

Komu potrzebny SAMORZĄD?

Tegoroczne obchody Dnia Strażaka przybrały już tradycyjnie uroczysty charakter. Na terenie zajezdni autobusowej w Czyżynach odbyły się międzyzakładowe zawody sportowo-pożarnicze jednostek MPK. Na obchody strażackiego święta w MPK przybył naczelnik dzielnicowy Kraków-Śródmieście mgr. Mieczysław Ciołczyk, ppk. p.o. Aleksander Matusik — z-ca Kom. Straży Pożarnych m. Krakowa, Komendanci Rejonowi Straży Pożarnych, w spotkaniu tym udział wzięli członkowie zarządu Dzielnicowego Kraków-Śródmieście, kierownicy Zakładów.

Dni Ochrony Przeciw-Pożarowej

Gospodarstwo zapoznało się z wyposażeniem technicznym jednostek OSP a także obserwowało pokaz ćwiczeń bojowych. I miejsce zdobyła jednostka z ZET — Nowa Huta, II miejsce — Zakład Napraw Tramwajów, III miejsce Zakład Eksploatacji Autobusów.

Wyróżniającym się aktywnością w Związku OSP wręczono odznaczenia, dyplomy i listy pochwalne. Druh Antoni Trzmiel został odznaczony złotym medalem za zasługi dla pożarnictwa. Srebrnym — Marian Luty i Stanisław Kasprzyk oraz brązowym — Zbigniew Czopek.

Już czwarty rok trwa w organizacji współzawodnicztwa zakładowe o najlepszą jednostkę OSP w MPK. W roku 1980 najlepsze były jednostki: I. Czyżyny, II. Zakład Napraw Autobusów, III. ZET — Nowa Huta.

JADWIGA WOJTAŚ

22 maja br. Nadzwyczajne posiedzenie plenarne KZ PZPR. Porządek Plenum to: forma wyboru delegata na IX Zjazd Partii, informacja o realizacji w przedsiębiorstwie wniosków pokontrolnych Zakładowej Rewizji Gospodarczej, wyborów do Rad Pracowniczych i o rozmowach ze skompromitowanymi członkami partii.

Plenum przez głosowanie ustaliło, że delegat na IX Zjazd Partii powinien być wybrany spośród delegatów wybranych na Zakładową Konferencję Wyborczą. Kierowano się zasadą, że mandat delegata trwa dwa lata a przecież tych ludzi w nowych warunkach obdarzono zaufaniem. Upadł tym samym wniosek by dokoptować do wybranych już delegatów dodatkowych członków, których ewentualnie zaopiniowałyby egzekutywa poszczególnych POP.

Kontrowersję natomiast wzbudziła sprawa rozpatrywania stopnia realizacji wniosków pokontrolnych Zakładowej Rewizji Gospodarczej. Bo, niby dlaczego partia ma się zajmować np. zarządzaniem nr 9/80 pkt. V mówiącym iż zobowiązuje się Zakład Zaopatrzenia Materiałowego do upłynnienia z TKKF nieprzypadkowych dla MPK składanych stołeczków drewnianych? Jakos trochę banalnie wygląda mi relacja stołeczków drewnianych czy też w innym przypadku obie-racza do ziemniaków wobec

polityki w dosłownym znaczeniu. Nie takie to jednak proste patrzeć inaczej na sprawę. Ogólnie rzecz biorąc mało zakładów naszego przedsiębiorstwa — a raczej mało kierownictw zakładów — przejmując się zaleceniami pokontrolnymi Rewizji Gospodarczej. Na potwierdzenie przytoczę trochę danych. Na ogólną ilość wniosków 253 z roku 1980 bez odpowiedzi pozostaje 45. Pozwala to przypuszczać, że nie zastosowano się do zaleceń komisji.

Komisja Rewizyjna nie powinna być li tylko „sztuką dla sztuki”. Nie będę tu wnikać dlaczego jej zalecenia są lekceważone, zwracam jednak uwagę, że reforma gospodarcza już obowiązuje. Wprawdzie nie zupełnie jeszcze wiadomo na czym do końca ona polega — brak ustawy o przedsiębiorstwach — wiadomo jednak, że przedsiębiorstwa będą na własnym rachunku, a więc muszą być rentowne. Nie jestem przekonana, czy na te rentowności nie będą wpływać bezsensowne zakupy typu „stołeczki drewniane”. Inna rzecz to czy na pewno Egzekutywa KZ PZPR powinna zajmować się tą sprawą. Zgoda, że skoro administracja nie mogła — czy nie chciała — tym się zająć ktoś musiał. Czy jednak nie należałoby zastanowić się nad sprawą kto powinien odpowiadać za brak kontroli realizacji swoich zarządzeń? No i moim skromnym zda-

nem bardzo ważna sprawa — powstawanie Rady Pracowniczej. Ważna? Owszem. Tylko komu potrzebna Rada Pracownicza? Okazuje się, że najbardziej... renciście Stanisławowi Szymańskiemu — przewodniczącemu Komisji Wyborczej.

Partii może i zależy by Rada Pracownicza powstała (pierwsza jej sesja miała się odbyć 30 kwietnia br.), ale nie angażuje się w jej powstanie, by potem nie mówiono, że „ta Rada także nie jest demokratyczna bo została narzucona”.

Dyrekcji — wcale, no bo po co angażować się w powstanie a może i umocnienie się czynnika, który mógłby się okazać silnym partnerem w zarządzaniu. Związek NSZZ „Solidarność” po co na dzień dzisiejszy ma dzielić się kompetencjami, skoro można mieć wszystko? Argument także jest: nie ma ustawy ani o związkach, ani o samorządzie, ani o przedsiębiorstwach. Dobrze więc jest jak jest.

Nie będę tutaj szczegółowo wdawała się w relacje co już zostało zrobione, bo praktycznie nie zostało zrobione — chociaż bardzo się napracowano — wiele. Niby paradoks a jednak.

Na trzydziestokiluosobową komisję pracowało najwyżej osób 5. Ta garstka pod przewodnictwem Stanisława Szymańskiego opracowała projekt: ordynacji wyborczej, uprawnień, zadań, obowiązków i praw przyszłej Rady

Pracowniczej. Rzecz skończyła się na wyborach oddziałowych — czasem już konkretnych władz, czasem delegatów. Przeważnie skończyła się na niczym. O założeniach działalności przyszłej Rady już pisaliśmy, nie będę więc się powtarzać. Dlaczego więc pomimo dużych kompetencji i wpływu załogi na zarządzanie sprawa się wyłożyła?

Jak już zaznaczyłam administracja „nie widziała interesu” w powstaniu Rad. Dlaczego więc miano by się angażować w coś co byłoby ważne i decydowało, a tym samym ograniczało dyrektorską wolę?

Acha przepraszam było zarządzanie dyrektora by umożliwić w zakładach powstawanie Rad, ciekawe który kierownik został rozliczony z tego jak interesował się i angażował w prace powstawania Rad Pracowniczych? Czyżby nie było takiej potrzeby?

Ogólnie rzecz biorąc KSR-y nie zdążyły egzaminu. Nie chciałabym tu powiedzieć, że te nasze MPK-owskie, były gładkie, układowe i nikomu nie wadziły. Wiem być może nieoficjalnie, że wadziły i to nieźle. Rzecz chyba nie w tym, że KSR-y nie miały uprawnień. Dowcip polega na możliwości egzekwowania tych uprawnień.

My chyba niestety zbyt szybko rozwiązaliśmy KSR, nie mając nic w zamian.

FILOMENA SERWIN

● Wyjątkowo uczciwy okazał się motorniczy tramwaju linii „3” kolejny 6.7 kwietnia br. w godzinach przedpołudniowych Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy zawiadomiony został o zdarzeniu w ulicy Limanowskiego. Inspektorzy nie uznali winnym motorniczego. Natomiast on sam oświadczył milicji, iż wina była jego i „prosi o mandat”. Zyczeniu uczyniono zadość.

● A „UFO” nadal się nie pojawia i przystanków nie myje. Mimo iż tym zainteresowały się czynnik dyrekcyjne sprawy uruchomienia wozu „UFO” nie zakończono. Szkoda bo zima się jednak zbliża i wtedy mycie przystanków będzie raczej niemożliwe.

15 dni w MPK

● Ze w Krakowie od przystanków „ciasno” wszyscy wiemy. Postulują więc kierowcy wszędzie i wszystkim by część polikwidować, bądź chociaż trochę stałych zmienić „na żądanie”. I... stało się. W ul. Norwida uczyniono takowy dla 139. Szkoda tylko, że niektórzy kierowcy uznali, iż w takiej sytuacji wcale zatrzymywać autobusu na tym przystanku nie muszą. A pewnie. Studenci młodzi, niech chodzą piechotą. Tylko patrzeć jak zrobimy „rewolucję przystankową” i będą na liniach dwa przystanki: początkowy i końcowy. Jedyny to sposób na rozładowanie tłoku i przedłużenie żywotności naszego taboru.

● Strasznie opornie odbywa się egzekwowanie odpowiedzi na skargi z Zakładu Eksploatacji Autobusów z Woli Duchackiej. Szkoda bo do kursowania autobusów „z Woli” zastrzeżeń chyba nie ma.

