych świąt, że nam się będzie lepiej żyło. Wierzę w to, że potrafimy działać mądrzej i rozsądniej, że przywrócimy sens elementarnym pojęciom z zakresu moralności. Wierzę i w to, że nikt już nikomu nie będzie herbatników wkopywał pod tramwaj.

ADAM LACH

Trzy małe czy jeden duży?

Dla przedsiębiorstwa typu przewozowego takiego jak nasze dysponującego dziennie setkami autobusów i innych samochodów, sprawą niezwykle ważną jest zabezpieczenie w odpowiednią ilość paliwa.

Dwa magazyny paliw płynnych — jeden w ZEA Czyżyny o pojemności 150 tysięcy litrów, a drugi w ZEA Bieńczyce o pojemności 200 tysięcy litrów olejów napędowych są stanowczo za małe, a gromadzone w nich zapasy paliwa starczyć mogą zaledwie na kilka dni. Powinien na okres dwóch tygodni.

Jedna sprawa to, że są stanowczo za małe na potrzeby takiego jak nasze przedsiębiorstwa, druga że zbiorniki są nieprawidłowo umieszczone. Nie wmontowane w ziemi, a usytuowane na zewnątrz, co powoduje utrudnienie przy napełnianiu lub pobieraniu oleju. Spust autocysterny znajduje się bowiem niżej niż wlew do zbiornika co wymaga użycia przy przetankowaniu pompy. Taki sposób pracy stwarza olbrzymie zagrożenie pożarowe.

Nowo budowana przez Przedsiębiorstwo Budowlano Montażowe CPN stacja paliw na terenie ZEA przy Gwardii Ludowej, będzie dysponowała trzema zbiornikami na każdy

rodzaj oleju napędowego. Do każdego z nich przewidziane są też oddzielne dystrybutory. Po ukończeniu I etapu budowy okazało się jednak że nie obejdzie się bez pewnych poprawek. Użytkownicy — załoga Zajezdni — zażądali zamontowania złączek typu momentalnego tej samej średnicy jakie są montowane na węzłach cystern dostawczych, wyprowadzenia rur odpowiadających zgodnie z obowiązującą normą na wysokości 2 metrów i odwodnienia studzienek wlewowch. Można więc mieć nadzieję, że ten nowy magazyn paliwa płynnego będzie w użytkownikowi zdawał egzamin.

Jest jednak pytanie czy nawet po uruchomieniu stacji paliw przy Gwardii Ludowej kłopoty z zabezpieczeniem w oleje napędowe pojazdów MPK zakończą się? Chyba nie. Czy nie warto więc jak postulują kierownictwo Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego pomyśleć już w wybudowaniu centralnego składu paliw płynnych z odpowiednio dużymi zbiornikami na każdy z trzech gatunków olejów napędowych i z boczną na stacji PKP. Zamysł ten trudno ocenić, że jest „na wyrost” biorąc pod uwagę przyrost taboru.

M. B.

LIST OTWARTY

do Ogólnozakładowej Komisji Wyborczej Organów Samorządu Pracowniczego MPK w Krakowie

Zwracamy się do Ogólnozakładowej Komisji Wyborczej Organów Samorządu Pracowniczego z protestem przeciwko ograniczeniom wprowadzonym przez instrukcję wyborczą w stosunku do nas jako pełnoprawnych pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Ograniczenie w prawach pracownika stanowi §9 Instrukcji wyborczej który stanowi, że biernie prawo wyborcze przysługujące pracownikom o 3-letnim stażu pracy w przedsiębiorstwie. Uważamy to za nonsens i powrót do dawnych ocen pracownika, które bardzo wysoko premiowały długi staż pracy, zaś mniej faktyczne umiejętności i zdolności pracownika. Nie uznajemy również tzw. „specyfiki przedsiębiorstwa” gdyż jest to czynnik subiektywny, zaś każde przedsiębiorstwo ze swoimi zadaniami jest ze swej natury wartościowo obiektywne. Co najwyżej można mówić o adaptacji pracownika w przedsiębiorstwie, ale jest to zależne od indywidualnych cech pracownika. Wieleletnia praktyka w jednym miejscu pracy może świadczyć o jego solidności i zdolnościach, ale również może świadczyć o jego niezdarności i zużyciu. Z kolei zmiany przedsiębiorstw mogą dawać korzyści płynące z bogatego doświadczenia, ale i rodzą niebezpieczeństwo natury tzw. „lotnego ptaka” lub też braku umiejętności. Właściwa ocena pracownika jest zależna od konkretnej osoby i a priori nie można decydować. Stąd też uważamy, że szablonowe przyjęcie ograniczenia prawa wyborczego biernego jest ograniczeniem niesłusznym.

