

# SYGNALIZY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

DELEGAT NA IX NADZWYCAJNY ZJAZD PZPR

W dniu 5 maja br., na konferencji wyborczej organizacji partyjnej w MPK, delegatem na IX nadzwyczajny Zjazd PZPR wybrany został towarzysz **Tadeusz Trzmiel**.

**Tadeusz Trzmiel** urodził się 11 sierpnia 1945 roku w Krakowie w rodzinie robotniczej. Po ukończeniu szkoły podstawowej rozpoczął naukę w Technikum Energetycznym, które ukończył w 1964 roku. W tym też roku rozpoczął pierwszą w swoim życiu pracę w Warsztatach Tramwajowych MPK jako elektromonter aparatury trakcyjnej. Równocześnie rozpoczął studia wieczorowe na AGH. W roku 1970 uzyskuje tytuł inżyniera elektroenergetyka. W latach 1974-1977 studiował na Politechnice Krakowskiej. Kończąc te studia zdobywał tytuł magistra inżyniera mechanika o specjalności pojazdów szynowych.

W roku 1968 obejmuje stanowisko p.o. zastępcy kierownika Wydziału Warsztatów ds. Zajezdni Tramwajowych. W roku 1970 zostaje kierownikiem Wydziału Eksploatacji Tramwajów. W tym czasie podlega mu Zajezdnia w Nowej Hucie i Podgórze. W 1973 roku awansuje na szefa Trakcji Szynowej, a w 1978 roku na zastępcę dyrektora ds. Zabezpieczenia Komunikacji. W roku 1980 zostaje zastępcą dyrektora ds. Trakcji Tramwajowej.

Towarzysz **Tadeusz Trzmiel** przez wiele lat działał w harcerstwie. Od 1969 roku jest członkiem PZPR. Od kwietnia br. członkiem Komisji Rewizyjnej Komitetu Dzielnicego PZPR — Śródmieście.

To, że został wybrany delegatem na nadzwyczajny IX Zjazd PZPR, nikogo nie zdziwiło. Jest On człowiekiem w naszym przedsiębiorstwie popularnym w sensie pozytywnym i to wcale nie tylko z racji pełnienia funkcji zastępcy dyrektora ds. Trakcji Tramwajowej. Po prostu załoga dobrze go zna, pamięta jeszcze Jego ojca — długoletniego pracownika MPK, również członka Partii. Wielu mówi: „On wrocił tu spośród nas, to człowiek mądry, doskonale fachowiec, nie obce są mu nasze sprawy i problemy z jakimi boryka się przedsiębiorstwo”. Równocześnie jest lubiany za bezpośredni i ludzki stosunek

do każdego niezależnie od zajmowanego stanowiska czy wieku. Zaufano mu, że wspólne sprawy przedsiębiorstwa i załogi najlepiej przedstawi potrafi na forum IX Zjazdu PZPR.

**M. Bubaczewska** — Jak się czuje towarzysz w roli delegata?

**T. Trzmiel** — Mam, że było to dla mnie dużym zaskoczeniem. Tym bardziej dziękuję towarzyszom, że w tak trudnym okresie gospodarczym i politycznym kraju właśnie mnie powierzono to ważne zadanie.

**M. Bubaczewska** — Czy towarzysz może już w tej chwili powiedzieć naszym czytelnikom z jakimi sprawami wystąpi na forum Zjazdu?

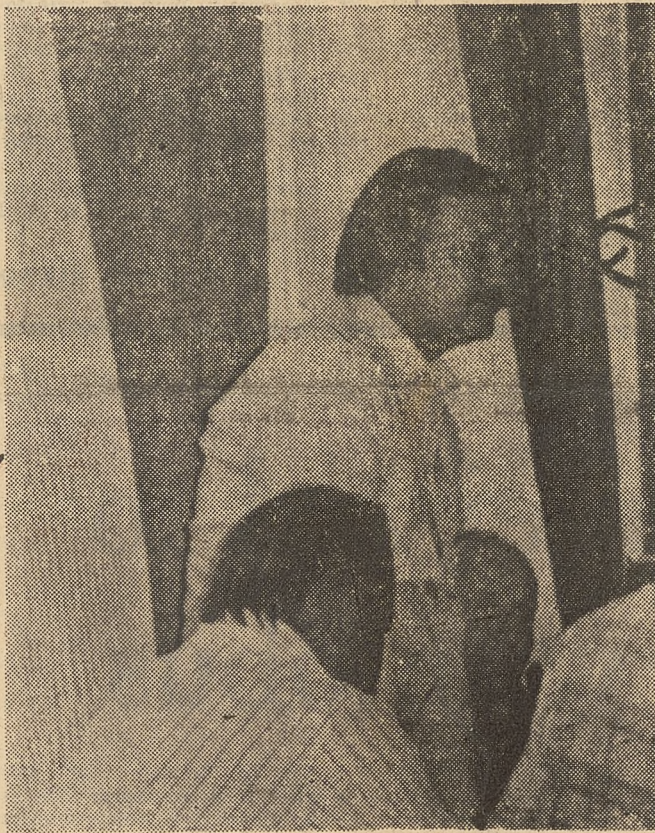
**T. Trzmiel** — Czas jaki dziełi nas od Zjazdu, będzie okresem spotkań z załogą, na których w rozmowach padnie na pewno szereg propozycji. Będę przede wszystkim chciał przedstawić problemy nurtujące MPK-owską organizację partyjną i całą załogę przedsiębiorstwa, a które wynikają z ogólnej sytuacji w kraju.

**M. Bubaczewska** — A więc?

**T. Trzmiel** — Problemy komunikacji miejskiej w dużych aglomeracjach i na ich tle również miasta Krakowa. Problematyka ta była wprowadzona do programu przez nas, delegatów na VII i VIII Zjeździe Partii, gdzie próbowano pokazać katastrofalną sytuację, jaka zaistniała w komunikacji miejskiej w kontekście dynamicznie rosnących potoków pasażerskich i równocześnie zapotrzebowania na komunikację zbiorową. Niestety bez większego skutku. W najbliższych latach problem rozwiązania komunikacji zbiorowej musi być postawiony priorytetowo na równi z rolnictwem, służbą zdrowia i oświatą. Muszą wreszcie zostać określone i być ostatecznie wdrożone systemy organizacyjno-techniczne rozwiązu-

jące kompleksowo problem komunikacji zbiorowej średnich i dużych miast polskich. Dotyczy to głównie stosowania równoległości współdziałania systemów komunikacyjnych — tramwaj, autobus, trolejbus, tramwaj szybki,

struktury i gwarancji jego prawidłowej obsługi. Zaplecze techniczne — ich wielkość, funkcjonalności i wyposażenia. Także środków technicznej organizacji ruchu i kwalifikacji załogi. Dotyczy przedmiotowych otrzymywanych



Fot. Stanisław Tyrar

pre-metro oraz włączenia do obsługi miast kolei i PKS-u.

**M. Bubaczewska** — Mówił będzie także towarzysz o złym stanie taboru i braku części zamiennych?

**T. Trzmiel** — Myślę, że konieczna jest ocena środków produkcji, jakimi dysponują przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej. Dotyczy ona głównie taboru — jego ilości,

na działalność przedsiębiorstw komunikacyjnych w kontekście wprowadzonej zasady ich samofinansowania. Ważnym zagadnieniem jest zmiana taryfy za przejazd, której obecna wysokość jest symboliczna.

**M. Bubaczewska** — To wszystko dotyczy komunikacji, jej organizacji, środków produkcji, a sprawy załogi?

**T. Trzmiel** — Pragnąłbym

również przedstawić warunki pracy życia naszej załogi to jest zaopatrzenia w artykuły pierwszej potrzeby, sprawy mieszkaniowe oraz pracy — stąg i ilość pomieszczeń socjalnych, stanowisk pracy, mechanizacji oraz wypoczynku po pracy. Możliwość przejścia na emeryturę w grupie prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej — kierowców i motorniczych po osiągnięciu stażu 30 lat pracy na tych stanowiskach.

**M. Bubaczewska** — Czy to wyczerpie wszystkie MPK-owskie problemy?

**T. Trzmiel** — Nie. Są również inne sprawy, które moim zdaniem należy rozwiązać. Dotyczą na przykład struktury zarządzania i efektywności komunikacji zbiorowej. Uważam za niezbędną podległość przedsiębiorstw komunikacji miejskiej resortowi, w którym funkcjonować będą: PKP, PKS, Żegluga Śródlądowa, bez których to jednostek nie można podejmować tematyki rozwiązywania zagadnień komunikacji miejskiej.

**M. Bubaczewska** — Wiem, że towarzysz z MPK-owskiej organizacji partyjnej wysuwał szereg postulatów dotyczących statutu partii i też programowych?