● Nasze gratulacje dla Zakładu Torów za sprawny i szybki remont torowiska w ul. Zwierzynieckiej i Kościuszki. Szkoda tylko, że przy okazji... zdemastrowano MPK-owską sygnalizację świetlną. Wprawdzie pracownicy Zakładu Budowlanego już uszkodzenia naprawili, ale „załatwiać” dodatkowych prac temu Zakładowi nie trzeba, bo na jego brak raczej nie narzeka.

● Ślepa sygnalizacja na petlach tramwajowych — trzeba przyznać uczciwie — nie zawsze jest „efektem” działalności torowców. Ostatnio brakowało bowiem żarówek 60 i 75 V. Zaopatrzenie stanęło jednak na wysokości zadania i żarówki zdobyto. Pozwoliło także na zakup „na paragon”.

● Po kilku kontrolach szybkości na ulicach Dominikańskiej i Franciszkańskiej motorniczowie nagłe „złocili” wyczucie prędkości. Przeliczenia szybkości sa w tej chwili rzędu paru kilometrów, a nie jak dotychczas... dwudziestu.

● Informacja dla pasażerów na MPK-owskich przystankach od wspaniałej nie należy. Uzupelniono ją od ul. Wielickiej do Dworcowej. No i można było się nie „chwalić” aż... dwa miesiące. No co pasażerowie widocznie uznali że sa już „poinformowani” i... zniszczyli tablicę. Można i tak.

F.S.

PRASOWKI

O terroryzmie i kacu moralnym

Dzisiaj polecam specjalnie, choć niewesoła „prasówka”. Gdzieś w 1979 roku depe-szowiec z ówczesnej „Gazety Podlubiowej” opatrzył informację o próbie uprowadzenia autobusu z młodzieżą jako zakładnikami przez granicę czesko-RFN-owską tytułem „Terroryzm coraz bliżej”. Naczelnik musiał się ugiąć i tytuł zmienił na jakiś „neutralny”.

Problem jednak pozostał i wciąż narasta. Piszę te słowa po wydarzeniach na placu św. Piotra. Wstrząsnęły one całym światem, a szczególnie nami, Polakami. Nauczaliśmy się nie strzelać do siebie — na placu św. Piotra strzelono w nas. Czy jesteśmy jednak bez winy?

W telewizji wystąpienia przedstawicieli KG MO ujął się zastraszający wzrost przestępczości, zbierająca jale bandytyzmu; codziennie informacje o łamaniu prawa, gwałceniu zasad współżycia społecznego w tym o gwałceniu nieletnich. Sprawcami tych niekcesów są przeważnie ludzie bardzo młodzi.

Mają zapewnioną bezkarność — nikt z tłumy nie interweniuje.

A u nas, w królewskim Krakowie? Potężny, imponujący biały marsz i grupa gówniarzy, którzy w trakcie Podniesienia strzepywali popiół z petów na głowy kłęczących. Na kolumnie miejskiej „Gazety Krakowskiej” (19.05.) informacja o matce, której nie chciano przyjąć w szpitalu z umierającym dzieckiem, sąsiaduje z powtarzaniem MO, poszukującym świadków „wyczynu” naszego motorowego, który 25 kwietnia okolo godziny 22 koło Hali Targowej przytrzasnął dziewczyną 26-letniego męż-

czyzny. Nikt nie zareagował, nikt nie nie pamięta. Ot, „tylko” zginął człowiek, życie toczy się nadal.

Nie wiem, czy sprawca wypadku po ewentualnym przeczytaniu tego artykułu pobije mnie, czy też nie. Jest mi to obojętne. Chyba zresztą sam nie pobije, podpuści kolegów, bo żyjąc wśród nas będzie chciał się schować w tłumie. Chcę mu tylko życzyć spokojnych snów i długoletniej pracy w naszej firmie. Jak przepracuje z 30 lat, to z pewnością wystara się o odznakę „Zastuzony dla MPK” i zdąży odchowić wnuka. Czy będzie im zawżę mógł spojrzeć w twarz, to już jego sprawa. Obecnie tłum tylko pa-

trzy. Obojętnie. Patrzy na ulicy, w kinie, w tramwaju. „Dziennik Polski” (nr 98) donosi np., że ze specjalnie zamkniętego przez motorowego wozu uciekli bezkarnie przylapani na kradzież kieszonkowcy.

Sami też padamy ofiarami agresji. Niedawno „Głos Nowej Huty” (nr 20) opisał finał pijackiej rozróby niejakiego Adama K., który na końcówce linii „14” w Rieczykach pobit motorową. Kobieta z trudem uratowała przechodzień i kolega z „20”. Do tragedii nie doszło zupełnie przypadkowo: przechodzień lub motorowego mogło nie być, mogłi też „nie zauważyć” zająca. Okazał się po prostu porządnym ludzmi.

Czy to dużo, czy mało? Nie wiem.

Porządnym człowiekiem był Adam K.: niekarany, dobry fach w ręku, żonaty. Zeszmacił się do końca w sądzie twierdząc, że „to poszkodowana dokonała ataku. Nie zazdrościsz sądziom Sadu Rejonowego w Nowej Hucie, gdyż musieli wydać na tego człowieka wyrok. Wyrok zresztą uczciwy: 1,5 roku ograniczenia wolności, odszkodowania dla poturbowanych uczestników zajścia. Adam K. ma jednak zbyt wielu kompanów w całym kraju: na „górze” i w „dole”.

Nie można się dać zwariować, nie reagować na zło, a swoją reakcję tłumaczyć kaczem. Na kacu” i tym fizycznym i tym moralnym nie da się po prostu żyć. Przepraszam: żyć GODNIE. Naukę godności głosił zawsze Wielki Nieobecny — Stefan kardynał Wyszyński. Odejdzie wielkiego patrioty, przywódcy i moralisty zjednoczyło wszystkich Polaków. Czy jednak na długo?

ADAM LACH

Skład Krajowej Komisji Koordynacji Komunikacji Miejskiej stanowili wybrani na pierwszym Zjeździe w Poznaniu przedstawiciele Komitetów Założycielskich NSZZ „Solidarność” z poszczególnych przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju. — KKP uważa, że w jej ramach winny działać sekcje zawodowe (branżowe), których działalność opierać się będzie na wytycznych opracowanych przez KKP „w sprawie powołania i funkcjonowania sekcji zawodowych w NSZZ „Solidarność”. KKKKM zwołała od 18 do 21 maja Zjazd Delegatów

NASZ KORESPONDENT INFORMUJE

W Szumiradzie ustalono

wszystkich przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej, które przesyłały protokoły z zebranych wyborczych w swoich zakładach pracy. W Zjeździe udział wzięło 140 delegatów uprawnionych do głosowania. NSZZ „Solidarność” z MPK Kraków reprezentowali: Stanisław Dyląg, Krzysztof Maciejowski i Michał Żurek.

18 MAJA

Obrady rozpoczęły się od wysłania telegramu do Papieża Jana Pawła II z okazji 61 rocznicy urodzin.

W tym dniu przedstawiono zebranym delegatom sprawozdanie z działalności KKKKM. Mówiono o fatalnym stanie taboru i zapleczu komunikacji miejskiej w Polsce, o zasadach wynagradzania i układowie zbiorowym, o strukturze organizacyjnej komunikacji miejskiej i działalności finansowej przedsiębiorstwa komunikacji. Poruszono również sprawy bhp.

19 MAJA

Ten dzień był przeznaczony wyłącznie na dyskusję. O problemach, które we wszystkich zakładach komunikacji miejskiej są podobne dyskutowano około 10 godzin. Zaczęły się tylko kilka z nich:

Kolega z Piły — pan Kazimierz — stwierdził, iż przydział taboru dla danego województwa winien być zwiększony w przypadku otwierania nowych oddziałów komunikacji miejskiej. Dodał, iż należy przestrzegać zasady przydzielania taboru dostosowanego do wymogów komunikacji miejskiej. Wypowiadał się również z ujednoliceniem stawki zaszerogowania kierowców autobusowych we wszystkich przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. Jest również za rozwiązaniem problemu zaliczenia kierowcom autobusowym do stażu pracy okresów zatrudnienia przed przejściem do pracy komunikacji miejskiej.

Kolega Pawlikowski z Piotrkowa Trybunalskiego stwierdził, że Protokół 68 nie satysfakcjonuje załóg przedsiębiorstw, które w dalszym ciągu domagają się ostatecznego podpisania układu zbiorowego regulującego w sposób kompleksowy sprawy placowe pracowników przedsiębiorstw komunikacyjnych. Wniósł o ujednolicenie wypłat za pracę kierowców autobusowych i motorniczych w wolne soboty. Mówca ustosunkował się po-

nadto do treści aktualnie obowiązujących aktów normatywnych charakteryzujących ekonomiczną stronę działalności przedsiębiorstw (Uchwała nr 118 Rady Ministrów), w myśl których niedyrektywność funduszu plac w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej uwarunkowana jest uzyskaniem planowanego zysku.

Ciekawą propozycję zgłosił kolega Jarmuła z Tarnowa. Celem umysłowania przedstawicielom resortu wagi problemu komunikacji miejskiej zaproponował wprowadzenie „dni prawdy” to jest spowo-

dowanie wyjazdów na linie pojazdów wyłącznie sprawnych technicznie.