W naszym odczuciu zgłoszenie kandydata do Samorządu Pracowniczego powinno być oparte na rzetelnej ocenie jego umiejętności i kwalifikacji bez względu na staż pracy w przedsiębiorstwie.

Stąd też postanawiamy, że w wyborach tych udziału brać nie będziemy.

Andrzej Bemer
Zdzisław Okular

Nareszcie w przedsiębiorstwie doczekaliśmy się ładnych fasonów z dobrego materiału MPK-owskich mundurów.

Od lat wszystkie przedsiębiorstwa komunikacyjne w kraju były zaopatrywane w mundury centralnie. Szły w więźniowie. Na fason i jakość materiału przedsiębiorstwo nie miało wpływu. Były ciagle awantury — u nas także — że niemodne, niepraktyczne, „liczy” materiał.

Pierwsze wylamało się nasze przedsiębiorstwo. Kierowni-

wszyscy. Tak było w ubiegłym roku. W tym — zagrożono widmo powrotu do starych typów mundurów bo...

Kęty odmówiły sprzedaży materiału. Po prostu brak.

Na dzień dzisiejszy problem udało się chyba zażegnać. Zainteresowani starają się bowiem o materiał bardzo podobny gatunkowo i kolorystycznie do tego, z którego dotąd szły mundury. Prawdopodobnie się uda.

Z koszulami zrobiliśmy wyłom już znacznie wcześniej bo od 1975 roku szyje je dla na-

Jak z żurnalu

czka Sekcji Gospodarki Odzieżowej zaczęła szukać materiału, który z jednej strony byłby odpowiednio przewiewny a z drugiej jednak z dodatkami włókna sztucznego, by zbytnio się nie gnił.

Pani Zbigniewa Proskurnicka — bo o niej tu mowa — sprowadziła próbki materiałów, przedstawiła je przyszłym użytkownikom i zaakceptowały przez nich kupiła w Kętach koło Bielska.

Wcale nie mniejszym problemem okazało się wyszukanie wykonawcy. Tutaj z pomocą przyszedł I sekretarz KZ PZPR tow. Ryszard Borowski „Vistula” zobowiązała się nas umundurować. Usatysfakcjonowani byli

szego przedsiębiorstwa spółdzielni Dąbrowskiego. Wprawdzie także w tym roku wydawało się, że koniec z tymi usługami — bo trzeba w pierwszej kolejności zaspokoićabywcę indywidualnego, ale pani Proskurnicka także udało się utrzymać przy naszych zamówieniach wykonawcy...

A tak już na marginesie krwaty także sprowadzamy wprost z wytwórni w Łodzi. Są więc aktualne z „modą”.

W zakresie ubioru swoich pracowników staliśmy się prekursorami wśród przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju. Przyjeżdżają do nas po wzory.

F. S.

POZIOMO: 7) Algebra z

niewiadomą. 8) Zabija owa-
dy i chwasty. 9) Wyspa na
Morzu Śródziemnym. 10) Na
słupie elektrycznym. 11) Po-
moc finansowa, subwencja.
12) Środek koła. 13) Wojsko
z góry. 14) Okres pobytu na
wczasach. 17) Pożywienie. 19)
Walka z chorobą. 22) Słodko
na języku. 23) Niepewność,
wahanie. 24) Drobne towary
na okręcie. 25) Roślina ozdob-
na.

PIONOWO: 1) Wróg na ty-

łach. 2) Mocne strzelanie. 3)
Brak kultury. 4) Koniec, kres.
5) Miesiąc. 6) Nauka badają-
ca dźwięki mowy. 15) Duże
smaczne śliwy. 16) Pajęczak
ze znaku Zodiaka. 17) Obel-
żywy utwór literacki. 18) U-
czony we wszechświecie. 20)
Zachęcanie do kurnia. 21) Go-
libroda, felczer.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI
Z NR 7

Poziomo: Dierżawa, marga-
ryna, kuracjusz, ostrężyna,
ekstol, strażak, antatek, pier-
nik, sekstet, atrybut, marsza-
łek, rozbójnik, miedlenie, wal-
cownia.

Pionowo: Frezarka, frasu-
nek, traszka, komfort, kurate-
la, sprężyna, rozśadek, kaplan-
ki, strzelba, spojówka, rakie-
ta, borowik.

„SYGNAŁY MPK” — Dwu-
tygodnik Miejskiego Przedsię-
biorstwa Komunikacyjnego w
Krakowie. Redaguje zespół:
Maria Bubaczewska Janina
Dziuro, Krzysztof Gacek
Filomena Serwin. Zdjęcia
Stanisław Makarewicz.

Adres Redakcji: MPK Kra-
ków ul. Wawrzynia 15 p. 13.

Druk: Prasowe Zakłady
Graficzne RSW „Prasa —
Książka — Ruch” Kraków, ul.
Wielopole 1. Nakład 3000. H-14

KRZYŻÓWKI