**T. Trzmiel** — Właśnie dla zebrania na ten temat materialów podjąłem wspólnie z Komitetem Zakładowym PZPR działania organizacyjne umożliwiające optymalne ich przygotowanie. Oczywiście tych, które są reprezentatywne dla stanowiska naszej organizacji partyjnej i załogi. Są to: udział w zebraniach wszystkich POP i OOP, współdziałanie z Komisją Zjazdową działającą przy KZ PZPR, zorganizowanie dwóch spotkań dyskusyjnych — dla członków organizacji partyjnej na temat „Projektu statutu Partii” i dla całej załogi na temat „Projektu też programowych” jako że program Partii winien być programem całego narodu.

\*  
Życzę delegatowi MPK-owskiej organizacji partyjnej pomyślnego załatwienia na forum IX nadzwyczajnego Zjazdu PZPR, wielu nam brzmiałych latami spraw dotyczących działalności MPK, dziękujemy za wywiad dla czytelników naszej gazety.

M.B.

● W ZET Podgórze czynione są przygotowania do przyjęcia w lipcu br. z Konstalu pierwszych wozów tramwajowych typu „105 Na”. Trwa szkolenie motorniczych i pracowników zaplecza. Pierwsze wozy „105 Na” obsługiwać będą linię „24”.

● Od 10 czerwca br. Zakład Torów przystąpił do remontu kapitalnego torowiska w ulicy Krakowskiej. Cały odcinek podzielony został na dwa etapy. Zakończenie pierwszego od placu Wolnica do ulicy Podgórskiej przewidziane jest do 30 czerwca br., drugiego — torowiska na moście imienia Kościuszki — do 27 lipca br.

● Od kiedy zacznie pracę podnośnik na stanowisku ogumienia w ZEA Czyżyny? Pytanie to kierujemy pod adresem tych, którzy zostali zo-

15 dni  
w MPK

bowiazani do jego wykonania — ZEA przy Gwardii Ludowej.

● Z powodu trudności związanych z zakupem kalkomanii z herbami naszego miasta, w niedługim już czasie wozy tramwajowe kursowały będą po mieście bez tego milego dla krakowian (i nie tylko) akcentu.

● W dniu 3 czerwca br. odbyły się w ZEA Czyżyny wybory nowego zarządu Koła Towarzystwa Trzeźwości Transportowców oraz dwóch delegatów na wojewódzki zjazd tego Towarzystwa. Nowym przewodniczącym Koła został **Bogusław Zabiega**, sekretarzem — **Kazimierz Batko**, a skarbnikiem — **Zygmunt Borsuk**.

● Młodzież z II Koła ZSMP przy ZET Podgórze, rozpoczęła prace związane z rozbieraniem wozów tramwajowych przeznaczonych do kasacji. Uzyskane z tego pieniądze przeznaczy na FASM. Przepuszczalnie w najbliższym czasie przystąpi również do mycia świetlików w hali przegladowej tramwajów i malowania siatek ogradzających Zakład.

M.B.

## NIECO KLIMATOLOGII

Od lat w początkach czerwca spada z nieba prawdziwy żar. Ten naturalny fakt nieodmiennie zaskakuje handel i producentów, musimy się w Krakowie sami bronić przed zabójczą mieszkanką słońca i zanieczyszczonego powietrza. Jakże odmiennym wydarzeniem towarzyszy ten upał. Rok 1979: wizyta — pielgrzymka Jana Pawła II. Ogólnonarodowa lekcja wiary z tradycją, lekcja godności i odpowiedzialności człowieka. Rok 1980: topnieją w słońcu nauki sprzed roku, pozostaje nadzieja i poczucie godności. „Góra” przeprowadza rozpaczliwe korekty tzw. planu dynamicznego rozwoju, zaczyna też ze zdziwieniem i pogardą zauważać „bulgotanie dolów”. Rok 1981: tegoroczny upał podbija i tak wysoką temperaturę ogólnonarodowych dyskusji. Jesteśmy bogatsi o tak duży bagaż doświadczeń, że nie zawsze możemy go udziwnić. Ciągłe np. „zaskakuje” nas

głęboki rozróżnienie pomiędzy daleko posuniętym procesem demokracji życia, a galopującym rozkładem gospodarki narodowej.

Nie możemy dopuścić, by w upale dni wyschły nam

ciwnym razie mogą nam grozić trwałe deformacje.

Zachowuję wiarę w człowieka, nie zamierzam zmieniać poglądów. Przypomnę ich źródła: brodatych klasyków marksizmu. Twierdzili

brodaczy? Już od wieków polska postępowość myśli społeczna wyprzedzała rachityczne warunki bytu. Z czasem sytuacja stała się niebezpieczna — uznaliśmy i uznajemy nadal ten stan za nor-

malny, lekceważąc w ewidentny sposób twarde realia życia gospodarczego. Demokracja nie poparta ścisłym wyliczeniem ekonomicznym jest typowym rachunkiem bez pokrycia. Wiele czasu trawimy obecnie na walki wewnętrzne, lubimy ponarzekać i wtrącać się do wszelkich spraw wielkich, a nie cierpimy codziennej krzątaniny. Gdy przechodzimy do realizacji ustaleń, brakuje nam konsekwencji lub też zwykłej odwagi — po prostu nie ma nas w chwili,

gdzie trzeba podjąć decyzję. Nie możemy tłumaczyć się w nieskończoność, że to nasza wada narodowa. Mówimy o wolności, przekształcamy świat, likwidujemy to, co my w nim napsuli, ale nie chowamy głowy w piasek przed odpowiedzialnością, nie plac wspólnie zasiadamy do ostatecznego porządkowania spraw zagrożonych wypadkowymi, wzrasta ilość wzajemnych kontaktów i tematów rozwiązywanych bezpośrednio przez kolektyw zakładowy. Spełniony został jeden z podstawowych posierpniowych postulatów — przedstawiono do dyskusji projekty nowego schematu organizacyjnego Przedsiębiorstwa. Odrzuca się fasadowość i niechęć do administracji. Przykład — autentycznym przedstawicielem załogi na IX Zjazd został jeden z z-ców dyrektora. Dyskusja nad schematem, podobnie jak nad dalszymi losami Rady Pracowniczej nie będzie łatwa — ale w imię pogłębiania klimatu zaufania i rzetelnej pracy z pewnością trzeba ją podjąć.

ADAM LACH

PS. Tekst napisałem i złożyłem przed XI Plenum KC PZPR.

## O upale i klasykach marksizmu

oni m. in., że był społeczny kształt świadomości społecznej, ale istnieją też związki odwrotne. Inne myśli: jedynie praktyka jest w stanie zweryfikować naszą wiedzę o świecie, a nasze poznanie świata jest zawsze subiektywnym odbiciem obiektywnej rzeczywistości: człowiek, silnie zakorzeniony w zbiorowości z samej swojej istoty nigdy nie jest wolny — staje się wolny przezwyciężając opór przyrody i wyobcowanych wytworów własnej, społecznej aktywności.

Po co to powtórka z myśli

malny, lekceważąc w ewidentny sposób twarde realia życia gospodarczego. Demokracja nie poparta ścisłym wyliczeniem ekonomicznym jest typowym rachunkiem bez pokrycia. Wiele czasu trawimy obecnie na walki wewnętrzne, lubimy ponarzekać i wtrącać się do wszelkich spraw wielkich, a nie cierpimy codziennej krzątaniny. Gdy przechodzimy do realizacji ustaleń, brakuje nam konsekwencji lub też zwykłej odwagi — po prostu nie ma nas w chwili,

gdzie trzeba podjąć decyzję. Nie możemy tłumaczyć się w nieskończoność, że to nasza wada narodowa. Mówimy o wolności, przekształcamy świat, likwidujemy to, co my w nim napsuli, ale nie chowamy głowy w piasek przed odpowiedzialnością, nie

Mówią, że nieszczęścia chodzą parami... I że istnieją „prawo serii”. Nie wiem jak to naprawdę jest ale, że załoga Zakładu Eksploatacji Autobusów w Czyżynach może tak sądzić — to fakt.

Pech zaczął ich prześladować, od 16 marca kiedy to w pełni białego dnia o godz. 13.10 uprowadzono z zajezdni autobus nr 23712. Odnaleziono „zgubę” między Dobczycami a Gdowem, na poboczu z defektem ogumienia. „Innych braków w autobusie ani też usterek nie stwierdzono”.

Urowadzenia naszych pojazdów wcale do takich wielkich znow zdarzeń w przedsiębiorstwie nie należą. Ba nawet tramwaj spod okien dyspozytorni — bywało uprowadzono. Zeby tak jednak w biały dzień, bezczelnie na oczach wszystkich? Zadziwiająco, że z czterech opisanych tutaj zdarzeń, aż trzy miały miejsce mniej więcej o tej samej godzinie to jest między godz. 12.30 a 13.10, ale po kolei.

13 kwietnia o godz. 12.30 kierowca autobusu 22857 przygotowywał się do wyjazdu na trasę. Wysiadł na moment z autobusu zostawiając w nim rzeczy osobiste wśród których była skórzana kurtka i pieniądze. Ze zdziwieniem stwierdził, że „jego autobus” wyjeżdża z zajezdni. Nie pomógł zgłoszenie na milicję. O godz. 19.10 ktoś podający się za milicjanta zadzwonił do zajezdni powiadając, że autobus stoi sobie spokojnie w jednej z uliczek osiedla Wiodok.