Kolega Żurek z Krakowa stwierdził m. in., iż opracowywany nowy kodeks drogowy winien uwzględnić pierwszeństwo włączania się do ruchu pojazdów komunikacji miejskiej. A górna granica wieku emerytalnego dla kierowców autobusowych winna wynosić 55 lat. Wystąpił również z propozycją uchwalenia rezolucji o zaprzestaniu przesładowań za przekonania.

Na konieczność utworzenia silnego departamentu komunikacji miejskiej wskazał kolega Kazimierz z Poznania. Zwrócił też uwagę na konieczność ostatecznego uregulowania wynagrodzeń kadry technicznej to jest mistrzów, tryandzistów oraz specjalistów.

Kolega Janczak z Łodzi poruszył sprawę różnic w uposażeniu i uprawnieniach pozapłacowych pomiędzy pracownikami oświaty a instruktorami nauki zawodu w szkołach przyzakładowych.

Można by powiedzieć, że wszystkich dyskutantów dręczały te same kłopoty co nas w krakowskim MPK, że wszyscy poprzez swoje propozycje chcą jakoś udrożnić sytuację przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. W całym kraju z myślą o polepszeniu warunków swojej pracy jak i bezpieczeństwa przewożonych pasażerów.

20 MAJA

Delegaci biorący udział w Zjeździe przegłosowali wniosek o rozwiązaniu KKKKM NSZZ „Solidarność”. W tajnym głosowaniu na 140 delegatów przy 17 głosach sprzeciwu i 1 wstrzymującym się powołano Krajową Radę Sekcji Komunikacji Miejskiej i ustalono, iż skład Rady powinien tworzyć 21 osób. W dalszej kolejności przystąpiono do zgłaszania kandydatur do Krajowej Rady Sekcji. Na zgłoszone 32 kandydatury przeprowadzono tajne głosowanie i zgodnie z ordynacją wyborczą wybrano 21 osób, które tworzą KRSKM NSZZ „Solidarność”. Na swym pierwszym posiedzeniu KRSKM dokonała w tajnym głosowaniu wyboru siedmioosobowego Prezydium. Przewodniczącym został — Henryk Bojanowski z WPK Wałbrzych.

21 MAJA

...Zjazd upoważnił KRSKM do prowadzenia rozmów z Ko-

misją Rządową ds. Związków Zawodowych.

Krajowa Rada Sekcji zgodnie z planowanym terminem spotkania z kierownictwem MAGTIOŚ oraz przedstawicielami resortów: MPM, MPMOIR, MEIEA, MFC, MF, MPPISS rozpoczęła rozmowy w dniu 28 maja w siedzibie naszego ministerstwa. W ich wyniku ustalono powołanie wspólnych zespołów roboczych do rozpatrzenia problemów stanu komunikacji miejskiej w Polsce, bhp w komunikacji miejskiej, organizacji zarządzania i finansowania w tych przedsiębiorstwach. Har-

monogram pracy ustalał zespół na swych pierwszych posiedzeniach. Zespół bhp rozpoczął prace już 3 czerwca. Pozostałe zespoły przystąpią do pracy nie później niż 15 czerwca.

Uzgodniono w zespołach roboczych, że ustalenia po uzyskaniu akceptacji kierownictwa MAGTIOŚ i KRS NSZZ „Solidarność” Komunikacji Miejskiej będą sukcesywnie wdrażane. Sprawy nie objęte tematyką a wynikiem podczas prac poszczególnych grup roboczych będą włączone do prac tych zespołów.

STANISŁAW DYŁĄG

Dwa pytania:

Janina Dziuro: — Jaki jest cel powołania KRS NSZZ „Solidarność” Komunikacji Miejskiej?

St. DYŁĄG: — Skoordinowanie działań wszystkich przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w kraju celem ujednolicenia stawek placowych, gospodarki taborem, częściami zamiennymi, schematów organizacyjnych jak i podjęcia wspólnych działań dla rozwiązania problemów dla wszystkich zakładów tego typu problemów.

J. Dziuro: — Czego się Pan spodziewa po pracy tych zespołów? Czy nie przedłuża czasu załatwiania nabrzmiałych bardzo dziś spraw w komunikacji miejskiej. Czy aby nie będziemy mogli po paru miesiącach powiedzieć wzorem Austriaków, że jak się nie może czegoś załatwić to powołuje się komisję lub zespół?

St. DYŁĄG: — Odpowiem Pani po pierwszych spotkaniach w grupie roboczej.

J. Dziuro: — Informuję, iż w skład Rady wszedł wiceprzewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w MPK Kraków Stanisław Dyląg, który również reprezentuje grupę roboczą zajmującą się zaopatrzeniem w tabor i części zamienne, stanem zapleczu technicznego i warunkami pracy oraz gospodarką remontową w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej w kraju. Przekazuje prośbę pana St. Dyląga by dyrektorzy uaktualniali przekazane mu analizy w sprawach, którymi zajmuje się w grupie roboczej KRSKM NSZZ „Solidarność”.

Dziękuję za rozmowę.

Janina Dziuro

REGULAMIN

ZAKŁADOWEJ KOMISJI REWIZYJNEJ PRZY NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” W MIEJSKIM PRZEDSIĘBIORSTWIE KOMUNIKACYJNYM W KRAKOWIE, UL. WAWRZYŃCA 13

Zakładowa Komisja Rewizyjna NSZZ „Solidarność” przedkłada do konsultacji członkom załogi projekt regulaminu Komisji. Zwraca się z prośbą o nadsyłanie do siedziby „Solidarności” MPK (ul. Wawrzyńca 13, p. 4), wszelkich uwag, wniosków i propozycji. Wszystkie nadesłane materiały zostaną wraz z regulaminem przedłożone na Walnym Zgromadzeniu Delegatów celem ustalenia ostatecznego kształtu regulaminu.

Zakładowa Komisja Rewizyjna NSZZ „Solidarność”

Rozdział I. Postanowienia ogólne.

§ 1 Zakładowa Komisja Rewizyjna Niezależnego, Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”, zwanego dalej Związkiem, jest społecznym organem kontroli wewnętrznej, powołanym przez walne zebranie delegatów.

§ 2 Celem wykonania zadań określonych w statucie Związku Komisja Rewizyjna ma prawo i obowiązki kontroli wszelkiej działalności Związku.

§ 3 Komisja Rewizyjna sprawuje stały nadzór społeczny nad gospodarką funduszami i majątkiem Związku.

§ 4 Komisja Rewizyjna bada zgodność podejmowanych uchwał ogólnych z postanowieniami statutu.

§ 5 W razie stwierdzenia pogwałcenia norm statutowych Komisja Rewizyjna wnosi o cofnięcie uchwały.

§ 6 Komisja Rewizyjna przedkłada na piśmie Prezydium Komisji Zakładowej i innym organom Związku swoje wnioski i zalecenia. Wszystkie ogniwa zobowiązane są odpowiadać pisemnie na złożone wnioski i zalecenia w ciągu czternastu dni od ich złożenia, oraz realizować je w terminie uzgodnionym z Komisją Rewizyjną.

§ 7 Sprawy sporne między Komisją Rewizyjną a Komisją Zakładową rozstrzyga Komisja Rewizyjna przy MKZ Małopolska.

§ 8 Komisja Rewizyjna wnosi o udzielenie absolutorium ustępującym członkom władz wykonawczych Związku.

§ 9 Władze wykonawcze Związku zobowiązane są udzielać wszelkiej pomocy organizacyjnej i dowodowej, niezbędnej do wykonywania zadań i funkcjonowania Komisji Rewizyjnej.

§ 10 Komisja Rewizyjna podejmuje działania z własnej inicjatywy lub na podstawie wszelkich wniosków, zażaleń, uwag oraz sygnałów o zjawiskach powodujących ujemne następstwa w działalności Związku.

Rozdział II. Przepisy organizacyjne.

§ 10 Komisja Rewizyjna składa się z siedmiu osób. Komisja wybiera ze swego składu: przewodniczącego, wiceprzewodniczącego, sekretarza i członków.

§ 11 Wnioski Komisji Rewizyjnej są ważne, jeżeli zostały podjęte w obecności quorum.

§ 12 Członek Komisji Rewizyjnej nie może pełnić funkcji w innych ogniwach Związku.

§ 13 Komisja Rewizyjna obejmuje okres działalności od chwili powołania do chwili wyborów nowych władz Związku.

§ 14 Komisja Rewizyjna działa w oparciu o statut Związku i niniejszy regulamin.

§ 15 Posiedzenia Komisji Rewizyjnej odbywają się nie rzadziej niż raz na kwartał.

§ 16 Posiedzenia Komisji Rewizyjnej zwołuje

przewodniczący, wiceprzewodniczący lub na wniosek quorum sekretarz.

§ 17 Z każdego posiedzenia Komisji Rewizyjnej sekretarz sporządza protokół, który następnie zatwierdza przewodniczący.

§ 18 Nieusprawiedliwiona, dwukrotna nieobecność w posiedzeniach Komisji Rewizyjnej powoduje wykluczenie członka z Komisji.

§ 20 Komisja Rewizyjna ma prawo wykluczyć ze swego grona członka, który prowadzi działalność sprzeczną ze statutem i interesami Związku. Uchwałę w tej sprawie podejmuje Komisja Rewizyjna zwykłą większością głosów w pełnym składzie.

Rozdział III. Prawa i obowiązki członków Komisji Rewizyjnej.

