

SYGNAŁY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

OŚWIADCZENIA

W związku z niewłaściwą działalnością na naszym zakładzie pewnej grupy ludzi inspirowanej przez KOR i KPN prowadzonej przez przewodniczącego Aleksandra Staszczaka, składam dzisiaj rezygnację z przynależności do związku zawodowego NSZZ „Solidarność”.

Działalność grupy jest niezgodna ze statutem związku „Solidarność” zatwierdzonym przez Sąd Najwyższy Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i zaakceptowanym przez polskie społeczeństwo. Działalność ta również jest niezgodna z porozumieniem między Rządem Polskim, a Komisją Krajową NSZZ „Solidarność”. Już rok czasu dąży się w naszym zakładzie do ograniczenia działalności organizacji politycznych i społecznych zatwierdzonych prawnie przez ustroju socjalistyczny naszego Ludowego Państwa. Prowadzona jest na naszym Zakładzie kampania przeciw socjalizmowi, przeciw PZPR, przeciw ZSMP i przeciw organizacji społecznej. Celem tych ludzi jest rozbijanie jedności, poróżnienie załogi, podział na grupy i osłabienie działalności gospodarczej naszego zakładu i przedsiębiorstwa. Nasilająca się działalność opozycji budzi zaniepokojenie załogi, która pragnie spokojnej pracy i godziwych zarobków. Pragnie niedzielnia doświadczona załogi na „my — oni”. Ukazujące się na Zakładzie na wozach tramwajowych nielegalne pisma i ulotki prowadzone przez naszą grupę opozycyjną, a godzące w dobre imię organizacji politycznych, społecznych i w sojusznice układy naszych państw socjalistycznych nie przynoszą naszemu zakładowi chwały, kompromitują załogę i stwarzają obawę o jej poróżnienie. Na naszym zakładzie tworzy się nielegalna polityczna organizacja opozycyjna z naszych członków załogi — Narodowy Ruch Robotniczy. A więc tworzy się wroga naszemu ustrojowi organizację z naszych członków „Solidarność”. Nie można robić z naszej „Solidarność” partii opozycyjnej, bo związek ten został powołany do obrony interesów klasy robotniczej, do

obrony sprawiedliwości społecznej i reform przeprowadzanych w Polsce. Rezygnacja moja jest protestem przeciw próbom wciągania członków związku „Solidarność” w niebezpieczną grę polityczną, która może kosztować społeczeństwo polskie utratę wszystkich zdobyczy posierpniowych, które służyć powinny rozwojowi sprawiedliwej i socjalistycznej Polski.

Jan Piotrowski
motornicz — ZET Podgórze

Jeszcze przed zebraniem z 25 września wystąpiłem z „Solidarność”. Rzygać się chce, gdy się na to patrzy. Oni nie tylko ulotki i ulotki. Nie obchodzi ich co człowiek myśli. Nie podoba mi się to, że w gabinecie „Solidarność” wisiało ogłoszenie o naborze członków do nielegalnej organizacji Narodowy Ruch Robotniczy. Nie podoba mi się, że przewodniczący naszej KO, mówi głośno, że jest członkiem KPN-u. Po tym moim wystąpieniu przeprowadziliśmy w związku branżowym tajne wybory i tak się jakoś złożyło, że ja zostałem przewodniczącym, liczącym około 50 osób związku, w naszym Zakładzie. Chcę prowadzić działalność związkową i tylko taka mnie interesuje. Dlatego wystąpiłem z NSZZ „Solidarność”.

Antoni Banaś
pracownik zaplecza ZET Podgórze

Rezygnacja
Zwracam się z prośbą o skreślenie mnie z listy członków OK NSZZ „Solidarność”. Prośbę swą motywuję tym że wstępując do związku zawodowego „Solidarność”, to podpisywałem się pod Statutem i jej programem a nie pod programem KPN, KOR, NRR.

Ale prawda okazała się inna, związek zawodowy NSZZ „Solidarność” na naszym zakładzie zajął się propagandą polityczną i zakładaniem nielegalnych organizacji politycznych, między innymi NRR, a nie zajmują się sprawami ludzkimi zgodnie ze statutem związku zawodowego. Działalność (Dokończenie na str. 2)

Z obrad KSKM NSZZ „Solidarność”

6 i 7 bm. Krajowa Sekcja Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność” kontynuowała rozmowy z Departamentem Komunikacji Miejskiej i Dróg MAGTOS na temat części zamiennych, taboru i zaplecza technicznych.

Stwierdzono, iż w październiku rozpoczęły się dostawy dla komunikacji miejskiej autobusów Autosan. Do końca miesiąca ma ich być 300 sztuk. Ta liczba odnosi się także do autobusów typu Ikarus.