Rozmówca telefonicznie informował, że autobus parkuje nieprawidłowo i właściciel czy też dysponent wozu ma zgłosić się na MO gdzie zostanie ukarany.

Zgubę odnaleziono tam gdzie informował rozmówca: przywieziono go do Zajezdni o godz. 20.00. Znalaziono w nim wizytówkę wprowadzając sugerującą jakoby pisał ją

milicjant ale bez konkretnego podpisu. Oczywiście sprawdzono na milicji czy ktoś takiego nie zgłosił do przedsiębiorstwa nie robił i ... nic takiego nie stwierdzono. Natomiast parę minut przed tym telefonem, także telefonowano do Zajezdni z Działu Dochodzeniowo-Wypadkowego z informacją, iż milicja nadal poszukuje autobusu. Jakby na ironię złodziej zwracał uwagę zarówno telefonicznie

nadjeżdżający inny kierowca i zablokował wyjazd. Kierowcy wyciągnęli z autobusu pijanych porywaczy, zadzwonili po milicję i okazało się że to „pracownicy naszego przedsiębiorstwa” tyle, że Zakładu Wola Duchacka. Panowie jak już zaznaczyłam byli dokładni nie pijani. Jednym z tłumaczy było dla nich to, iż któryś z nich chciał zdążyć do pracy. Nieoddziany był jednak finał tej sprawy.

autobusu bywał pijany. Nie przekonuje mnie także paplanie, że tatusiów pijacków ostro karać nie należy bo... dzieci na tym cierpią. Dzieci najbardziej chyba cierpią, że ojciec bezkarnie — także w zakładzie pracy upija się.

Twierdzą, że mniejszą szkoda dla dziecka jest strata paru tysięcy złotych, niż codzienny widok ojca pijaka a pieniądze i tak przepije. Najwyższy chyba czas by głupim tłumaczeniem nie przykrywać tolerancji czy wręcz sprzyjaniu pijanstwu.

No cóż nie jest chyba sprawa przypadku że właśnie o Zajezdni w Woli Duchackiej mówi się, że tam pijący w pracy to rzecz normalna. Potraktowanie tej sprawy tak łagodnie przez kolektywę przecież o czymś świadczy.

Có o tym myślą w Czyżynach? Są oburzeni. Zresztą z tamtejszej „Solidarności” otrzymałam ten sygnał.

U nich jak mi powiedzieli panowie M. Żurek i Domagała za to że kogoś spotyka się w pracy pijanym wylatuje za bramę. Zresztą, że tak będzie zapowiadali już we wrześniu ubiegłego roku. „U nas pijak, obibok i złodziej nie będzie miał obrony” — mówili. Jak widać, nie wszędzie tak jest.

Mimo wszystko jednak nie chciałabym by zrozumiano, że uważam iż na Woli to sami pijacy. Od wielu osób słyszałam, że wstydzą się iż tam pracują. O czymś to jednak świadczy.

By zakończyć jednak „prawo serii” w Czyżynach 5 maja o godz. 13.00 następne uprowadzenie autobusu. Na szczęście w porę się zorientowano i także go udaremniiono.

Był to nasz były pracownik „dęmkowicz” Waldemar Dobosz oczywiście także pijany.

Cóż tu dodać na zakończenie. Chyba to by „Solidarności” z Czyżyn znalazła poparcie w walce z pijakami wszędzie — także w Woli Duchackiej.

FILOMENA ŚERWIN

## Sprawni fachowcy — wartościowymi ludźmi

Z początkiem przyszłego roku szkolnego Zasadnicza Szkoła Przyzakładowa przy MPK w Krakowie rozpocznie dwudziesty pierwszy już rok swej działalności pedagogicznej. Utworzono ją na podstawie decyzji Ministerstwa Gospodarki Komunalnej z dnia 31 sierpnia 1961 roku, o którą zabiegała dyrekcja MPK w przeświadczeniu, iż kształcenie kadr w szkole związanej z przedsiębiorstwem zapewni mu oddanych i rzetelnych pracowników.

Nie sposób w krótkim, okolicznościowym artykule prześledzić dokładnie historię szkoły, przywołać nazwiska wszystkich ludzi zasłużonych dla jej rozwoju. Nie chodzi przecież o kronikarską pedanterię. Dlatego też wymienię jedynie kolejnych dyrektorów: inż. inż. J. Słupskiego, T. Parpana, A. Goca, których umiejętności i zaangażowanie sprawiło, iż z czasem szkoła rozrastała się zwiększając znacznie liczbę absolwentów i poszerzając zakres zawodowych specjalności. Udział innych, nie wymienionych tutaj pracowników związanych dawniej z ZSZ dokumentuje najlepiej — jak sądzę — jej obecny poziom dydaktyczny i organizacyjny, niemożliwy do osiągnięcia bez dorobku lat ubiegłych.

Oprócz oddanych ludzi siłą motoryczną szkoły był, jak dowodzi tradycja, ścisły związek z macierzystym przedsiębiorstwem. Dyrektorzy, nauczyciele przedmiotów zawodowych, instruktorzy zawodu rekrutowali się najczęściej spośród załogi krakowskiego MPK. Ich wiedza i fachowe doświadczenie umożliwiały zawsze optymalne przygotowanie uczniów do przyszłej pracy w zakładzie. Z oczywistych względów nie wspominać o innych świadczeniach MPK dla szkoły. Jedno zdaje się nie ulegać wątpliwości. Jeśli ZSZ miała w swojej historii momenty trudne, kryzysowe to zawsze wiązały się one z próbami oderwania jej od przedsiębiorstwa, włączenia w inne struktury (lata 1974—1975, rok 1980). Na szczęście dyrekcja MPK dawała skuteczny odpór tego rodzaju „reformatorskim” poczynaniom i wszystko wracało do pierwotnego stanu, najbardziej korzystnego dla obu zainteresowanych stron.

Jak zatem prezentuje się „Jubilatka” w dniu dzisiejszym? Jej mury opuszcza corocznie około 200 absolwentów. Między i prężne grono pedagogiczne składa się z 30 osób, na czele z wymagającym ale i lubianym dyrektorem, mgr inż. K. Sulkowskim, który funkcję tę pełni od 1974 r. O poziomie szkoły niech świadczy fakt, iż była ona w stanie własnymi siłami zorganizować w latach 1976—1980 Średnie Studium Zawodowe dla pracowników MPK. Ukończyło je 91 osób. Działa tutaj kilka różnych kół zainteresowań, gdzie wszyscy chętni rozwijać mogą swoje pasje i pogłębiać wiadomości.

W bieżącym roku ZSZ otrzyma do swej dyspozycji cały budynek przy ul. Waskiej 7. Znacznie polepszy to jej warunki lokalowe, umożliwi inną organizację pracy a planowany remont poprawi estetykę całości. Rok jubileuszowy otwiera, jak widać, przed tą placówką nowe, pomyślne perspektywy. Życzyć należy ich pełnego wykorzystania.

MARIA GURBIEL

Do tradycji należą już w Zasadniczej Szkole Zawodowej MPK organizowane przy końcu roku szkolnego olimpiady matematyczno-fizyczne.

W dniu 5 czerwca br. odbył się finał szóstej z kolei olimpiady. Z sześciu uczniów, którzy zakwalifikowali się do finału: Dariusz Krzaczek z klasy IIIh, Bogusław Mucha — IId, Kazimierz Jedryka — Id, Marcin Senderek — Ia, Grzegorz Cieszyński — Id, Jacek Bigaj — Ia, zwyciężyli zajmując kolejne miejsca: Dariusz Krzaczek z klasy IIIh, Kazimierz Jedryka z klasy Id i Grzegorz Cieszyński również z klasy Id.

### OLIMPIADA MATEMATYCZNO-FIZYCZNA

Trzeba tu dodać, że wzorem lat ubiegłych wszyscy uczniowie szkoły, objęci zostali wcześniej cyklem eliminacji z zakresu algebry, geometrii i fizyki, które przeprowadzane były oddzielnie dla klas pierwszych, drugich i trzecich. Tak więc nie mało pracy i osobistego zaangażowania w przygotowanie i przebieg VI Olimpiady włożyli wykładowcy przedmiotów ścisłych: przewodniczący komisji ds. olimpiady mgr Zbigniew Blachut, mgr Ewa Rajtar, mgr Grażyna Szczerk i mgr Elżbieta Trawińska.

VI Olimpiada Matematyczno-Fizyczna w ZSZ MPK miała w bieżącym roku wyjątkowo uroczysty charakter, jako że zbiegała się z obchodami 20-lecia szkoły. Stąd też uczestniczący w finałowych zmaganiach uczniów goście, podziwiać mogli prace konkursowe wychowanków szkoły, związane tematycznie z obchodami jej 20-lecia. Mogli również wysłuchać dobrego wykonania kilku melodii przez uczniowski zespół muzyczny prowadzony przez profesora Sierpińskiego. Konferansjerek całości programu był również uczeń — Janusz Kot z klasy IIIh.