§ 21 Członkowie Komisji Rewizyjnej mają prawo: a) uczestniczyć z głosem doradczym w zebraniach, posiedzeniach Komisji Zakładowej i Komisji Oddziałowych.

b) kontroli i lustracji imprez organizowanych przez Związek na terenie przedsiębiorstwa.

§ 22 Członkowie Komisji Rewizyjnej w swej działalności związani są statutem Związku oraz obowiązującymi przepisami prawnymi.

Rozdział IV. Szczegółowe uprawnienia Komisji Rewizyjnej.

§ 23 Do zadań Komisji Rewizyjnej w szczególności należy:

- a. kontrola ewidencji członków
- b. kontrola planów pracy, sprawozdań oraz innych akt i dokumentów
- c. zabezpieczenie dowodów i majątków kontrolowanych jednostek
- d. żądanie ustnych i pisemnych wyjaśnień od osób zainteresowanych oraz świadków
- e. kontrola działalności finansowej Związku: — obrotu środkami pieniężnymi i rzeczowymi, oraz dokumentów o charakterze rozliczeniowym, — rzetelności i prawidłowości prowadzonej inwentaryzacji składników majątkowych — zgodności prowadzonej gospodarki finansowej z obowiązującymi przepisami
- f. kontrola wszelkiego rodzaju sygnałów o: — wypadkach w działalności ogniw Związku, — niegospodarności i nadużyciach, — biurokratyzmie i tendencjach tłumienia krytyki.

§ 24 Komisja Rewizyjna składa wnioski do Komisji Zakładowej celem ich realizacji. W razie nieskuteczności w realizacji wniosków ma prawo zwołania Komisji Oddziałowych przy udziale Komisji Zakładowej celem rozpatrzenia i wykonania zaleceń kontrolnych.

§ 25 Komisja Rewizyjna ma prawo zwołania walnego zebrania delegatów Związku celem odwołania i powołania członków Komisji Zakładowej.

§ 26 Sprawozdania ze swej działalności składa Komisja Rewizyjna na walnym zebraniu delegatów.

§ 27 Celem ustalenia swego stanowiska Komisja Rewizyjna ma prawo powołania ekspertów. Komisja nie jest związana zdaniem ekspertów.

§ 28 Komisja Rewizyjna używa pieczęci o treści: Komisja Rewizyjna Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w MPK Kraków.

§ 29 Na zasadzie paragrafu 22 pkt. 2 Statutu NSZZ „Solidarność” Komisja Rewizyjna ma prawo zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Delegatów, jeżeli Komisja Zakładowa nie zwoła takowego w ciągu miesiąca od dnia złożenia wniosku.

Bieńczyce

W obiektywie

15.V.1981



Prelegent I...

— słuchacze. W świetlicy bardzo ciekawie o dramatycznych wydarzeniach w Polsce opowiedział pracownikom ZEA red. Jerzy Sadecki z „Gazety Krakowskiej”

Uwaga na terminy!

Bony towarowe jakie w tej chwili otrzymujemy są smutną koniecznością. Mijamy nadzieję, że reglamentowanie towarów żywnościowych nie potrwa długo. Póki co starajmy się tak postępować aby wydawanie bonów przebiegało sprawnie ku zadowoleniu obu stron — zatrudnionych przy ich wydawaniu jak i tych, którzy je co miesiąc oświadczenia odbierają.

Najważniejsza jest tu sprawa wywiązywania się z wyznaczonych terminów. Istnieje bowiem ścisła zależność między terminowym rozliczeniem się z wydania bonów towarowych przez nasze przedsiębiorstwo, a możliwością terminowego rozproszania ich na miesiąc następny. Fakt pobrania bonów z Wydziału Handlu i Usług Urzędu Miasta Krakowa na miesiąc następny musi być bowiem poprzedzony rozliczeniem się z ich wydania w miesiącu poprzednim. Mało tego, Wydział Handlu i Usług wyznacza przedsiębiorstwu w każdym miesiącu konkretny termin na wymienione rozliczenie. Rozliczenie się w terminie przedsiębiorstwa uzależnione jest z kolei od terminowego rozliczenia się osób rozprawiających karty zaopatrzenia w poszczególnych zakładach. Jeżeli tylko jedna z tych osób nie dotrzyma terminu, „wywraca” cały harmonogram rozliczenia i tym samym przedsiębiorstwo nasze traci w Wydziale Handlu i Usług ustalony wcześniej termin pobrania bonów na miesiąc następny.

Apel więc do wszystkich pracowników aby mając powyższe na uwadze, odbierali bony bez uzasadnionej zwłoki. Nie odebranie ich w terminie w poszczególnych zakładach spowodować będzie konieczność osobistego pofatygowania się do Działu Kadr MPK przy ulicy Wawrzynia 13. M.B.

Śladami pewnej wycieczki

Pod hasłem „Śladami generała Sikorskiego” przebiegała wycieczka zorganizowana przez Komisję NSZZ „Solidarność” z Czyżyn 17 maja br. Bardzo dokładnie przygotowany był do tej wycieczki kierownik pan Andrzej Winiński.

O życiu i działalności gen. Władysława Sikorskiego podczas podróży informował uczestników przez nagłośnienie w autobusie.

Wycieczka zorganizowana do Łańcuta i Hynego przebiegała sprawnie pod względem organizacyjnym.

Autobus luksusowy, pogoda także sprzyjała turystom. Wszystko byłoby w porządku gdyby... Ano właśnie. Nie wszyscy jeszcze właściwie rozumiemy, że wyjazd za miasto w wolny dzień od pracy powinien być racjonalnie wykorzystany w trosce o nasze zdrowie. Nie zawsze jedziemy by podziwiać krajobraz. Często by po prostu się spić. Nie jest to niestety wyjątek także na naszych MPK-owskich wycieczkach. Wręcz przeciwnie. Do wyjątków należą trzeźwe wycieczki. Nie ominęły więc pijackie ekscesy i czyhającej wyprawy. Panowie: Tadeusz Cogan, Tadeusz Frej, Jerzy Kaczyński, Krzysztof Kłasiński i Kazimierz Przecłoki nie tylko, że się spili i siłą rzeczy zaczęli spokojnie pozostać, ale i zaniechali autobusu, wypalili siedzenie.

Dwa dni po wycieczce czyżyński Zarząd „Solidarności” wezwał „biegunców wspaniałych” gdzie zostali rozliczeni z „występów” na wycieczce. Wpisano im do akt przeprowadzenie rozmowy. Wstrzymano im wyjazd na wycieczki do końca roku. 20 maja br. dostałam pismo, które przytaczam w całości:

„Przepraszamy uczestników wycieczki turystycznej, która odbyła się w dn. 17 maja 1981 roku, za to, że będąc pod wpływem alkoholu zachowy-

waliśmy się niekulturalnie wobec pozostałych uczestników wycieczki. Oświadczamy również, że takie zachowanie więcej się nie powtórzy. Za naprawę przepalonego papierosa siedzenia zobowiązujemy się zapłacić”.

Tu następuje pięć podpisów.

Sprawa wydaje się już niebyła. A jednak. Wycieczka organizowana była przez „Solidarność”. W tej organizacji, jak i we wszystkich organizacjach masowych są różni ludzie, także i tacy, którzy nie stronią od kieliszka. Nie można więc mówić, że tak się stało dlatego bo... organizatorem „Solidarności” i „patrzcie kto tam należy”.

Było wprawdzie wyjście... zostawić pijackich gdzieś na trasie, tylko kto wtedy by za nich odpowiadał?

W tym wszystkim, co się stało jest chyba dobra przestroga dla organizatorów i uczestników wycieczek. F.S.

MŁODZIEŻ DZIĘKUJE...

Dyrekcja Zasadniczej Szkoły Zawodowej Przyzakładowej przy MPK, uczniowie klas I wraz z wychowawcami dziękują serdecznie za pomoc, współpracę i serdeczny stosunek do nich na wycieczce w Pieninach w dniach 16—17 maja 1981 r. kierowcy Czesławowi Nowakowi nr służbowy 32-60 z Czyżyn. Dziękujemy za autobus dobrze przygotowany do wycieczki. Podziękowanie przesyłamy na ręce kierowcy zakładu Czyżyn pana Jana Chlebudy.

Samorząd Kl. I i: Mazur Artur, Piórkowski Ryszard, Wychowawca klasy: mgr Elżbieta Trawińska.

LIST OTWARTY PRACOWNIKÓW GRUPY WYPADKOWEJ

W związku z ukazaniem się w „Sygnałach” nr 8 (194) z 16—30. IV 1981 r. artykułu pt. „Znów o Czyżynach” pragniemy wyjaśnić co następuje: Z artykułu tego dowiedzieliśmy się o wprost kłamliwych wypowiedziach kierowców zatrudnionych w Zakładzie Eksploatacji Autobusów Czyżyn. Krytyka boli każdego, ale jeszcze bardziej, gdy jest to krytyka niesłuszna, bez żadnego uzasadnienia i prawdy. Wypowiedzi kierowców są dla nas bolesne, gdyż są nieprawdziwe.