W trzecim kwartale dostarczono 60 procent opon. Realizacja ustaleń w tym zakresie nie jest więc zadowalająca.

Z pewnym optymizmem natomiast można myśleć o zimie jeśli chodzi o akumulatory. W trzecim kwartale dostarczono ich komunikacji miejskiej 3 tysiące. Zagwarantowane są dostawy dalszych czterech tysięcy.

Nie znaczy, to oczywiście, że w naszym przedsiębiorstwie jest dobrze. Według rozdziałnika braknie nam na przykład 150 sztuk opon 1000X120 mm. Są jednak pew-

ne nadzieje na poprawę zaopatrzenia w części zamienne. Jako tako dogadano się bowiem z producentami części z wrocławskiego „Dolmelu”, łódzkiej „Elty”, gdańskiej „Elmoru” i „Elektrokarbonu” z Tarnowskich Gór.

Do Ministerstwa Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego wystosowano pismo, prosząc by zobowiązało ono „Konstal” do wykonania potrzebnych części zamiennych, stanowisko tegoż w tej sprawie jest bowiem negatywne.

Uczestnicy Sekcji postanowili, że pojadą na spotkanie z załogą „Konstalu”. Wynikali bowiem dość nieprzyjemny problem. Pracownicy „Konstalu” odmówili odbioru wagonów tramwajowych przez przedsiębiorstwa komunikacyjne uznali za działanie na ich szkodę, gdyż związane jest to z przesunięciami w przedsiębiorstwie pracowników z jednego wydziału do drugiego. Rzecz w tym, by się dogadać i by „konstalowcy” zgodzili, że to konieczność, gdyż bez części zamiennych jeździć się nie da. Sprawa musi być postawiona jasno.

Niestety dłużej tak gospodarzyć już nie można.

Uczestnicy Krajowej Sekcji złożyli też wizytę Ministrowi AGTOS. Nasz przedstawiciel Stanisław Dyląg stwierdził, że styl pracy ministra rokuje nadzieje na poprawę sytuacji, także w komunikacji miejskiej. Nie daje on obietnic bez pokrycia, informuje o tym co jest w stanie załatwić, nie działa „zza biurka”.

Podczas wizyty w ministerstwie omawiano ogólną sytuację w kraju pod względem zaopatrzenia w odzież roboczą. Stwierdzono, że generalnie jest bardzo źle. Są przedsiębiorstwa komunikacyjne jak na przykład WPK w Tarnowie, które posiadają tylko 30 par obuwia. I tutaj rewelacja. Przynajmniej pod tym względem w krakowskim MPK dzieje się dobrze.

Chwała za to odpowiednim służbom naszego Przedsiębiorstwa. Szerzej jednak temat ten poruszę w następnym numerze „Sygnałów”.

FILOMENA SERWIN



12 października, godz. 4.00. Pierwsze Ikarusy wyjeżdżają z czyńskiej zajezdni na linię „132”. Piszemy o tym na str. 4 w artykule „Na reszcie Ikarusy na krakowskich ulicach”.

REFLEKSJE NIE TYLKO SPORTOWE

O magistrach odnowy

Jak większość rodaków z prawdziwą przyjemnością oglądam sobotni mecz NRD — Polska. Nasi piłkarze zerwali ze sztafeta, grali odważnie i pomysłowo, słowem wywalczyli awans do Mundialu 82 w wielkim stylu. Ot, nowy duch wstąpił w zespół kompletnie zastępując zapamiętanych w schematach przeciwników. Humor zepsuł mi jednak red. Ciszeński, gdy oznajmił, iż po kolejnym faulu (karny) się po kosztach, że hej! na boisko wkroczył nasz, cytuje „MAGISTER ODNO-WY”. Pozostał mi uraz do tego terminu, choć próbowałem sobie tłumaczyć, że z pewnością chodzi o jakiegoś specja od przywracania sprawności bezczelnych odnoży piłkarskich. Muszą być tacy specje od odnowy biologicznej czy psychicznej skoro w magazynie TV „Flesz” jeden z działaczy PZPN stwierdził, że kraj na awansie do „Mundialu” zarobi minimum 1,5 mln dolarów, piłkarze za wygrany mecz z NRD otrzymają po 15 tys. zł, a Bożek przyznał się, że aktual-

nie ocenia swoje kończyny na milion złotych. Szukamy dewiz, zatrudniamy fachowców. Telewizja w różnych programach w nadmiarze serwuje nam zresztą różnych magistrów, profesorów odnowy starającymi się swymi koncepcjami zbawić świat i wyprowadzić kraj z kryzysu. Zgroza jednak ogarnia gdy „magistrowie odnowy” opanowują sport, w swych założeniach mający stałą zmianę warty, odnowę zawodników.