M. B.

#### NAJWYŻSZY CZAS NA DECYZJE

# Dawniej był to dobry autobus

Było to 22 maja br. Wróciliśmy z imienin. Pozbawieni własnych „czterech kółek”, (jak wcześniej zaznaczała solenizantka), uzależnieni od miejskiej komunikacji stanęliśmy o godz. 22.25 na przystanku tuż za mostem Dębnickim, skąd odjeżdżają autobusy w stronę lewobrzeżnej części Krakowa. Dość szybko zorientowaliśmy się, że miejska komunikacja w tym dniu działa bez zarzutu. Prawie bez przerwy podjeżdżały i zatrzymywały się wozy różnych linii, z wyjątkiem „119”.

Dochodziła godz. 23.00. Wśród zawiedzionych, niedoświadczonych pasażerów nawiazala się rozmowa, której temat nie trudno zgadnąć...

Ktoś powiedział... „dawniej był to dobry autobus”. Inny dodał... „teraz trudno na niego liczyć”.

O godz. 23.05 zrezygnowaliśmy z oczekiwań. Jaka bowiem mogliśmy mieć gwarancję, że linia nocna nie zawiedzie?

#### ODDAJMY GŁOS DYSPOZYTOROM...

Główny dyspozytor ruchu Edward Jewulski...

— Poszedł wniosek do dyrektora resortowego o zlikwidowanie linii „119”. Podjętowane to jest brakiem taboru i części zamiennych. W związku z tym, że linia ta dubluje zarówno inne autobusy (w alejach) jak i tramwaj, każdorazowo gdy zachodzi konieczność (awarie taboru), zabieramy z niej wozy i kierujemy na inne linie. Są przecież takie, które wybiegają poza miasto gdzie nie kursują tramwaje, na przykład do Sobonowic, Zbydnowic, Ska-

winy, Podwiślań, Tuńca, Kostrza czy Skotnik. Zabieramy wozy również z linii „Apospieszny” ale to już inna sprawa. Jeżeli chodzi o tę linię to nie mamy w stosunku do pasażerów żadnych zobowiązań. (?) Nie zawieramy z nimi bowiem umowy. Nie ma na nią biletów, nie sprzedaje się też kart. Czy mieliśmy dużo skarg na złe kursowanie linii „119”? Bardzo dużo ale dawniej. Teraz już nie. Widocznie ludzie się przyzwyczaili.

Starszy dyspozytor ZEA Czyżyny Ignacy Kubas...

— „119” to wyjątkowo ciężka linia. Dużo przystanków i co kawałek światła. Mimo, że przeciążona, to jeszcze główna dyspozytornia zabiera z niej wozy, na inne bardziej potrzebne linie. Ja się pytam po co ona jeszcze w tej sytuacji w ogóle istnieje?

#### WYGODNA I Z TRADYCJĄ...

Zgola odmienne zdania na temat linii „119” mają mieszkańcy Krakowa. Nie przedstawili ich czytelnikom. Ot po prostu przypadkowa sonda przeprowadzona na jednym z przystanków autobusowych tej linii...

„Łącząc ze sobą dwie oddległe dzielnice Krakowa”, „Jest wygodna, bo jadąc z Dworca do Podgórza nie trzeba tracić czasu na kolejne prześiadki”, „Tyle lat „119” jeździła i to dobrze nam służyła, a teraz... puszcza ją jeden albo dwa autobusy i myślę, że to wystarczy”. „Tylko stać i patrzeć ile autobusów jeździ „119”.

Z tej linii korzystam sporo-

dycznie, trudno więc moje zdanie na jej temat dołączyć do opinii tych, którzy zmuszeni są jeździć nią codziennie.

#### NIE TĘDY DROGA...

To, że linia „119” zawodzi swoich pasażerów bardziej niż inne, to fakt bezsporny. Niewielu z nich jednak wie, że linia ta jest „na wymarcie” i prawdopodobnie w najbliższym czasie przestanie w ogóle istnieć. Bo i skąd mają wiedzieć? Nikt takiej informacji w prasie nie zamieścił, a na słupach przystankowych wiszą rozkłady jazdy niezgodne z rzeczywistością. Stoją więc sobie na przystankach niedoświadczeni pasażerowie całe dziesiątki minut i wierzą, że każdy ukazujący się na zakręcie autobus to właśnie ten na który czekają. Rzeczywistość bywa zazwyczaj inna. Biorąc pod uwagę awaryjność taboru, w każdej chwili dyspozytor głównej dyspozytorni MPK może zabrać z tej linii wozy.

Utrzymywanie linii „119” jest więc czystą fikcją. Pytanie tylko komu ona służy. Na pewno nie dobrej opinii o przedsiębiorstwie i nie pasażerom, którzy nie zorientowani w działalności głównej dyspozytorni tracą niepotrzebnie czas. Już od dawna należało podjąć jakąś konkretną decyzję — czy stać przedsiębiorstwo na utrzymanie tej linii czy też nie.

M. BUBACZEWSKA

## Znowu dworzec w Borku Fałęckim

Mam okazję obserwować funkcjonowanie tego dworca codziennie. Każdy dzień pranic nasuwa szereg uwag i spostrzeżeń przede wszystkim natury organizacyjnej. Już stało się niemal żelaznym nawykiem, że kierowcy autobusów podjeżdżają na przystanek dla wsiadających tuż przed odjazdem, co powoduje, że wsiadanie odbywa się na zasadzie „kto silniejszy”.

Można to całkowicie wyeliminować. — po pierwsze — dla czego wspominać autobusy zjechały równocześnie? — po drugie — w jakim celu znajdowały się one na pętli: 22.10 około 30 minut zaś 22.61 około 20 minut?

O godz. 22.45 ze stojących na obrzeżu podjechał jeszcze 101 i 135, a pozostałe oczekiwały. Na temat przytoczonej sytuacji przeprowadziłem w dniu 3. 06. 1981 r. następujące rozmowy telefoniczne:

Rozmowa I. Inż. J. Chlebda, Kierownik ZEA Czyżyny — Pódejmuję temat do wyjaśnienia i dziękuję za zgłoszenie. Oczywiście sprawę wyjaśnię i doprowadzę do końca. Nawet nie musi pan na ten temat pisać.

Gdyby tylko o to chodziło oczywiście nie bym nie pisał. Rozmowa II.

p. S. Nieć, Kier. Dworca Autobusowego Borek Fałęcki — W poruszanej kwestii proszę zrobić raport do Kierownictwa ZEA Czyżyny. Dworzec nie dysponuje obsługą po godz. 21.45 z uwagi na brak godzin nadliczbowych. Czy nie starania aby PKR był czynny do 23.00, ale to nie tylko zależy ode mnie. Głosników używamy na co dzień. Natomiast z sygnalizacji świetlnej — peronowej nie korzystamy i nie będziemy korzystać. Za przytoczona sytuację ponoszą odpowiedzialność wyłącznie niedyscyplinowani kierowcy, którzy nie podjeżdżają na przystanki dla wsiadających bezpośrednio po wykonaniu niezbędnych czynności.

Rozmowa III. p. E. Jewulski, Główny Dyspozytor — Mieliliśmy kłopoty z obsługą tego dworca. Od 1. 06. 1981 r. zmieniliśmy tam pracowników i sytuacja powinna się poprawić.

Rozmowa IV. p. W. Nazimek, Kierownik — Zakończono na sta. 5)

W odpowiedzi na list otwarty do Ogólnozakładowej Komisji Wyborczej organów samorządu pracowniczego MPK w Krakowie opublikowany w „Sygnałach”, uprzejmie informujemy, że był on przedmiotem dyskusji na zebraniu Ogólnozakładowej Komisji Wyborczej w dniu 3 czerwca br.

Członkowie Komisji przyjęli do wiadomości protest Obywateli w sprawie ograniczenia biernego prawa wyborczego do pracowników o minimum 3-letnim stażu pracy w MPK, lecz nie uważają, aby protest był w pełni zasadny, a przede wszystkim aby odzwierciedlał wolę większości pracowników MPK.

Aktualnie wg rozważań członków komisji wyborczej we wszystkich komórkach, w których odbyły się już wybory do organów samorządowych,

## Odpowiedź na list A. Bemera i Z. Okulara

wych, nikt z pracowników nie wniósł zastrzeżenia do w/w ograniczeń. Przeciwnie, wielu pracowników proponowało nawet podniesienie minimalnego stażu pracy w przedsiębiorstwie dającego uprawnienie do biernego prawa wyborczego do 5 lat. Oczywiście, że można się spierać czy minimalny staż pracy powinien wynosić 2, 3 czy też 5 lat, ale sprawę tę rozstrzygnie w przyszłości powołana w przedsiębiorstwie Ogólnozakładowa Rada Pracownicza, która będzie uchwałała statut organów samorządowych. Do tego czasu uważamy, że 3-letni staż jest wyjściem kompromisowym pomiędzy skrajnymi poglądami na ten problem tj. żądającymi albo zniesienia ograniczeń stażowych, bądź też podniesienia stażu do 5 lat.