Z artykułu wynika, że na naradzie zabierali głos wyłącznie pracownicy, którzy krytykowali naszą pracę. Dziwny jest fakt, że nie wypowiedział się żaden z pracowników w obronie Grupy Wypadkowej — a takich pracowników w Czyżynach jest 65. Skąd ta liczba? Na podstawie rejestru wynika, że kierowcy ZAC w 1980 r. spowodowali 102 wypadki i kolizje drogowe z własnej winy. Z tej liczby pracownicy Grupy Wypadkowej zlikwidowali sami bez udziału funkcjonariuszy MO 65 wypadków i kolizji. Tak więc tych 65 kierowców nie zostało ukaranych mandatami karnymi czy wnioskami do kolegów. Nie, zostali również zarejestrowani w kartotekach MO, jako winni spowodowania wypadku czy kolizji. Czyżby żaden z tych 65 kierowców nie był obecny na naradzie? A może był tylko po to, aby wygłaszać obrończą mowę. A oto kilka danych statystycznych o ilości wypadków i kolizji w 1980 r.

Zarejestrowano wypadków i kolizji — 1.290;

— w tym z winy naszych pracowników — 329;

— zlikwidowanych wyłącznie przez prac. Grupy Wypadk. — 187.

Ilość wypadków i kolizji zawinionych przez kierujących pojazdami MPK w rozbiu na zakłady:

Zakład Ilość zawinionych wypadk. i kolizji

Bieńczyce 64

Czyżyn 102

Podgórze 77

Nowa Huta 73

Wola Duchacka 13

Z przedstawionych wyżej danych wynika, że większość wypadków i kolizji zostało zlikwidowanych przez nas bez udziału funkcjonariuszy MO. Zdarzają się również wypadki, że likwidujący wypadek czy kolizję funkcjonariusz MO odstępuje od ukarania ze wskazaniem winy kierowcy czy motorniczego. Nie zwalnia to jednak pracownika od obowiązku pokrycia kosztów naprawy powypadkowej.

Co się tyczy zarzutu że pracownicy grupy wypadkowej zabierają „trzynastą” pensję i premie — to wyjaśniamy, że nie należy to do naszych obowiązków, bowiem od tego są Kierownicy Zakładów. Przejrzmy do konkretnych:

1) Co się tyczy katastrofy w Sobonowicach, w której 17 osób odniosło obrażenia — ostateczną winę spowodowania

wypadku orzekł Sąd, który może w oparciu o ekspertyzy biegłych sądowych podważyć wnioskowaną przez WRD KW MO winę. Na orzeczenie Sądu pracownicy Grupy Wypadkowej ani WRD nie mają żadnego wpływu.

2) 26. II. 1981 r. Zbigniew Mitka prowadząc autobus linii 132 zderzył się z sam. „Żuk”. W wyniku wypadku kierowca Żuka doznał obrażeń ciała. Stwierdzono również poważne uszkodzenia pojazdu. Sprawa została skierowana na dochodzenie ze wskazaniem winy kierowcy autobusu. Likwidujący wypadek funkcjonariusz MO zatrzymał ob. Mitkę z prawem jazdy. Na skutek interwencji Grupy Wypadkowej ob. Mitkę następnego dnia zwrócono prawo jazdy — ukarano jedynie mandatem karnym w wysokości 500 zł.

3) Co się tyczy kierowcy Jana Łabędzia nie ma mowy o wyprzedzaniu tylko o omijaniu stojącego na przystanku autobusu. Kierowca nie zachował bezpiecznego odstępu od stojącego na przystanku autobusu. Przybyły na życzenie ob. Łabędzia na miejsce kolizji funkcjonariusz MO ukarał go mandatem karnym w wysokości 500 zł.

4) Co do zarzutu postawionego przez kierowcę M. Piwowarczyka wyjaśniamy, że żaden z pracowników Grupy Wypadkowej po przybyciu na miejsce wypadku czy kolizji nie żąda okazania dowodu rejestracyjnego. Zdajemy sobie sprawę z trudności z jakimi boryka się nasze przedsiębiorstwo z powodu braku taboru i że dlatego część autobusów wyjeżdża na trasę bez dowodu rejestracyjnego. W tych przypadkach oklamujemy funkcjonariuszy MO, że dowód rejestracyjny jest w autobusie, a dane podajemy ze swojego zaszytu. Zdarzają się natomiast przypadki, że kierowcy i motornicze nie posiadają przy sobie podstawowych do-

kumentów jakimi są: dowód osobisty oraz prawo jazdy — czego my żądamy.

5) Kierowca Krzysztof Janik zarzuca, iż pracownicy Grupy Wypadkowej polecieli kontynuowanie jazdy z uszkodzonymi drzwiami. Informujemy, że zadaniem Grupy jest likwidacja kolizji i wypadków a nie awarii pojazdów. W tych przypadkach interweniują pracownicy Nadzoru Ruchu, których nie należy utożsamiać z nami.

6) Co się zaś tyczy kolizji z sam. ciężarowym „Star” na ul. Koniewa, to pragniemy przypomnieć ob. Janikowi, że kolizja miała miejsce w dniu 4. X. 1979 r. o godz. 13.40 — dzień był pogodny, widoczność bardzo dobra. Kierowca Janik zjechał na lewy pas drogi i przytarł się lewym bokiem autobusu do samochodu „Star”. Manewr ten wyko-

nał rzekomo z powodu zajechania mu drogi przez sam. „Kamaz” którego bliższych danych nie umiał określić. Przybyły na miejsce kolizji st. sierż. Łada z WRD KW MO uznał całkowitą winę ob. Janika, lecz po rozmowie z pracownikiem Grupy Wypadkowej odstąpił od ukarania, bowiem uznano za wystarczającą karę zwrot kosztów naprawy uszkodzonego autobusu.

7) Ob. M. Żurka prosimy, aby w przyszłości zabierał głos na naradzie po uprzednim, dogłębnym rozeznaniu sprawy. W tym celu służymy całością posiadanej dokumentacji do każdej bieżącej i wstecznej sprawy. Po dwustronnym rozeznaniu całości sprawy, będzie możliwość uniknięcia nieuzasadnionych zarzutów w stosunku do pracowników Grupy Wypadkowej.

O ile kierowcy z ZAC życzą sobie, ażeby w każdej kolizji interweniowali oprócz Grupy Wypadkowej funkcjonariusze MO — sadzimy że decyzje w tej sprawie podejmie Dyrekcja wraz z Związkami Zawodowymi. Dla informacji podajemy, że Grupa Wypadkowa została powołana

na 1968 roku na życzenie Zarządu. Działalność jej nie polega wyłącznie na likwidacji kolizji, wypadków i orzekaniu winy, lecz również na prowadzeniu profilaktyki tj. bieżącym problemami trzeźwości, przeprowadzaniu kontroli radarowych, sporządzaniu niezbędnych dokumentacji stanowiącej podstawę do uzyskania odszkodowania za poniesione szkody, oraz sporządzaniu kwartalnych i rocznych analiz.

Nadmieniamy, że wszyscy bratnie przedsiębiorstwa w kraju posiadają takie komórki.

Zawsze staliśmy w obronie naszych pracowników. Naturalnie na tak dużą ilość kolizji i wypadków trudno wszystkim obronić, a zwłaszcza w rażących przypadkach. Szkoda, że głosu nie zabierają osoby które mają coś do zawdzięczenia Grupie, lecz ci nie liczeni, którzy szkalują naszą działalność.

Specjaliści d/s likwidacji wypadków komunikacyjnych zatrudnieni w Grupie Wypadkowej: Edward Sutor, Stanisław Koral, Mieczysław Cywicki, Michał Jadach, Andrzej Wyporowski, Jacek Halski.

Tutaj mają pole do popisu organa związkowe.

W MPK przepracowałem 4 lat, od przeszło 25 lat jestem członkiem kolegium odwoławczego d/s wykroczeń prz. Prezydencie m. Krakowa w zespole d/s wykroczeń drogowych — ponadto od 30 lat jestem wykładowcą kodeksu drogowego i inspektorem go spodarki samochodowej przy Urzędzie m. Krakowa. Zatem chyba nie brak mi doświadczenia w tym temacie o którym pisze.

Panowie Kierowcy — ja jestem pełen uznania dla Waszej ciężkiej pracy w komunikacji miejskiej, ale mam za do Was, gdy oskarżacie swoich wypowiedziach na naradzie kogoś bez konkretnych i wyczerpujących dowodów winy.

Autor wspomnianego artykułu pisze: „pracownicy działu dochodzeniowo-wypadkowego wśród kierowców i motorniczych raczej lubiani nie są” — ale pytam — czy przez wszystkich kierowców i motorniczych?

Nie posądzam wypadkowców o nieuczciwość w stosunku do Was i znowu pytam — w czym interesie?

Zdaje sobie sprawę, że każdy wypadek w Zakładzie Eksploatacyjnym komentowany jest krańcowo i jakże często w dwóch przeciwnych kierunkach. W stanie nerwowości wyłącza się często pochopne i fałszywe wnioski.

Znam robotniczą zawodową dumę — bo od robotnika zaczęłam pracę w MPK — ale дума nie może przesłaniać obiektywnego spojrzenia na sprawę — bo jakże często prawda leży pośrodku.

Zastanawiając się nad tym spokojnie.

JÓZEF WYPOROWSKI emeryt

Wracając do w/w artykułu w „Sygnałach”, opisany w nim jest przypadek panów Głuchowskiego i Szczygła, gdzie wskazuje się, że w tym wypadku zawinił wypadkowcy. Na czym oparte jest oskarżenie wypadkowców — artykuł, a właściwie autor artykułu, nie wyjaśnia. Uważam, że w tak drastycznym wypadku należy sprawę dokładnie zbadać. Kto tak pochopnie decydował o zatrzymaniu prawa jazdy i pozbawienia premii tzw. „trzynastej pensji” — nie czekając na wyrok sądowy.