Zdecydowanie protestuję przeciwko nadużywaniu słowa klucza posierpniowych przemian, jakim niewątpliwie jest termin „odnowa”. O tym, że jest on delikatnie mówiąc źle rozumiany, a zarazem nierealizowany świadczy zbyt dużo faktów z naszej najbliższej rzeczywistości. Sam od po-

czątku rozumiem go w sposób szerszy obejmujący nawzajem się uzupełniające powinności:

O-DPOWIEDZIALNOŚĆ
D-EMOKRACJA
N-IEZALEŻNOŚĆ
O-PERATYWNOŚĆ
W-IARYGODNOŚĆ
A-KTYWNOŚĆ

Odpowiedzialność wysuwa się na plan pierwszy dlatego, iż jej brak jest w stanie sparaliżować każde sensowne działanie. Lubimy domagać się odpowiedzialności od innych, szczególnie od „góry”, trudno nam ją wyegzekwować od siebie i najbliższego otoczenia. Nieodpowiedzialnym nazwiemy zarówno majstra domagającego się nowych narzędzi i smarów w sytuacji gdy szafki ubraniowe jego pracowników

pełne są tych „dóbr”, śpiącego portiera, pracownika popijającego na stanowisku roboczym, ale przede wszystkim kierownika, który nie zawsze wie, co się w zakładzie dzieje.

Demokratyzacja stała się faktem. Martwi jej oddziaływanie od odpowiedzialności, widoczne chociażby w przeciągającym się kontredansie wokół powołania już nie tyle nowej rady pracowniczej, co jej Komitetu Założycielskiego, który opracowałby skutecznie projekt ordynacji wyborczej.

Niezależność nie może być kluczem współpracy i zręczności w działaniu różnych organizacji. A często jest tak, że partycularne interesy grupki osób współpracę tę paraliżują. Trwają wtedy zbędne piskówki, usprawiedliwianie

faktycznych i urojonych przewinień. Nie lepiej rzecz przedstawia się w sferze administracyjnej. I tak np. w związku z reglamentacją doczekaliśmy się Polski dzielnicowej, a w MPK: zakładowej. Skarżył mi się ostatnio pewien kierownik, że w bufecie innym od tego, do którego jest „przydzielony”, odmówiono mu sprzedaży... bułki.

Brak operatywności, połączonej z beztroską i słabą dyscypliną pracy daje efekty zastraszające. Szwankuje system egzekwowania poleceń rozkwiata „spychotechnika” i indolencja połączona z asekurancją. Święty Biurokracy zaciera ręce, interesantów trafia szlag. Tworzy się atmosfera „totalnej niemożności”, a przecież tak łatwo ją przerwać.

● Z okazji 38. rocznicy powstania Ludowego Wojska Polskiego w świetlicy przy ul. Bocheńskiej odbyło się spotkanie z przedstawicielem Dzielnicowego Sztabu Wojskowego, na którym nasi pracownicy uzyskali wiele interesujących informacji o aktualnych problemach wojska.

● Zbliża się zima, dzień coraz krótszy i motorniczowie jak gdyby nigdy nie używają na krakowskich ulicach długich świateł. A przecież ich też obowiązują przepisy kodeksu drogowego.

15 dni
w MPK

● Bardzo niebezpieczny jest wyjazd z zajezdni Czyżyny. Wątpimy, czy ustawiony tam znak „Stop” całkowicie rozwiązuje problem.

● Pod Dworcem Głównym, w reprezentacyjnym punkcie miasta znajduje się mocno zdezaktualizowana tablica informująca o odjeżdżających stamtąd autobusach. Linia 140 na przykład już nie istnieje, zawieszono też czasowo linię 119.

● Z 18 Ikarusów jakie 12 października wyjechały na linię 132, następnego dnia dwa pozostały w zajezdni z powodu braku oleju.

● Zapadła się mocno jezdnia w zatoce na przystanku autobusowym przy ul. Wasiłewskiej, co bardzo utrudnia wyjazd zatrzymujących się tam autobusów.

● Niedawno zajezdnia w Podgórzu otrzymała nowy tabor, a już 7 Ikarusów stoi z powodu awarii przekładli. Fablok produkujący te przekładnie usiłuje wykipić się od naprawy gwarancyjnej twierdząc, że to wina motorniczów. Tymczasem ekspertyza jednoznacznie wskazuje na wadliwość materiału.

● W ostatnim czasie w Podgórzu ukradziono 6 reflektorów z wozów 106 N. Chyba czas pomyśleć o właściwym zabezpieczeniu zajezdni przed złodziejami.