Na marginesie podniesione go przez Obywateli problemu pozwalamy sobie przypomnieć, że w naszym przedsiębiorstwie dyskusja na temat nowej struktury i uprawnień samorządowych organów pracowniczych trwa od września ub. roku i każdy mógł nie tylko przedstawić swoje stanowisko w tej sprawie, ale również zainspirować wśród załogi podjęcie konkretnych prac w celu przygotowania i przeprowadzenia wyborów. Każda inspiracja ze strony pracowników, a w szczególności chęć przyjęcia na siebie konkretnych prac mających na celu przygotowanie i przeprowadzenie wyborów były bardzo pożądaną. Niestety, niewielu znalazło się chętnych do konkretnej pracy. Łatwiej przecieć przyglądać się jak inni to robią i przy okazji poddać ich działalności krytyce. Myślimy, że nie jest to najlepsza forma udziału obywatelskiego w postępowaniu w naszym kraju procesie odnowy życia społeczno-gospodarczego.

Z upoważnienia  
Ogólnozakł. Kom. Wyborczej  
**KAZIMIERZ SUŁKOWSKI**

Przedsiębiorstwo Obrotu Samochodami i Częściami Zamiennymi (POSICZ) — winno pośredniczyć pomiędzy producentem a nabywcą samochodów, organizować produkcję i pośredniczyć w zakupie części zamiennych. To oczywiście założenia. Nie będę tu zajmować się działalnością właściwą bądź nie — tego przedsiębiorstwa. Podam tylko jeden przykład.

Przeszło rok temu pojechali nasi pracownicy po odbiór autobusów. Alisci zaczęli nie tylko sprawdzać jakość nowiuteńkich „Berlietów”, ale i znajdować usterki i zachowywać się skandalicznie, nie odbierać „fuszerki”. Tego było już za wiele. Odkąd to niby nabywca miał prawo w czymkolwiek wybrzydząć, a tu nawet brać nie chcieli.

# Uczymy się liczyć (III)

Na początek przypomnijmy daty:

— od 1 stycznia 1981 roku obowiązuje mała reforma i przestajemy operować dyrektywami — limitami,

— od 1 kwietnia 1981 roku obowiązuje przelicznik do stawek godzinowych a likwidowany jest tzw. ekwiwalent za wolne soboty (potocznie mówimy „wolne socjalne”),

— od 1 kwietnia wdrożyliśmy Protokół dodatkowy nr 68 z tym, że obowiązuje od 1 stycznia, czyli będziemy wyrównywać przyrost płac za okres od 1.01. do 31.03. 1981 r.

1. Jedną z istotniejszych „nowinek” Protokołu jest likwidacja tzw. równoważnych norm czasu pracy i wprowadzenie jednolitej dla wszystkich służb i pracowników normy dziennej czasu pracy. Odtąd 8-godzinowy dzień pracy zaczyna obowiązywać wszystkich, ze wszelkimi konsekwencjami. Gdy zaś przypomnimy, że 6-godzinnych dni pracy już nie ma (soboty robocze są 8-godzinne), dochodzimy do wniosku, że w zakresie systemów pracy mamy wreszcie w miarę porządek. Do momentu wprowadzenia Protokołu nr 68 obowiązywało 5 systemów rozliczania czasu pracy w MPK, a obecnie obowiązuje 4, co obrazuje poniższe zestawienie:

O innych zawiłościach w systemie dopłat za pracę w niedzielę i święta oraz wolne soboty pisałem w poprzednim odcinku.

2. Możemy też dokonać podziału systemów czasu pracy w zakresie długości cyklu pracy.

Tą drogą wyodrębnimy 3 zasadnicze systemy:

— system 8-godzinny, obowiązujący zdecydowaną większość załogi: godziny nadliczbowe naliczamy w nim za pracę powyżej 8 godzin bądź też powyżej 42-godzinnej normy średniotygodniowej, ponadto płacimy tu tzw. dopłaty świąteczne 100 proc. a dla systemu 4-brygadowego również 100 proc. dopłaty świąteczne za pracę w wolne soboty;

— system 12-godzinny, obowiązujący wyłącznie służbę dozoru i straż dający 48-godzinna pracę średniotygodniowo; powyżej 48 godz. naliczane są godziny nadliczbowe;

— system 7-godzinny, obowiązujący na stanowiskach szczególnie szkodliwych (akumulatornie), gdzie obowiązuje naliczanie godzin nadliczbowych od 7 godz. pracy i powyżej 35 godz. w tygodniu 5-dniowym.

3. Mówiliśmy dotąd o dwójakiego rodzaju dopłatach:

od płacy zasadniczej należnej za czas objęty dopłatą. I tak dla robotników płatnych stawką godzinową dopłatę naliczamy od iloczynu godzin objętych dopłatą i stawki godzinowej.

Dla pracowników płatnych miesięcznie musimy ustalić wartość 1 rbg w płacy. W tym celu dzielimy płacę zasadniczą przez: 175 godz. — dla pracowników zatrudnionych w systemie 4-brygad., 178 godz. — dla pracowników zatrudnionych w systemie normalnym.

Mówiąc o systemach czasu pracy doszliśmy do dopłat, którymi ustawodawca powinno rekompensuje bądź to pracę po godzinach normalnych bądź też w niedzielę i święta lub wolne soboty (system 4-brygadowy).

Nasuwa się więc pytanie jakie jeszcze dopłaty uwzględnia Protokół nr 68? Otóż poza wspomnianymi, Protokół nie wnosi nowych dopłat za godziny popołudniowe, bądź też wyższych dopłat za godziny nocne. Przypomnijmy zatem że za pracę w godzinach popołudniowych (na II zmianie) nie przysługują żadne dopłaty. Natomiast wysokość dopłat za pracę w nocy (3 godz.) nie ulega jak dotąd zmianie. Obowiązuje więc do-

| Lp |                                   |        | System czasu pracy |             |          |       |       |
|----|-----------------------------------|--------|--------------------|-------------|----------|-------|-------|
|    |                                   |        | równoważny         | 4-brygadowy | normalny | 12/24 | nocny |
| 1. | Motornicowies                     | D<br>N | +                  |             | +        |       |       |
| 2. | Kierowcy                          | D<br>N | +                  |             | +        |       |       |
| 3. | Pracownicy ruchu                  | D<br>N | +                  | +           | +        |       |       |
| 4. | Zaplecze techniczne i gospodarcze | D<br>N |                    | +           | +        |       | +     |
| 5. | Straż i portierzy                 | D<br>N |                    |             |          | +     | +     |

gdzie: D — obowiązujący do 31.03.1981 r.  
N — obowiązujący od 1.04.1981 r.

Zlikwidowanie równoważnego czasu pracy doprowadziło do równego traktowania kierowców, motorniczych i regulatorów z innymi służbami. Stąd więc praca tych pracowników w:

— niedzielę i święta — da 100% dopłatę świąteczną od stawki osobowego zaszergowania licząc:

— w godzinach nadliczbowych, czyli powyżej 8 godzin pracy — da 50 proc. i 100 proc. dopłaty (2 pierwsze godziny — 50 proc., a kolejne 100 proc.).

— 50 proc. i 100 proc. za przekroczenie dopuszczalnych norm godzin pracy; odpowiednio 8-u, 7-u i 12-u, są to dopłaty za godziny nadliczbowe;

— 100 proc. za pracę w niedzielę i święta oraz dla systemu 4-brygadowego — w wolne soboty ustalone dla MPK, są dopłaty za godziny świąteczne.

Podkreślić należy, że dopłaty powyższe — jak i inne dopłaty z definicji — naliczamy

płata 15 proc., a za pracę w godzinach nadliczbowych w nocy 30 proc.

Na koniec dzisiejszych rozważań o normie czasu pracy i dopłatach określmy miejsce dopłat w strukturze płacy. Otóż, dopłaty są integralną częścią płacy podstawowej jako wynagrodzenie za szczególne warunki w których przebiega praca i są wprost proporcjonalne do czasu pracy za którą przysługują.

**ANDRZEJ KOCHAN**

## Znów dworzec w Borku Fałęckim

(DOKONCZENIE ZE STR. 2)

Wydziału Nadzoru Ruchu — Czy pan nie zna sytuacji? Brakuje ludzi, godzin nadliczbowych. Niezdyscyplinowani kierowcy. Proszę robić zgłoszenie do Kier. ZEA Czyżyny, a nam tylko do wiadomości. W dniu 1. 05. 1981 r. byliśmy na kontroli i wszystko było w porządku.