W związku z ukazaniem się w „Sygnałach” nr 8 (194) z 16—30. IV 1981 r. artykułu pt. „Znów o Czyżynach” pragniemy wyjaśnić co następuje: Z artykułu tego dowiedzieliśmy się o wprost kłamliwych wypowiedziach kierowców zatrudnionych w Zakładzie Eksploatacji Autobusów Czyżyn. Krytyka boli każdego, ale jeszcze bardziej, gdy jest to krytyka niesłuszna, bez żadnego uzasadnienia i prawdy. Wypowiedzi kierowców są dla nas bolesne, gdyż są nieprawdziwe.

Z artykułu wynika, że na naradzie zabierali głos wyłącznie pracownicy, którzy krytykowali naszą pracę. Dziwny jest fakt, że nie wypowiedział się żaden z pracowników w obronie Grupy Wypadkowej — a takich pracowników w Czyżynach jest 65. Skąd ta liczba? Na podstawie rejestru wynika, że kierowcy ZAC w 1980 r. spowodowali 102 wypadki i kolizje drogowe z własnej winy. Z tej liczby pracownicy Grupy Wypadkowej zlikwidowali sami bez udziału funkcjonariuszy MO 65 wypadków i kolizji. Tak więc tych 65 kierowców nie zostało ukaranych mandatami karnymi czy wnioskami do kolegów. Nie, zostali również zarejestrowani w kartotekach MO, jako winni spowodowania wypadku czy kolizji. Czyżby żaden z tych 65 kierowców nie był obecny na naradzie? A może był tylko po to, aby wygłaszać obrończą mowę. A oto kilka danych statystycznych o ilości wypadków i kolizji w 1980 r.

Zarejestrowano wypadków i kolizji — 1.290;

— w tym z winy naszych pracowników — 329;

— zlikwidowanych wyłącznie przez prac. Grupy Wypadk. — 187.

Ilość wypadków i kolizji zawinionych przez kierujących pojazdami MPK w rozbiu na zakłady:

Zakład Ilość zawinionych wypadk. i kolizji

Bieńczyce 64

Czyżyn 102

Podgórze 77

Nowa Huta 73

Wola Duchacka 13

Z przedstawionych wyżej danych wynika, że większość wypadków i kolizji zostało zlikwidowanych przez nas bez udziału funkcjonariuszy MO. Zdarzają się również wypadki, że likwidujący wypadek czy kolizję funkcjonariusz MO odstępuje od ukarania ze wskazaniem winy kierowcy czy motorniczego. Nie zwalnia to jednak pracownika od obowiązku pokrycia kosztów naprawy powypadkowej.

Co się tyczy zarzutu że pracownicy grupy wypadkowej zabierają „trzynastą” pensję i premie — to wyjaśniamy, że nie należy to do naszych obowiązków, bowiem od tego są Kierownicy Zakładów. Przejrzmy do konkretnych:

1) Co się tyczy katastrofy w Sobonowicach, w której 17 osób odniosło obrażenia — ostateczną winę spowodowania

wypadku orzekł Sąd, który może w oparciu o ekspertyzy biegłych sądowych podważyć wnioskowaną przez WRD KW MO winę. Na orzeczenie Sądu pracownicy Grupy Wypadkowej ani WRD nie mają żadnego wpływu.

2) 26. II. 1981 r. Zbigniew Mitka prowadząc autobus linii 132 zderzył się z sam. „Żuk”. W wyniku wypadku kierowca Żuka doznał obrażeń ciała. Stwierdzono również poważne uszkodzenia pojazdu. Sprawa została skierowana na dochodzenie ze wskazaniem winy kierowcy autobusu. Likwidujący wypadek funkcjonariusz MO zatrzymał ob. Mitkę z prawem jazdy. Na skutek interwencji Grupy Wypadkowej ob. Mitkę następnego dnia zwrócono prawo jazdy — ukarano jedynie mandatem karnym w wysokości 500 zł.

3) Co się tyczy kierowcy Jana Łabędzia nie ma mowy o wyprzedzaniu tylko o omijaniu stojącego na przystanku autobusu. Kierowca nie zachował bezpiecznego odstępu od stojącego na przystanku autobusu. Przybyły na życzenie ob. Łabędzia na miejsce kolizji funkcjonariusz MO ukarał go mandatem karnym w wysokości 500 zł.

4) Co do zarzutu postawionego przez kierowcę M. Piwowarczyka wyjaśniamy, że żaden z pracowników Grupy Wypadkowej po przybyciu na miejsce wypadku czy kolizji nie żąda okazania dowodu rejestracyjnego. Zdajemy sobie sprawę z trudności z jakimi boryka się nasze przedsiębiorstwo z powodu braku taboru i że dlatego część autobusów wyjeżdża na trasę bez dowodu rejestracyjnego. W tych przypadkach oklamujemy funkcjonariuszy MO, że dowód rejestracyjny jest w autobusie, a dane podajemy ze swojego zaszytu. Zdarzają się natomiast przypadki, że kierowcy i motornicze nie posiadają przy sobie podstawowych do-

kumentów jakimi są: dowód osobisty oraz prawo jazdy — czego my żądamy.

5) Kierowca Krzysztof Janik zarzuca, iż pracownicy Grupy Wypadkowej polecieli kontynuowanie jazdy z uszkodzonymi drzwiami. Informujemy, że zadaniem Grupy jest likwidacja kolizji i wypadków a nie awarii pojazdów. W tych przypadkach interweniują pracownicy Nadzoru Ruchu, których nie należy utożsamiać z nami.

6) Co się zaś tyczy kolizji z sam. ciężarowym „Star” na ul. Koniewa, to pragniemy przypomnieć ob. Janikowi, że kolizja miała miejsce w dniu 4. X. 1979 r. o godz. 13.40 — dzień był pogodny, widoczność bardzo dobra. Kierowca Janik zjechał na lewy pas drogi i przytarł się lewym bokiem autobusu do samochodu „Star”. Manewr ten wyko-

nał rzekomo z powodu zajechania mu drogi przez sam. „Kamaz” którego bliższych danych nie umiał określić. Przybyły na miejsce kolizji st. sierż. Łada z WRD KW MO uznał całkowitą winę ob. Janika, lecz po rozmowie z pracownikiem Grupy Wypadkowej odstąpił od ukarania, bowiem uznano za wystarczającą karę zwrot kosztów naprawy uszkodzonego autobusu.

7) Ob. M. Żurka prosimy, aby w przyszłości zabierał głos na naradzie po uprzednim, dogłębnym rozeznaniu sprawy. W tym celu służymy całością posiadanej dokumentacji do każdej bieżącej i wstecznej sprawy. Po dwustronnym rozeznaniu całości sprawy, będzie możliwość uniknięcia nieuzasadnionych zarzutów w stosunku do pracowników Grupy Wypadkowej.

O ile kierowcy z ZAC życzą sobie, ażeby w każdej kolizji interweniowali oprócz Grupy Wypadkowej funkcjonariusze MO — sadzimy że decyzje w tej sprawie podejmie Dyrekcja wraz z Związkami Zawodowymi. Dla informacji podajemy, że Grupa Wypadkowa została powołana

na 1968 roku na życzenie Zarządu. Działalność jej nie polega wyłącznie na likwidacji kolizji, wypadków i orzekaniu winy, lecz również na prowadzeniu profilaktyki tj. bieżącym problemami trzeźwości, przeprowadzaniu kontroli radarowych, sporządzaniu niezbędnych dokumentacji stanowiącej podstawę do uzyskania odszkodowania za poniesione szkody, oraz sporządzaniu kwartalnych i rocznych analiz.

Nadmieniamy, że wszyscy bratnie przedsiębiorstwa w kraju posiadają takie komórki.

Zawsze staliśmy w obronie naszych pracowników. Naturalnie na tak dużą ilość kolizji i wypadków trudno wszystkim obronić, a zwłaszcza w rażących przypadkach. Szkoda, że głosu nie zabierają osoby które mają coś do zawdzięczenia Grupie, lecz ci nie liczeni, którzy szkalują naszą działalność.

Specjaliści d/s likwidacji wypadków komunikacyjnych zatrudnieni w Grupie Wypadkowej: Edward Sutor, Stanisław Koral, Mieczysław Cywicki, Michał Jadach, Andrzej Wyporowski, Jacek Halski.

Tutaj mają pole do popisu organa związkowe.

W MPK przepracowałem 4 lat, od przeszło 25 lat jestem członkiem kolegium odwoławczego d/s wykroczeń prz. Prezydencie m. Krakowa w zespole d/s wykroczeń drogowych — ponadto od 30 lat jestem wykładowcą kodeksu drogowego i inspektorem go spodarki samochodowej przy Urzędzie m. Krakowa. Zatem chyba nie brak mi doświadczenia w tym temacie o którym pisze.

Panowie Kierowcy — ja jestem pełen uznania dla Waszej ciężkiej pracy w komunikacji miejskiej, ale mam za do Was, gdy oskarżacie swoich wypowiedziach na naradzie kogoś bez konkretnych i wyczerpujących dowodów winy.