KG

Sprawa wiarygodności raz po raz bulwersuje opinię publiczną. Bez niej odbudowa społecznego zaufania nie jest możliwa. Ludziom ciemnoty do głowy wciągnąć się nie da. Przekonał się o tym niedawno pewien działacz, który dziwił się, że jego „rewelacje”, jakoby rząd zabierał się do zamknięcia na 2-3 tygodnie osób zamieszanych w akcję protestu przeciwko podwyżce cen papierosów, nie znajdują poparcia wśród załóg jednej z zajezdni.

Pamiętajmy o jednym: bez uwzględnienia wszystkich poszczególnych warunków jakkolwiek aktywność mija się z celem i jest wręcz szkodliwa. Nieodpowiedzialny, autokratyczny, partycularny, rozłazły i niewiarygodny pseudodziałacz potrafi skutecznie zniweczyć wysiłki wielu osób. Trzeba go eliminować z dalszej „aktywności”, bo go już żaden „magister odnowy” nie jest w stanie przywrócić na boisko życia.

LACH

CO Z SAMORZĄDEM?

— Jest zwolennikiem ustawy sejmowej o samorządzie pracowniczym czy też pana głos powiększy grono zwolenników projektu sieci?

— Oczywiście sieci.

— Dlaczego?

— Bo jest lepszy „Solidarności”.

— Które punkty pana zdaniem różnią się w sposób zasadniczy?

— No chyba te mówiące o dyrektorach i parę jeszcze innych.

— Jakich?

— Musiałbym się zastanowić, skupić. Teraz nie mam czasu.

— Poda pan swoje nazwisko?

— Po co to pani? To do niczego nie potrzebne. Do widzenia.

W czasie moich usiłowań zdobycia informacji na temat: co z Samorządem w MPK?, były takie odpowiedzi. Były też i inne.

„My już przecież mamy wybraną Radę. Nawet chyba coś tam działa.

— Kiedy wybrana?

— No już dawno w marcu czy kwietniu.

— Z czyjej propozycji?

— Ja wiem, chyba jak wszędzie? W zasadzie to interesuje się pracą, a po pracy kolejką.

Choć jest i inaczej. W Czyżnach już od dawna działa Komisja, której zadaniem jest doprowadzenie do wyboru Rady Pracowniczej.

Rozmawiałam z jej wiceprzewodniczącym Jerzym Krawczykiem.

Pan Krawczyk doskonale wie, o co tutaj chodzi. Oczywiście jest za projektem sieci. Uważa jednak, że o tym, który model — sejmowy czy Sieci — będzie w Czyżnach, zadecydować powinna cała załoga Zakładu.

Jeżeli nawet ludzie wybiorą ustawę sejmową pracowali będzie aż do momentu wyboru nowej Rady.

Dlaczego odrzuca Ustawę Sejmową? Uważa, że nie zostało utrzymane w ustawie to co zapisała i podpisała wcześniej grupa mediacyjna posłów i członków „Solidarności”.

Moim skromnym zdaniem Sejm miał prawo tak postąpić jak uważała za słuszną większość posłów. Przecież komisja mediacyjna nie podpisała się bo nie mogła za cały Sejm.

Takie stanowisko nie jest niczym nowym. Bo wydaje mi się, że nie jest to takie złe skoro nawet „Solidarność” jako całość nie respektuje, jeżeli uważa, że są niesłuszne postanowienia poszczególnych komisji. Ale to jest moje zdanie. Wracając jednak do rozmowy z panem Krawczykiem, który powiedział, iż zasadnicza różnica jest już na wstępie projektu i ustawy. Projekt sieci mówi o przedsiębiorstwie społecznym natomiast ustawa o przedsiębiorstwie państwowym. Zdaniem mojego rozmówcy w przypadku przyjęcia uchwały przedsiębiorstwo nie będzie miało rzeczywistej samodzielności, zaistnieje bowiem możliwość ingerencji w działalność władzy administracyjnej. W naszym przypadku instrumentem manipulacji i nacisku byłyby dotacje, gdyż wiadomym jest, że samofinansującym się zakładem w pełni raczej nie będziemy. Tak, tylko, że w wypadku przedsiębiorstwa społecznego dotacja niestety będzie także. Różnica jest też w wyborze i zatwierdzaniu dyrektora. Chodzi o to by nie był

on wyznaczany. Jego wybór byłby całkowicie uzależniony od załogi. No i w uchwale jest wiele spraw mówiących w ten sposób, iż stwarza to możliwość różnorodności interpretacji. W swej pracy wiceprzewodniczący stwierdził, że opiera się na druku Sekcji Informacji Komisji Rady Hutników NSZZ „Solidarność” HIL, którego pierwszą stronę przytaczam:

Dla Komitetów Założycielskich Samorządów Pracowniczych.