Z przeprowadzonych rozmów wynika jasno, że tylko inż. J. Chlebda potraktował sprawę właściwie. Reszta moich rozmówców chciała się po prostu mnie pozbyć. Nie widzę w tym nic szczególnego, tylko, że ja nie występuję w swoim interesie, ale w imieniu wszystkich oczekujących pasażerów na dworcu w Borku Fałęckim. Pasażerów,

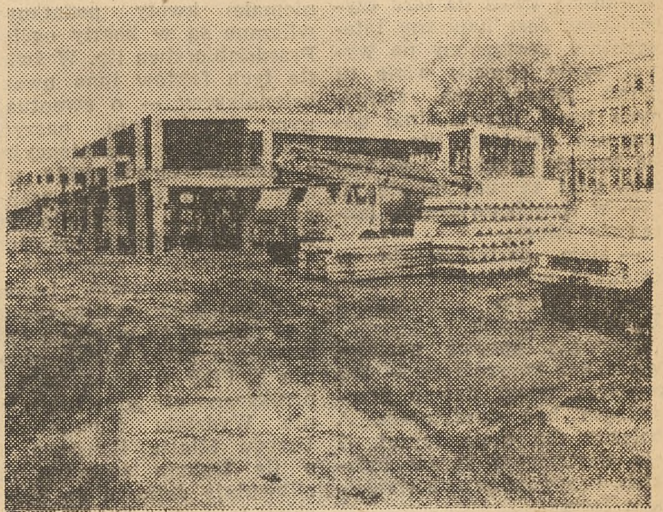
którzy wyrażają głośno swoje niezadowolenie z funkcjonowania tego dworca.

Zastanawiam się jak długo jeszcze będzie taka sytuacja. A może Pan, Panie Dyrektore (Z-ca Dyr. d/s Ruchu) zajmie się częściowymi zmianami, aby nie było powodów narzekania na dworzec — Borek Fałęcki?

**LUCJAN BISKUP**

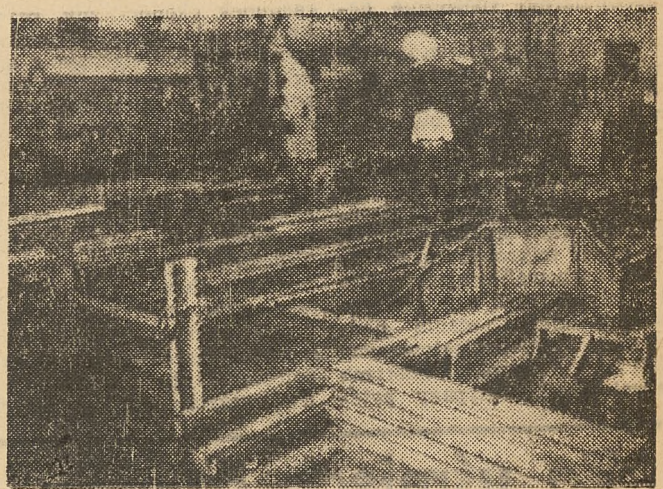
## Tramwajem na Azory

Na przełomie 1979/80 roku codzienna prasa krakowska doniosła, że pod koniec 1981 roku zostanie oddana do eksploatacji nowa linia tramwajowa łącząca ul. Kamienną z osiedlem Azory. Linia ta w znacznym stopniu rozwiązywałaby trudności na jakie napotyka w tym rejonie komunikacja zbiorowa. Mimo znacznych nakładów inwestycyjnych —



270 milionów złotych — widziano dodatkowe korzyści w postaci częściowej likwidacji niektórych linii autobusowych. Według moich obliczeń na podstawie bilansu i planów MPK z 1980/81 wymierna z oszczędności ponad 13 milionów złotych.

Inwestycja ta pozwoliłaby dodatkowo zaoszczędzić ponad 1.200 tysięcy wozokilometrów trakcji autobusowej w roku



a tym samym pośrednio zwiększyłaby się dyspozycyjna ilość autobusów M.P.K.

Zdecydowana postawa przedstawicieli naszego przedsiębiorstwa w kwestii dotyczącej rozwiązania technicznego przebiegu linii kolejowej opóźniła te ambitne zamierzenia. Jednak działania te nie miały decydującego wpływu na brak realizacji tego zamierzenia. Główną przyczyną znacznego opóźnienia w budowie nowej linii jest brak rozjazdów tram-



wajowych. Należy dodać, że ilość rozjazdów potrzebna do wbudowania na trasie oraz na terenie projektowanej jezdni tramwajowej w rejonie ulicy Łokietka wynosi ponad 100 sztuk. Roczne moce przerobowe montowni Zakładów Torów wynoszą aktualnie niewiele ponad 25 sztuk rozjazdów. Aby zrealizować powyższe zamierzenia Zakład Torów musiałby produkować rozjazdy na ten cel przez 4 lata. Tak więc najważniejszą inwestycją w Krakowie z dziedziny komunikacji zbiorowej jest budowa nowego zaplecza technicznego Zakładu Torów.

Tekst: **Andrzej Bemera**  
Zdjęcia: **Stanisław Makariewicz**

Zdenerwowano się więc i wyrzucano naszych za bramę, myśląc, że tam to już brać będą co im z bramy zakładu wyjdzie.

Jeden z kierowców okazał się jednak wyjątkowo uparty.

wędrują do przedsiębiorstwa tyle, że komunikacji tarnowskiej. Nie pomogły ostrzeżenia. Z Tarnowa podeszli do problemu „właściwie” — co mnie to obchodzi to nie moje własne, nie ja będę jeździł.

## Zlikwidować „POSICZ?”

Malucsko a wyjechałby z Jelczą (z POSICZ-u) z kwitkiem tyle że obok kierowcy kolegi a nie jak chciał „własnym autobusem”.

Był na tyle „bezcelny”, że zainteresował się co też dzieje się z autobusami których on nie przyjął. Wdarł się do zakładu i z przeżenieniem stwierdził, że te „reżemplary” w niezmiennym stanie

„Bublę powędrowały ileś tam kilometrów by prawdopodobnie w niedługim czasie „pójść na kolki”.

O organizowaniu produkcji części zamiennych pisać już nie będę bo i o czym skoro części tych nie ma?

Jest odnowa. Wszędzie zmiany, pomyślano więc także o zmianie w Zjednoczeniu któremu podlega POSICZ.

Zwołano więc do Jelczańskiego „Polmożbytu” naradę o której przewidziano ocenę współpracy w zakresie zakupu części zamiennych także z dystrybutorem tychże części MZK-Warszawa.

Organizatorów interesowało także nasze miejsce w nowym systemie gospodarczym. Zasugerowano by utworzyć... regionalne składnice części zamiennych.

Rozwiązanie bardzo dobre jeśli chodzi o racjonalne wykorzystanie transportu ale... Ciekawe co też będzie w tych regionalnych składnicach? Czy aby coś jeszcze oprócz maga-

zynierów i kierowników się tam znaleźć? Przecież dzień po dniu wiadomo, że części brakuje co więc nowe instytucje? Kto wtedy zajmie się organizacją z prawdziwego zdarzenia produkcji?

Naradę ostatecznie — przynajmniej w dniu przewidzianym dla naszego przedsiębiorstwa — zakończono niczym. „Wysondowano opinie”. Dobrze że czteroosobowej delegacji ankiet sondazowych wypełnić nie kazano.

Oby przynajmniej przyjęto „do serca” to co mówił przewodniczący naszej delegacji zast. dyrektora inż. Stanisław Kowalczyk. Sens tego był jeden — producent autobusów musi interesować się „swoim dziełem”. Jego fundusze muszą być uzależnione od tego jak autobus „spisuje” się w eksploatacji. Bo inaczej zamiast postępującego wyjścia z kryzysu będzie pogłębiający się już nie kryzys ale chaos.

**FILOMENA SERWIN**

# Zadecyduje sam Zakład Taksówek...

Po opublikowaniu przez „Sygnały” w nrze 8 korespondencji Tadeusza Dominika jak bumerang powróciła sprawa tzw. „sprzedawania” Zakładu Taksówek. Artykuł z pewnością trafił do serc czytelników. Jest napisany inteligentnie, nastawiony na wywołanie emocji: wiele tu pytań retorycznych, szczerych haseł, odpowiednio dobranych cytatów. Nie mogę się jednak zgodzić z jego treścią, gdyż zarzuca mi się, iż: — w sposób ewidentny lekceważę załogę, — sieję dezinformację w środowiskach masowego przekazu, — zamierzam zlikwidować Zakład Taksówek.

Pierwszą sprawę pozostawiam bez komentarza — bez poparcia załogi dawno przestałbym być dyrektorem. A bolesny dla mnie zarzut, iż nie dostrzegam spraw ludzkich, krzywdzi przede wszystkim załogę.

Na temat rzekomej „dezinformacji” wypowiadałem się wielokrotnie, przypomnę więc tylko najważniejsze fakty. 5 stycznia zorganizowałem konferencję prasową, aby przekonać opinię publiczną o konieczności podjęcia bardzo niepopularnej społecznie decyzji o zlikwidowaniu ostatniej linii mikrobusowej. Nadmieniam, że decyzja ta podjęta została na wyraźne żądanie aktywu i kierownictwa Zakładu Taksówek.

Dziennikarze, w imieniu mieszkańców Krakowa, nie chcieli zgodzić się z tą decyzją, wysunęli m. in. postulat, by oddać mikrobusy (nie taksówki osobowe!) w ajencję. Nie trafiały do nich argumenty o katastrofalnym stanie nadmiernie wyeksploatowanych „Nysek”, o wysokich kosztach eksploatacji. Zasypany pyta-

niami musiałem potwierdzić m. in., że sztucznie uzyskujemy rentowność taksówek: pobieramy paliwo po cenach hurtowych, niższych o ok. 100% od cen detalicznych, niemałe kwoty podatkowe wliczane są w koszty ogólne Przedsiębiorstwa itp. W świetle tych faktów inna uwaga dziennikarzy — o ewentualnym przekazaniu naszych taksówek w system ajencyjny z ekonomicznego punktu widzenia była nie do obrony, aczkolwiek niewątpliwie trudna ze względów ludzkich.