Autor wspomnianego artykułu pisze: „pracownicy działu dochodzeniowo-wypadkowego wśród kierowców i motorniczych raczej lubiani nie są” — ale pytam — czy przez wszystkich kierowców i motorniczych?

Nie posądzam wypadkowców o nieuczciwość w stosunku do Was i znowu pytam — w czym interesie?

Zdaje sobie sprawę, że każdy wypadek w Zakładzie Eksploatacyjnym komentowany jest krańcowo i jakże często w dwóch przeciwnych kierunkach. W stanie nerwowości wyłącza się często pochopne i fałszywe wnioski.

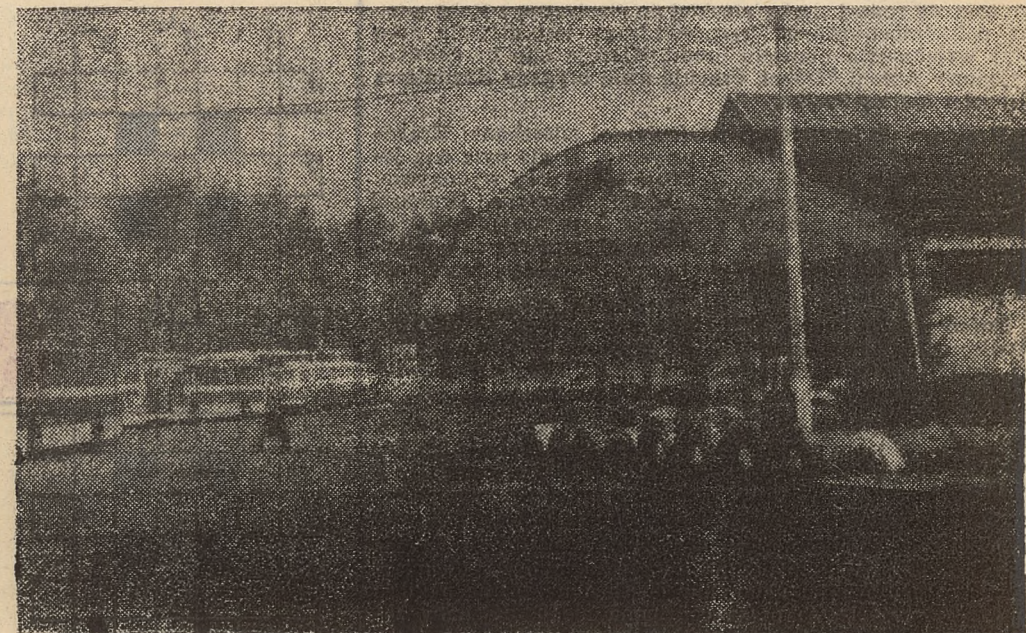
Znam robotniczą zawodową dumę — bo od robotnika zaczęłam pracę w MPK — ale дума nie może przesłaniać obiektywnego spojrzenia na sprawę — bo jakże często prawda leży pośrodku.

Zastanawiając się nad tym spokojnie.

JÓZEF WYPOROWSKI emeryt



W hallu budynku administracyjnego wielki wybór książek jak zwykle proponowała przybyłym kol. Klara Kopec.



W Zajeźdni wzorowy ład i porządek.

TEKST I ZDJĘCIA CZESŁAW DYŁOWICZ

Uczymy się liczyć (III)

W naszym cyklu omawiamy problematykę płac w kontekście wprowadzonego w życie Protokołu Dodatkowego Nr 68: „małej reformy” wg Uchwały Nr 118 RM, a także dodatkowych dni wolnych od pracy w roku 1981.

Kolej więc na przedyskutowanie spraw dodatkowych dni wolnych od pracy w roku 1981 i sposobu wyrównywania w płacy uszczerbku czasu pracy dla pracowników płatnych godzinowo.

Już sama logika wskazuje na następujące rozwiązanie kwestii wyrównywania płacowego dla robotników płatnych godzinowo:

— dla pracownika płatnego miesięcznie raz ustaloną płacę dotyczy okresów z różnymi nominalami czasowymi, zatem można powiedzieć, iż wobec skracania czasu pracy stawka godzinowa pracownika płatnego miesięcznie rośnie w stopniu równym skracaniu czasu pracy.

— dla pracownika płatnego godzinowo logiczną byłaby analogiczna zasada, czyli rationally podwyższanie stawki godzinowej, a nie „rzeźbanie” się w dwuznacznej kwestii ekwiwalentów pieniężnych za wolne soboty.

I tu przykra refleksja. Wśród b. wielu wieloznacznych, niekompletnych przepisów państwowych, czy też branżowych — postanowienia szczegółowe o sposobach wynagrodzenia za skracanie czasu pracy zaliczyłbym do najbardziej negatywnych przykładów. W dodatku zaś i brzmieniowych w skutkach.

Żeby nie wdawać się w szczegóły powiem, iż — nie

tylko w MPK Kraków — od chwili wprowadzenia dodatkowych dni wolnych od pracy do roku ubiegłego ekwiwalent za wolne soboty był liczony bardzo hojną ręką. Oto bowiem Rada Ministrów skracając czas pracy o 6 godzin w przykładowym miesiącu mówi, iż pracownik nie powinien ponieść uszczerbku na zarobku z tego tytułu. Tymczasem zdecydowana większość pracodawców odczytuje stosowne przepisy wykonawcze — za owe 6 godzin płaci dzienną średnią urlopowa (czyli już z minimum 8 godz.). Skutkiem „wyniosłości” dotychczasowych aktów prawnych Rady Ministrów i dwuznaczności aktów niższych stopni — nastąpiło zdecydowane przekłamanie tematu (tak to się potocznie i zawodowo mówi) i przyzwyczajenie do określonej wysokości wypłat za dodatkowe dni wolne od pracy. I tu już nie ma żartów.

A nie ma dlatego, że w tym roku ustalono zdecydowane skrócenie czasu pracy — z 46 do 42 godzin tygodniowo — i nowy premier niekoniecznie działając pod presją związków zawodowych, zalecił zastosowanie prostej i logicznej metody wyrównywania płacowego skracania czasu pracy. Metodę, którą podaliśmy na początku naszych rozważań. Wzięto więc i odniesiono liczbę 46 godzin/tydzień do 42 godzin/tydzień czyli stary nominal tygodniowy do ustalonego na rok 1981, co dało wskaźnik 1,095. Wskaźnikiem tym przemnożono stosowane stawki godzinowe i otrzymano nowe — ujmujące dodat-

kowy czas wolny od pracy. Równocześnie z obowiązkiem wprowadzenia współczynników korygujących, likwidacji uległy ekwiwalenty za wolne soboty.

Jakież więc były skutki tego w MPK? Wdrażając Protokół Dodatkowy Nr 68 przyjęto pierwotnie następujące zasady:

1. Nie korygować funduszu premiowego pod warunkiem zmniejszenia się w planowanych kosztach (płacach) dla danej jednostki.

2. Zastosować jako najwyższe dla kierowców autobusów i motorniczych tramwajów — stawki 24 zł/godz.

3. Dla zaplecza zastosować II tabelę płacową.

Rycho okazało się, że te zasady ulec musiały korekcie, bo wprowadzając równoległe z nimi wyższe o 1,095 stawki i likwidując ekwiwalenty za wolne soboty — u wielu pracowników wystąpiłaby strata zarobku w porównaniu do warunków starych. Wprowadzono więc jako zasadę możliwość zastosowania jako powszechnej III tabeli płacowej dla zaplecza oraz stawek 26 zł/godz. dla kierowców autobusów i motorniczych tramwajów.

Tak więc nieprawidłowe naliczenia ekwiwalentów za wolne soboty spowodowały konieczność zastosowania o 1 szczebel wyższych tabel (dla zaplecza) i stawek (dla kierowców i motorniczych).

Takie jest to nowego sposobu płacowego wyrównywania dodatkowego czasu wolnego od pracy. Przyjrzyjmy się natomiast jak kształtują się mechanizmy korekty i naliczania stawek godzinowych dla poszczególnych systemów pracy:

— kierowcy i motorniczyści mają od 1 kwietnia podwyższoną stawkę o 9,5 proc., ale równocześnie korekcie ulegają dodatki eksploatacyjne — również wskaźnikiem 1,095, czyli o 9,5 proc.

— robotnicy zaplecza zatrudnieni w systemie normalnym mają prawo do korekty stawki osobistego zaszczerbowania o 9,5 proc.

— robotnicy systemu skróconego (laktornia) od 1 kwietnia mają skorygowane stawki osobistego zaszczerbowania o wskaźnik 1,1223, czyli o 12,23 proc.

— robotnicy systemu wydłużonego (12 na 24 godz.) otrzymują prawo do najwyższego współczynnika korek-

ty, bo aż 1,1666, czyli o 16,66 proc., przy czym pamiętać należy, że grupa ta od lat nie miała korekty tygodniowej normy czasu pracy (norma ta wynosiła 56 godz./tydzień, a obecnie wynosi 48 godz./tydzień).