Projekt społeczny

Projekt rządowy

Przedsiębiorstwa

socjalne

państwowe
(art. 1§1)

jest podstawową jednostką gospodarki narodowej /
tworzoną

w celu zaspokajania
potrzeb społecznych

w celu osiągnięcia efektywnych
ekonomicznych wyników
(art. 1§1)

na zasadach rachunku
ekonomicznego

proceedząc samodzielnie działalność
zgodnie z celami narodowego
planu społeczno-gospodarczego
(art. 1§1)

obejmującą

zorganizowaną

załogę

dysponującą powierzona
mu część mienia
ogólnonarodowego

oraz część mienia ogólnonarodowego
(art. 1§2)
którym gospodaruje
(art. 2§1)

i zarządzaną

przez organy samorządu
pracowniczego

przez organy przedsiębiorstwa
(art. 4§1)
przy czym zakres uczestni-
czenia w zarządzaniu określa
ustawa o samorządzie załogi
(art. 4§3)

Szczegółowo dokument ten omówię w terminie późniejszym.

Na jakim etapie są wybory do Rady Pracowniczej w przedsiębiorstwie? Pierwsza decyzja ustalona na kolektywie dyrekcyjnym mówiła o tym, iż walne zebrania załogi będą wybierały komisje założycielskie i dopiero ich zadaniem będzie doprowadzenie do wyboru jednego z projektów (wtedy jeszcze). Chodziło o to by był to autentyczny samorząd załogi, bez dominacji jakiegokolwiek organizacji czy też administracji. Wszyscy łącznie z przedstawicielami KZ-NSZZ „Solidarność” zgodzili się na taki tok postępowania. Już się jednak zmieniło i na dzień 12.10.br. zadecydowano już nie na kolektywie, że poszczególne Komisje Oddziałowe „Solidarności” będą wyznaczały po trzy osoby do Komitetów Założycielskich, ci będą przeszkoleni w KRH i doprowadzą do wyborów. Mają być także przeprowadzane referenda co do wyboru któregoś wariantu. Jak będzie ostatecznie, zobaczymy.

FILOMENA SERWIN

OŚWIADCZENIA

(Dokończenie ze str. 1)

cze „Solidarności” żądają od nas określenia się co do związku zawodowego „Solidarność”, a sami się nie określają, czy są związkiem zawodowym, czy działaczkami KOR, KPN, czy nielegalnej twórczej przez nich organizacji politycznej NRR.

Skoro działaczom „Solidarności” między innymi p. Staszczakowi i jego grupie opozycyjnej przeszkadzają na naszym zakładzie PZPR, ZSMP, i Związki Branżowe, jak również rozpoczynają szkalowanie ich członków, to do jakiej sprawiedliwej demokracji dą-

żają? Podpisywałem się pod Statutem „Solidarności” i jej programem, a nie pod programem KOR, KPN, NRR. Wobec takiej sytuacji zmuszony jestem złożyć rezygnację z członkostwa związku zawodowego NSZZ „Solidarność”, gdyż nie pozwolę sobie manipulować takimi ludźmi jak p. Staszczak i jego grupie opozycyjnej. Proszę o przyjęcie mojej rezygnacji ze Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność”.

Andrzej Kucharczyk
Przewodniczący ZSMP
ZET-Podgórze

Rozniesiemy MPK-owski domek cały

Od kilkunastu lat mam dostęp do przeróżnych dokumentów. Mogę powiedzieć, iż nie jest to w stanie mnie zaskoczyć. Poczułem się jednak ostatnio mocno sfrustrowany. Oto leży przede mną oryginał pisma kierownika Wydziału Ogólnego Janusza Rzymka do I z-cy dyrektora mgr inż. Tadeusza Trzmiela z dn. 28. 09. 1981:

„Wydział Ogólny informuje, że pomimo wielokrotnych monitorów i zwracania uwagi służbom odpowiedzialnym za dozór nad mieniem Zakładowym w sprawie należącej

ochrony majątku — nie poczyniono prawie nic w tej sprawie. Efektem tego jest zabór dnia 28. IX. 1981 r. z terenu nowego przy ul. Brozka n.w. przedmiotów:

52 szt. pokręta do baterii umywalkowych w WC
4 szt. lustro łazienkowe
5 szt. baterii umywalkowych
1 szt. muszla klozetowa wraz z sedesem i osprzętem
5 szt. pociąg do spustu wody w WC
10 szt. zamknięć do kabin WC

(Ciąg dalszy na str. 4)