T. Dominik wspomina o bieżących kłopotach traktacji osobowej Zakładu. Nie zazna- czył jednak, że w czasie opisywanego przez niego zebrania X POP w dn. 27.04.81 r. przekazano oficjalnie ostrzeżenie Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Krakowa, iż o ile traktacja osobowa nie zlikwiduje deficytu do końca roku, to po prostu przestanie istnieć. Miasta nie stać na stałe dopłaty tam, gdzie inni osiągają zyski.

Czy jako dyrektor MPK jestem zainteresowany w prowadzeniu Zakładu Taksówek? Na pewno tak, ale pewnych granic, wyznaczanych przez rachunek ekonomiczny, przekroczyć nie mogę. W moich wypowiedziach (łącznie z artykułami, które ukazały się na początku stycznia) nie można się doszukać krytycznej oceny działalności Zakładu, zawsze chwalonego za właściwe stosunki międzyludzkie, dobór fachowców, wyjątkowe dbanie o sprzęt i porządek. Zakład Taksówek często stawiany jest na narażonych roboczych jako wzór, mistrz gospodarności, uzyskujący np. cały szereg lepszych wyników eksploatacyjnych samochodów dostawczych niż w traktacji

autobusowej. Z pewnością swoistym tragizmem określić można sytuację, w której tak dobrze pracująca załoga Zakładu ponosi konsekwencje obecnego stanu gospodarki kraju.

Nie mogę udawać, że nie wiem, iż miasto dopłaca ponad miliard złotych rocznie do MPK. Jeżeli dopłaty do komunikacji masowej, usług tramwajowych i autobusowych są na pewno zasadne, to jednak nigdy nie będę mógł obronić, i takiej obrony nie podejmuje, sprawy dopłat do taksówek. Nie chodzi mi tu wcale o to, że trudno mi będzie spojrzeć w twarz przedstawicielom Wojewódzkiego

Zrzeszenia Prywatnego Handlu i Usług, skrupulatnie zasilaających kasę miejską opłatami z taksówek. Twardych realiów rachunku ekonomicznego lekceważyć nie można.

Los Zakładu Taksówek leży w rękach jego ofiarnej załogi i kierownictwa. Jestem przekonany, że pokona ona z pomocą dyrektora MPK wszelkie trudności i mieć będzie wymierną satysfakcję z osiągniętych wyników. Dobrej, efektywnej pracy nie zastąpią nawet najpiękniejsze hasła obrony praw załogi. Im prędzej to zrozumiemy, tym lepiej.

DYREKTOR  
inż. Ignacy Wilk

## DO ZAŁOGI MPK

KOLEKTYW SPOŁECZNO-POLITYCZNY MPK zwraca się do całej załogi z apelem o przestrzeganie podstawowych zasad bezpieczeństwa i dyscypliny pracy w naszym Przedsiębiorstwie. W ostatnim okresie czasu znacznie nasiliły się przypadki łamania tych zasadniczych norm współżycia społecznego. I tak np.:

13. 04. dwóch nowo przyjętych pracowników zgłosiło się w stanie nietrzeźwym na kurs bhp.

27. 04. nowy pracownik ZAW po wypiciu kilku piw, nie posiadając żadnych uprawnień, uruchomił autobus, potrafił na terenie zakładu pracownika jadącego na rowerze, następnie zjechał na pobocze, rozbił wóz.

5. 02. 81 r. na skutek „zawodów” i niezachowania szczególnej ostrożności na sliskiej jezdni, kierowca „Berlieta” wyprzedzając na łuku inny samochód zderzył się z czołową z naszym „Jelczem”. Już pięć razy uprowadzono z jezdni w Czyżynach autobusy. W tych przypadkach znowu brakuje poszanowania prawa i mienia zakładu, zbyt często zresztą jeszcze przywłaszczanego.

Ale najgorzej, gdy na skutek niebaldstwa lub pijanstwa giną ludzie.

30. 04. motorniczy „8” przytrzasnął wysiadającego z przedniego pomostu mężczyznę, zlekceważył sygnały alarmowe. Efekt: śmierć pasażera pod kołami przycepy.

14. 04. doszło do śmierci pracownika ZNA, który po wypiciu alkoholu na rannej zmianie pozostał w szatni. Dopiero ok. 20.30 stwierdzono, że nie żyje. Czy nie przeraża Was fakt, że nikt temu człowiekowi nie pomógł, nie odebrał od ust butelki? Nikt nie zainteresował się pijanym, bo podobne przypadki znieczulicy, picia alkoholu i spania na terenie zakładu

pracy zdarzały się wcześniej i były tolerowane. Czy dopiero trzeba śmierci człowieka by ostudzić nieco tę niepojętą i niepożądaną falę pijanstwa i beznadziejności?

Zdajemy sobie sprawę z tego, że bez wytworzenia klimatu jednoznacznego potępienia osób, które piją lub zmuszają do picia innych, wszelkie działania mogą się okazać mało skuteczne. W trosce o dobro naszych rodzin, o nasz zakład, o nasz honor zawodowy apelujemy o wytworzenie owego klimatu potępienia.

Klimat społecznego potępienia musimy też wytworzyć wokół osób, które swym lekkomyślnym postępowaniem naruszają podstawowe zasady bezpieczeństwa, nadzoru i zabezpieczenia obiektu.

KODEKS PRACY oraz REGULAMIN PRACY jednoznacznie przewidują za picie alkoholu lub przebywanie w stanie wskazującym na spożycie alkoholu na terenie zakładu pracy karę zwolnienia dyscyplinarnego. Nie zmuszając nas do pełnego stosowania tej kary. Jako przedstawiciele organizacji związkowych i politycznych będziemy w sposób stanowczy popierać wszelkie kroki dyrektora zmierzające do zwalczania plagi pijanstwa, w tym też stosowania kary dyscyplinarnego zwolnienia. Zdecydowanie popierać będziemy sankcje stosowane wobec pracowników winnych naruszeń dyscypliny i przepisów bhp oraz w stosunku do osób odpowiedzialnych za niewłaściwy nadzór w formie kar przewidzianych w kodeksie i regulaminie pracy.

NAJWYŻSZY JUŻ CZAS, BY DOJŚĆ DO REFLEKSJI, BY TO, CO W PRZEDSIĘBIORSTWIE ZAWSZE ZNACZYŁO NASZE.



Nr 9

1-15 czerwca 1981 r.

### DONOS NA SPECJALISTĘ

Znowu „Donosom” groził krach. Tym razem Specjalista zgodził się na pełnienie pewnej funkcji społecznej, która komplikowałaby jego, a więc i „Donosów”, niezależność i samorządność. Na szczęście wierni Czytelnicy z Organizacji nie dopuścili do tego i Specjalista przepadł w wyborach. Wiwat demokracja!

### PŁOTKI NAJWYŻSZE:

\* W Gabinetie trwały ostre ćwiczenia z organizacji zarządzania: Dyrektor wnikliwie odrzucał wszelkie kolejne propozycje nowego schematu MPK. Nie dziwiła — zbyt du- go było doradców. Ostateczny projekt wynegocjowany został na zasadzie tzw. historycznego kompromisu.

\* W czasie poniedziałkowego przyjmowania stron w ramach skarg i wniosków przez Dyrektora już czwarty raz z rzędu stroną okazuje się Przywódca związkowy, tradycyjnie blokujący Gabinet co najmniej przez godzinę. Ej nieładnie — ludzie czekający w kolejce coraz częściej mruczą coś o prominentach i decydentach.

\* W związku z ogólnym komplikowaniem się sytuacji gospodarczej trwa w Gabinetie ostre prostowanie osób, które nie zdążyły się odnowić i przestawić na typ gospodarskiego myślenia.

### REWOLUCJE PODGABINETOWE:

\* Pani Maria wykryła u mgra inż. Kądziołki ścisły związek pomiędzy ilością rysowanych przez niego dziennie projektów schematu organizacyjnego, a ilością dość nerwowych gwizdów. Kierownik szczególnie pięknie gwizda, gdy po nominalnym czasie pracy i po zwyczajowo kierowanym do Dyrektora pytaniu „Czy będę jeszcze potrzebny?”, słyszy odpowiedź twierdzącą, oznaczającą kilkugodzinną „nasiadówkę”.

\* Za jednym z przedstawicieli czynników społecznych mgr inż. Kądziołka biegł aż na parter. Czynniki twierdzi, że nie wziął projektu schematu lecz gazetę.