Osobnego potraktowania domaga się system 4-brygadowy. W systemie normalnym ilość dni wolnych w roku 1981 wyniesie 99 — na co składa się 59 niedziel i świąt oraz 40 dodatkowych dni wolnych od pracy. Natomiast w systemie 4-brygadowym ilość dni wolnych z harmonogramów wyniesie średnio 91, czyli już o 8 mniej niż system normalny. Stąd też wprowadzono dwójakiego rodzaju, wyraźne preferencje wyłącznie dla pracowników systemu 4-brygadowego, a to:

1. Pracownicy tego systemu otrzymali prawo do stosowania 100% dopłat za pracę w dodatkowe dni wolne od pracy ustalone dla MPK Kraków — niezależnie od stosowanych dotąd dopłat świątecznych za pracę w niedzielę i święta (również 100 procentowych).

2. Pracownicy systemu 4-brygadowego otrzymali dodatkowe 12 dni wolnych od pracy płatnych jak za urlop wypoczynkowy. Oznacza to, że w roku 1981 pracownik tego systemu może wykorzystywać po 1 dodatkowym dniu wolnym na miesiąc, lub też łącznie w ilościach nagromadzonych.

Na marginesie sprawy wolnych sobót podam, iż dotąd różnie rozumiana kwestia wynagrodzenia za przepracowaną wolną sobotę, kształtuje się następująco:

— do 31 marca za wolną sobotę niewykorzystaną (przepracowaną) przysługiwał ekwiwalent pieniężny i wynagrodzenie ze 100 proc. dopłaty.

— od 1 kwietnia ekwiwalent nie będzie wypłacany (ze względu na skorygowanie stawki), ale za pracę w wolną sobotę lub dzień wolny udzielony w zamian za wolną sobotę — przysługuje wynagrodzenie ze 100 proc. dopłaty.

Również wyraźnie różnić należy dodatkowe dni wolne od pracy i niedzielne oraz dni świąteczne.

Jak już wspominałem, jedynie pracownicy systemu 4-brygadowego mają stosowane 100 proc. dopłaty za pracę w niedzielę i święta oraz wolne soboty (ustalone w MPK Kraków).

Natomiast dla pozostałych grup pracowników dopłata świąteczna 100 proc. przysługuje wyłącznie za pracę w niedzielę i święta. Zresztą najlepiej kwestię tę zobrazować w zestawieniu:

Lp.	Rodzaj dni wolnych	Rodzaj wynagrodzenia	Uwagi
1	Dodatkowe dni wolne od pracy - wolne soboty w MPK	wynagrodzenie bez 100% dopłaty	jeśli dzień wolny udzielony jest w innym tygodniu
1.1.	Dodatkowe dni wolne od pracy udzielone za pracę w wolne soboty	wynagrodzenie ze 100% dopłat	
2.	Niedziele i święta	wynagrodzenie ze 100% dopłat	
2.1.	Dni wolne udzielone w zamian za pracę w niedzielę i święta	wynagrodzenie bez 100% dopłaty	

NADWRAZLIWOŚĆ?

Jeszcze nie tak dawno, widok człowieka wbijającego haki w ścianę jakiegoś budynku nie spowodowałby większego zainteresowania. Przecież tyle przeróżnych prac remontowych wykonywanych jest w naszym mieście. Dalsi jednak ludzie interesują się ze zdwojoną ciekawością. Dociekają, analizują, krytykują i bardzo często interweniują. Ot chociażby... w środę 27 maja br. o godz. 17-15 w redakcji naszej zadzwonił telefon. Zdenierowana pani informowała, że pracownicy MPK wbijają w ścianę zabytkowego budynku Klubu Sportowego Cracovia mieszczącego się przy ulicy Manifestu Lipcowego 27 jakieś haki czy gwoździe.

Podana przez telefon informację sprawdziliśmy. „Wino-wajcami” okazali się pracownicy Zakładu Sieci i Podstacji. W ścianie budynku KS Cracovia umieszczali uchwyty potrzebne do zawieszenia sieci trakcyjnej. Z tym, że uchwyty na tym budynku już się od dawna znajdowały ale z uwagi na kapitalny remont sieci w tej ulicy musiały zostać wymienione na inne i umieszczone o 1 metr wyżej. Zamiast więc w trzech miejscach jak było dotąd, dziury wykute zostały tylko w dwóch miejscach. Nie trzeba dodawać, że miejsca pozostałe po poprzednim zawieszeniu sieci zostaną przez Zakład zlikwidowane.

„Wszystko to pokazał nam na miejscu to znaczy na budynku nr 27 przy Manifestu Lipcowego zastępca kierownika Zakładu Sieci i Podstacji mgr inż. Witold Misiewicz. Informując dodatkowo, że prace te wykonywane są w ramach modernizacji i remontu zniszczonej przy tej ulicy sieci trakcyjnej — odcinek od rozjazdu ulic Straszewskiego i Manifestu Lipcowego do hotelu Cracovia.

Remont ten trwa już od miesiąca marca br. Zakończenie przewidywane jest na dzień 10 czerwca br. W jego ramach zmienia się rodzaj sieci z płaskiej na elastyczną z linką nosną kompensowaną. Przeprowadzany jest głównie nocą przy wyłączonym napięciu prądu. Kieruje nim brygadziści rejonowi Antoni Wróbel. Pracują dwie brygady Kazimierza Dzioba i Marka Pyzika.

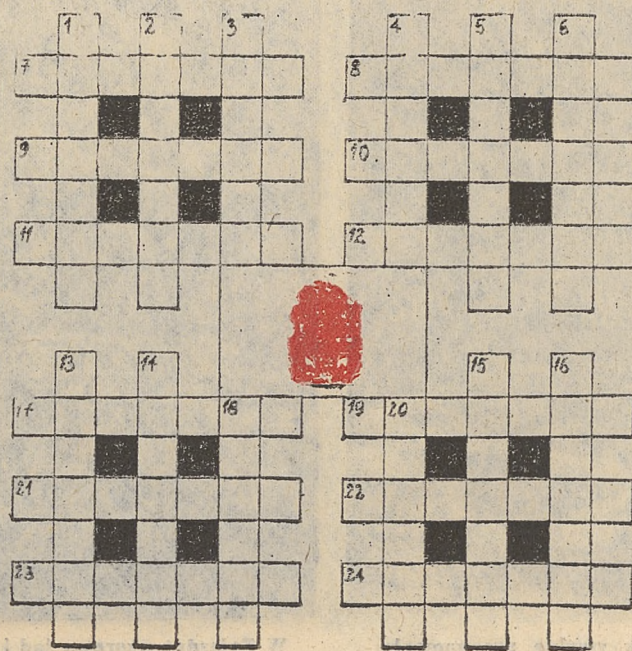
Wracając do interwencji telefonicznej mieszkanki Krakowa w naszej redakcji, trzeba przyznać, że nie była ona jedyną. Ludzie oponowali w Wydziale Sieci przy wykonywanych pracach na ścianach budynków Polmózby i Drukarni Narodowej mieszczących się również przy tej ulicy. Prac jednak z tego powodu nie zaprzestano ponieważ są one konieczne, a dla danego obiektu nie przedstawiają one żadnego zagrożenia.

Dodać jeszcze trzeba, że takie montowanie sieci eliminuje konieczność stawiania betonowych wysokich słupów, które są wadliwym elementem dekoracyjnym ulicy nie mówiąc już o innych związanych z ich ustawieniem problemach.

Dobrze więc, że ludzie nie przechodzą bezkrytycznie obok wielu spraw jakie napotyka. To, że nieraz ocenia ich postępowanie nadwrażliwość jest też poniekąd zrozumiałe. Z tego też powodu wydaje się konieczne przed przystąpieniem do wszelakich wykonywanych przez nasze przedsiębiorstwo prac w mieście może nieco obszerniej o nich informować społeczeństwo. W tym przypadku można było w informacji podać o montowaniu uchwyty do sieci na ścianach kilku budynków. Myślę, że prasa codzienna nie odmówiłaby zamieszczenia na ten temat notatki.

M. BUBACZEWSKA

KRZYŻÓWKA



POZIOMO: 7) Opieka nad artystami. 8) Tajemnica, sprawa niejasna. 9) Czarownica.

10) Najważniejsze dla człowieka.

11) Miejsce dla czterosiłdów.

12) Artystyczna kradzież.

17) Pocisk z silnikiem.

19) Jednostka miary temperatury.

21) Żywnicza substancja używana do powlekania obrazów.

22) Przodek.

23) Danie z mięsa.

24) Okrywają książki.

PIONOWO: 1) Ptak wiosłonogi.

2) Najczęściej sędziowski.

3) Kolor jasnoczerwony.

4) Barbarzyńca.

5) Kara stosowana w Rosji carskiej.

6) Lekki powóz.

13) Jednemu weźmie, drugiemu da.

14) Łaczą akta.

15) Rozrywa głosem.

16) Talerz żołnierza.

18) Akt prawny, mający moc ustawy.

20) Starożytny strój.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI Z NRU 9

POZIOMO: Drobiazg, emblemat, epistoła, intelekt, klan-ger, gratka, atrapa, powrót, piasek, uznanie, wybrzeże, rykoszet, kontrola, odstępca.

PIONOWO: Prowizja, szarotka, zagłada, trening, kuba-tura, lamperia, werbunek, tuberoza, perkusja, szczupak, nietakt, narkoza.

„SYGNAŁY MPK” — Dwa tygodnie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie Redaguje zespół: Maria Buharyńska, Janina Dąbka, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin, Zdzisław Stanisław Makarewicz.

Adres Redakcji: MPK Kraków ul. Wawrzynca 15 p. 73

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