Temat rzeka. Trzeba przyznać, że tak naprawdę nie bardzo cieszyli się miłością otoczenia. Powodów do nie zawsze dobrej opinii było wiele. Myślę, że nie bez winy byli sami zainteresowani. Do ORMO przyjmowano każdego kto chciał, bądź „powinien” należeć — bo i tak bywało. Jeżeli wszyscy to wiadomo, ludzie źli i dobrzy, źli pod względem zachowań i postaw społecznych, źli z natury. Najbardziej jednak chyba na opinii członków ORMO zaważył fakt, że nigdy nie kochamy tych, którzy nas kontrolują. Obojętnie czy robią to w interesie naszego dobra, czy też dbają o dobro szerszej pojęte, bo społeczne. Nagle znajduje się ktoś, kto usiłuje „naprowadzić nas na właściwą torę”. Niezwykle jasne dlaczego to robi? Przecież za to nie

mienie społeczne a nie nasze osobiste. Tej samej nocy skontrolowano tam także szafki odzieżowe pracowników. W 21 znaleziono deficytowy płyn do hamulców R-3. Także mnóstwo narzędzi, które jeżeli już to powinny się znajdować w szafkach narzędziowych.

Także 7 bm. w garażach taksówek na os. Na Koźłowie kontrolujący zastali śpiącego portiera. Brama była oczywiście otwarta. Na terenie zakładu parkowało 10 obcych pojazdów. Kontrolę powtórzone 8 października. Znow otwarta brama i 10 obcych pojazdów. Tym razem portierka nie spała. Nie była niestety uprzejma podać swojego nazwiska, zresztą nieuprzejma była w ogóle. Stwierdziła, iż ją nie obchodzi kto i na jakiej podstawie garażuje na podle-

Pokochać ORMO-wców?

placą i robota taka jakby „zza rogu”.

W przedsiębiorstwie przeprowadzane są w ostatnim czasie kontrole przeważnie nocne. Szczególną uwagę zwraca się na zabezpieczeniu naszego wspólnego mienia — majątku przedsiębiorstwa. Mają one też uniemożliwić male „sabotaż”, co do których istnieje podejrzenie, że są podejmowane od czasu do czasu.

Wyniki są oczywiste. Nie będą tu rozwodzić się nad całym planem akcji. Ot parę przykładów.

W nocy z 6 na 7 października br. podczas pobytu w Zakładzie Eksploatacyjnym na Gwardii Ludowej „spłoszono” grupę złodziejaszków. Ująć udało się jednego. Nie mógł uciekać, gdyż obarczony był plonem złodziejskiej eskapady, elektryczną wiertarką. Pobrał ją z magazynu... na markę, zgłoszoną wprowadzić za zaginioną, ale na dzień następny. Złodzieje przyjechali na teren zakładu na rowerach. Uciekający pozostawili rowery, które zatrzymano i oddano dla celu dalszego śledztwa milicji. By całe to zajście było bardziej pikantne, gdy odjechała grupa kontrolująca, pozostali na wolności amatorzy MPK-owskiego mienia wrócili do zakładu po... rowery. Spacerowali ponoc w asyście ludzi ubranych w robocze ubrania. Gdy okazało się, że pojazdów nie odzyskają spokojnie, nie zatrzymywani przez nikogo opuścili teren zakładu. A pewno. Po co ich było łapać? Kradli przecież

głym jej terenie, nie stanowią też jej obowiązku sprawdzanie osób wchodzących i wychodzących, jak również przebywających na terenie bazy. Poza tym pani ta stwierdziła, że swoje obowiązki zna (?) i poucza nie jej jest niewłaściwe. Mnie obojętnie interesuje zagadnienie po co właściwie jest w takim razie portier?

Także w tym samym dniu w Czyżnach praca wrzała wyjątkowo sprawnie tyle, że przy naprawie prywatnego samochodu. No cóż, może i było pozwolenie na tę naprawę, w co ja obojętnie wątpię, bo byłoby chyba odnotowane w sprawozdaniu kontroli.

Tylko z tych przykładów widać, że mimo wszystko ORMO jest potrzebne. Przecież chodzi tu o to, by nam zakładu nie wynieśli nie daj Bóg z pracownikami.

Na zebraniu w Komitecie Zakładowym PZPR 30 września br. postanowiono pożegnać się z tymi, którzy organizację ORMO kompromitują swoim zachowaniem i postawą społecznopolityczną. Najwyższy chyba już po temu czas.

Zwracano także uwagę, iż kierownictwa muszą się zainteresować i wyciągać odpowiednie wnioski z raportów Rezerwy Milicji. Potrzebne jest także współdziałanie wszystkich. A jeżeli już ktoś w żaden sposób nie da się przekonać i nie pokocha ochotników, niech przynajmniej nie przeszkadza.