\* Niektórzy uważają, że pracownicy Gabinetu uszytnili ostatnio kurs i lepiej spełniają funkcję bramkarzy. Ten twardy wymóg chwili w pełni potwierdza

SPECJALISTA

## Z ULIC NASZEGO MIASTA

Na początku maja bieżącego roku, Wydział Eksploatacji Ruchu MPK cofnął przystanek autobusowy linii „150” przy alei 29 Listopada (u wylotu ulicy Langiewicza), kilkadziesiąt metrów do tyłu. Przystanek dla pozostałych linii autobusowych „105”, „124”, „129” i „139” pozostał na dawnym miejscu. Czym kierowano się podejmując tę decyzję? Chyba nie gromadzeniem się na jednym przystanku autobusów kilku linii bo taka sytuacja zdarza się dość rzadko, jako że komunikację trudno tu zaliczyć do sprawniej i mimo kursowania autobusów kilku linii zdarza się i to często, że wsiadając można dopiero do drugiego, nierzadko trzeciego, a w zimie i piątego z kolei autobusu.

Na decyzję tę nie wpłynęła chyba również troska o kondycję fizyczną przeciętnego pasażera. Nawet dalekowiedz nie jest bowiem w stanie w momencie ujżenia numeru nadjeżdżającego autobusu (na obecnym przystanku linii „150”), normalnym krokiem zdążyć na kilkadziesiąt met-

rów odległy drugi przystanek. Musi tę przestrzeń po prostu przebiec. Jest to więc „ścieżka zdrowia” dla osób o pewnej już wyrobionej sportowej kondycji. Wszystkim innym pozostaje czekać... na jednym lub drugim przystanku i wierzyć w szczęście, które często bywa złudne, szczególnie gdy komuś się na przykład bardzo spieszy do pracy.

I po co ta zmiana skoro prawie wszystkie (prócz „139”) zatrzymujące się na tym przystanku autobusy MPK dojeżdżają do Głównego Dworca.

Pozostaje jeszcze sprawa samego usytuowania nowego przystanku. Otóż znajduje się on akurat na pasie zieleni. Dla oczekujących na autobus linii „150” ludzi, nie starcza bowiem wąski pas chodnika, stoją więc na trawie. Dobrze, że jest w tej chwili sucho, gorzej będzie podczas deszczu. Będą grzęznąć w błocie i jeszcze bardziej niż teraz narzekać na nie zawsze szczęśliwe pomysły pracowników MPK.

M.B.

## Za uśmiech dziecka

Trzeciego czerwca Rada Zakładowa Związków Branżowych sprawiła frajdę dzieciom pracowników naszego przedsiębiorstwa.

O godz. 14.00 spod Wawelu odbił statek „białej floty” z dziećmi — i towarzyszącymi im rodzicami. Rejs kończył się w Tyńcu.

### KOMUNIKAT

W związku z bardzo trudną sytuacją zaopatrzeniową w kraju w środki piorące i czyszczące Zakład Zaopatrzenia Materiałowego zawiadamia, że obecnie zapewnia dostawę jedynie następujących materiałów:

1. Proszek do prania Biellux wzgl. 45 proc. — luzem.
  2. Pastę BHP produkcji Zakł. Chemiczn. Jawor.
  3. Mydło toaletowe a 100 g zgodnie z planem.
- Innych środków piorących Zakład Zaopatrzenia nie jest w stanie dostarczyć z uwagi na otrzymane odmowy od producentów oraz innych dostawców. Jednocześnie zapewniamy, że z chwilą polepszenia sytuacji zaopatrzeniowej dołożymy starań celem dostarczenia lepszych gatunków środków piorących.

Kierownik Zakładu  
Zaopatrzenia Materiałowego  
Zdzisław Mazur

### ZAWIADOMIENIE

Dział Socjalno-Bytowy zawiadamia, że od dnia 15.VI do 30.VII.1981r. będą przyjmowane zgłoszenia na ziemniaki. Zgłoszenia należy składać na drukach, które będą do pobrania w poszczególnych zakładach oraz w Dziale Socjalno-Bytowym.

Wpłaty za ziemniaki przyjmowane będą od 1-30.IX. 1981 r. Niedokonanie wpłaty w podanym terminie oznacza rezygnację ze złożonego zamówienia.

Prosimy o przestrzeganie terminu tak zgłoszeń jak i wpłat. Zaznacza się, że dodatkowe zamówienia nie będą przyjmowane.

Kierownik  
Działu Socjalno-Bytowego  
Ryszard Laskowski

Na miejscu każde dziecko mogło brać udział w przeróżnych konkursach. Każde też otrzymało nagrodę. Organizatorzy nie zapomnieli o napojach i ciastkach.

Podczas rejsu roztańczonym dzieciom przygrywał zespół muzyczny z ZET Podgórze „Wagonik”.

Podziwiać należy panią Helenę Bialek, która pomimo „lejącego” się z nieba żaru potrafiła jeszcze organizować dzieci w tańcach. Wydatnie pomagała jej w organizowaniu pani Stanisława Niemiec.

Dzieciaki miały moc wrażeń i najważniejsze — wszystkie były zadowolone. Dziękujemy.

F. S.

### ZAREAGOWALI

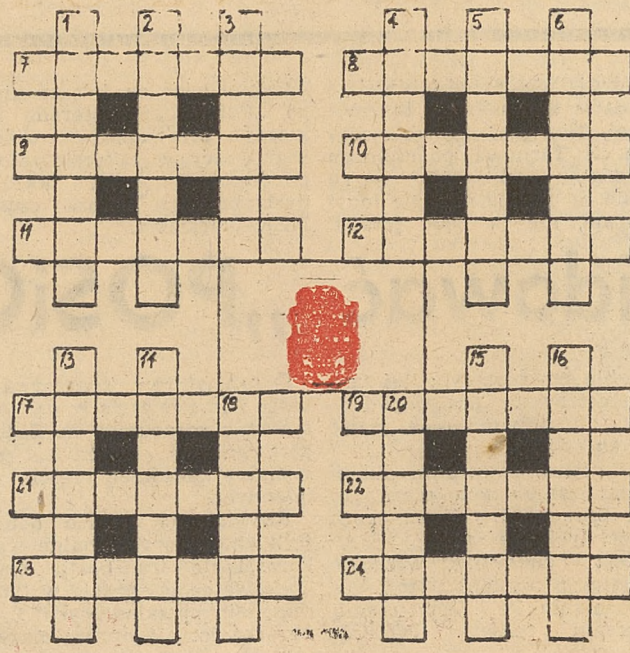
REDAKCJA  
DWUTYGODNIKA  
SYGNAŁY MPK

W związku z informacją zawartą w artykule „Co się działo w Bieńczycach” (Nr 9/1981) prosię informację zawartą w artykule — „Kierownictwo zobowiązało się także do wygoszpodarowania pomieszczenia dla Komisji NSZZ „Solidarność”. Ze strony Kierownictwa Zakładu Eksploatacji Autobusów Bieńczyce takiego zobowiązania nie było — natomiast było ustalenie o wspólnym dokonaniu przeglądu pomieszczeń, i o ile by w wypadku tego przeglądu zaistniała możliwość wygoszpodarowania takiego pomieszczenia, to będzie ono przeznaczone dla Organizacji Związkowych działających na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów Bieńczyce.

Kierownictwo Zakładu Eksploatacji Autobusów Bieńczyce zaprasza jednocześnie redaktora artykułu do odwiedzenia Zakładu i zaspokojenia rozbudzonej artykułem ciekawości czytelników, by na podstawie informacji uzyskanych na miejscu od najbardziej zainteresowanych problemem, można było przedstawić możliwie obiektywną informację czytelnikom „Sygnałów”.

Kierownik  
Zakładu Eksploatacji  
Autobusów „Bieńczyce”  
Leszek Rumian

## KRZYŻÓWKA



POZIOMO: 7) Podstępne działanie dla osiągnięcia celu. 8) Uporządkowany spis. 9) Dawna nazwa drukarni. 10) Okólnik, zawiadomienie. 11) Jeszcze nie sen. 12) Fragment fortyfikacji. 17) Lekki komediowy utwór sceniczny. 19) Piątą mu za uprawianie hazardu. 21) Pod oknami. 22) Pozostałość po benzynie. 23) Wartościowe przedmioty złożone na przechowywanie. 24) Polski aktor komediowy (1874-1955).

PIONOWO: 1) Służbowe wdzianko. 2) Wykret, wybieg. 3) Kolejka. 4) Stułbiopław w kształcie parasola. 5) Dyplomatyczne sprostowanie. 6) Tu jest start i meta. 13) Gdy obywał płaci państwu. 14) Nauca. 15) Szlify. 16) Motyw dekoracyjny sztuki starogreckiej. 18) Użyty pod Ypres. 20) Broń kłująca.

### ROZWIĄZANIE Z N-RU 10

Poziomo: Mecenat, zagadka, wiedźma, zdrowie, parking, plagiat, torpeda, stopień, werniks, antenat, pieczeń, okładki.

Pionowo: Pelikan, werdykt, karmin, wandal, katorga, ekwipaż, loteria, spinacz, spiewak, menażka, dekret, tunika.

„SYGNAŁY MPK” — Dwa tygodniki Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Buhaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin. Zdjęcia Stanisław Makarewicz.

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