FILOMENA SERWIN

Wiadomość o wpisywaniu sobie nieprzepracowanych godzin do kart pracy przez dwóch zastępców kierownika Zajezdni w Bieńczycach w celu osiągnięcia korzyści finansowych, przekazywana jest z ust do ust. O całej tej sprawie mówiło się już na kolektywie kierowniczym przedsiębiorstwa i naradzie w trójce autobusowej. „Opisanie” jej w „Sygnalach” nie będzie więc jak to sądzią niektórzy niepotrzebnym „rozdmuchaniem”.

CO ZNALAZŁAM W DOKUMENTACH...

Pismo z dnia 10 lipca br. kierownika ZEA Bieńczyce Leszka Rumiana ujawnia wyniki kontroli bieżącej kartotek — wykazane do zapłaty godziny godzin z-cy kierownika ds. Ruchu Jerzego Leśnickiego, wynikające z dodatkowej pracy w Zajezdni w charakterze kierowcy o niepełnym wymiarze godzin w maju i czerwcu br. Nie pokrywają się one w całości z prawdą. W związku z ujawnionymi faktami kier. L. Rumian proponuje zastosowanie wobec winnego szeregu sankcji karnych łącznie z rozwiązaniem umowy o pracę, przy czym jej formę pozostawia do decyzji dyrekcji.

Z-ca dyr. ds. Trakcji Autobusowej mgr inż. Stanisław Kowalczyk wnioskuje udzielenie Jerzemu Leśnickiemu kary regulaminowej — nagany, z pozostawieniem na dotych-

czasowym stanowisku oraz zarządza zwrot niesłusznie pobranej kwoty pieniężnej.

W dniu 3 sierpnia br. Jerzy Leśnicki składa u z-cy dyr. ds. Trakcji Autobusowej mgr inż. Stanisława Kowalczyka obszernie wyjaśnienie, w którym m. in. pisze: „w związku z postawionymi mi zarzutami dotyczącymi czerpania korzyści materialnych z zajmowanego stanowiska wyjaśniam... w miesiącu maju i czerwcu br. przychodziłem do pracy w soboty i niedziele w zamian za co polecałem podległym mi pracownikom wpisywanie mi do służby kierowców zasilaających tę ilość godzin jaką przepracowałem na terenie zakładu wykonując obowiązki służbowe. Ponadto na przełomie maja i czerwca tego roku otrzymałem polecenie od kierownika zakładu przeprowadzenia komisji dotyczącej oceny stanowisk pracy kierowców autobusowych”. Nie sposób przytoczyć wyjaśnienia w całości. Może więc tylko jeszcze zakończyć: „W wypadku uznania mojej bezspornej winy przez ob. dyrektora, proszę o ukaranie mnie zgodnie z obowiązującymi przepisami”.

Zakładowa Rewizja Gospodarcza przeprowadziła w dniach 4—14 sierpnia br. kontrolę wykorzystania czasu pracy zatrudnionych w niepełnym wymiarze godzin 42 kierowców w większości pracowników zaplecza i umysłowych, z którymi przedsiębiorstwo zawarło umowy na czas nieograniczony. Zastrzeżenie wzbudziło zatrudnienie kierowców zasilaających przy pracy pilotowania autobusów w Zajezdni oraz docieraniu aut. Prace te wykonywali m. in. Jerzy Leśnicki i inż. Stanisław Marczyk. Dokumentem do ustalenia godzin pracy były listy kierowców pracujących w niepełnym wymiarze godzin. Listy te w maju br. zostały jedynie trzy razy podpisane. Po szczególne pozycje porafowane były przez dyspozytora względnie osoby zastępujące dyspozytorów. Ten system ewidencji nie pozwala stwierdzić czy kierowcy zasilaający rzeczywiście w wykazanym terminie pełnili funkcje pilota. Natomiast analiza pracy wykazała, że inż. St. Marczyk pełniąc obowiązki kierowcy w ramach dyżurów względnie przeglądów, wykazywał je jako pracę pilota, pobierając za ten czas wynagrodzenie kierowcy zasilaającego. Według wyjaśnienia inż. St. Marczyka w dniach 22—25 maja br. dokonywał wraz z J. Leśnickim oceny stanu technicznego autobusów używając na 39 godzin pracy pilota. Stwierdził, że w pozostałych dniach pracę pilota faktycznie wykonywał podjeżdżając autobusami na stanowiska pracy. Dokładne rozliczenie wykazane przez inż. St. Marczyka pracy świadczy, że nadużywał jednak możliwości zaliczenia godzin pracy i zwiększenia zarobków. Przykład: najdłuższy nieprzerwany odcinek

ciągłej pracy był od 8 maja godz. 16.00 do 9 maja br. godz. 22.00. W sumie jest to 30 godzin. Taki cykl pracy jest nieprawdopodobny, ponieważ brakuje w nim miejsca na sen. Ustalono również, że brak było wyraźnej potrzeby w zatrudnieniu inż. St. Marczyka w charakterze pilota, skoro w czasie jego pracy pozostawało w Zajezdni dużo kierowców w rezerwie, bądź również specjalnie wyznaczonych do pracy pilota. J. Leśnicki przyznał w wyjaśnieniu, że kazał sobie wpisywać pracę pilota jako rekompensatę za przepracowany czas pracy po godzinach, przy wykonywaniu zadań kierownika, m. in. przy przeglądzie stanu technicznego autobusów w dniach 22—25 maja br. — 39 roboczogodzin. Wykazane przez J. Leśnickiego 24 godziny pracy w dniach 11—13 maja br. na docieranie autobusu nr 21617 są niewspółmiernie duże w stosunku do 312 przejechanych kilometrów. Kierowca w tym czasie powinien przejechać dwa razy więcej kilometrów.

W czerwcu br. kierownik Zajezdni Leszek Rumian, wycofał z Działu Obrachunku karty pracy kierowców zasilaających m. in. J. Leśnickiego i inż. St. Marczyka, kierując się tym, że godzinny zużycie na pilotowanie nie

DYREKCJA
jest
GRZECZNA

I KARA...?

Nareszcie Ikarusy na krakowskich ulicach

W poniedziałek 12 października w czyżynskiej zajezdni odbyła się skromna uroczystość. Kierowcy 18 samochodów wyruszających tego dnia na linię „132” otrzymali od z-cy dyrektora ds. trakcji autobusowej Stanisława Kowalczyka po symbolicznym

początkowego przystanku nasz autobus rusza zupełnie pusty, dopiero w Bieńczykach wsia- dają pierwsi pasażerowie. Zdziwieni rozglądają się po wozie. Podsiuchując co mówią koledze przygotowującemu materiał dla Radia: — Mam nadzieję, że teraz

Zbigniew Nowak, Waldemar Brosz, Józef Bryjski, i kierowcy: Ryszard Mazur — po- przedniego dnia zasiadł za kierownicą nowego wozu i Jan Piwowarczyk, który był na szkoleniu w Katowicach i do momentu rozmowy zali- czył na Ikarusie 520 km. Wszyscy oni mówią na temat warunków w jakich należy eksploatować ten samochód.

— Komfort jazdy w porów- naniu z Berlietem, czy Jel- czem jest na pewno dużo większy tak dla kierowcy, jak i dla pasażerów, ale i więcej trzeba o ten samochód dbać. Filtrowanie powietrza powinien być wyczyszczony co najmniej dwa razy w ciągu jednej zmiany. Kierowca musi też pamiętać, że silnik na wol- nych obrotach nie może pra- cować dłużej niż 3 do 5 minut,

by uratować wielu kierow- ców dla Przedsiębiorstwa.

Jeszcze pytanie o odkryte już mankamenty.

— Nie ma ich wiele, może to, że pedał sprzęgła za nisko umieszczony, dlatego ci nieco mniejsi, a takich w krakow- skim MPK nie brakuje, będą mieć spore kłopoty z wysci- kaniem sprzęgła do końca, tak jak powinno to się robić. Nie- wygodny jest też dostęp do ta- blicy informacyjnej (znów więc prawdopodobnie pogorszy się i tak słabe oznakowanie wo- zów), wreszcie zbyt lekka konstrukcja siedzeń pasażer- skich powoduje ich urywa- nie. Ale to ostatnia sprawa to drobiazg, z którym poradzą montując drążki sufitowe.

Generalnie zdaniem roz- mowców wóz ma podobne pa-



Jeden z kierowców Zdzisław Mazurek otrzymuje kwiaty przed wyjazdem.

goździku. Powodem nieco- dziennego pożegnania wyjez- dzających na długo przed- światem autobusów było wpro- wadzenie do MPK-owskiej trakcji nowych wozów w na- szym mieście węgierskich Ikarusów. Tego dnia około godziny 4.00 w dyspozytorni zgromadzili się kierowcy no-

szybciej i wygodniej dojeżdże- my wszędzie.

— Żeby tylko ludzie szano- wali te wozy, to może wresz- cie komunikacja się poprawi.

I w ten sposób kolejny typ autobusów (przypomnijmy, że ostatnio podobną uroczystość przeżył MPK w styczniu 1978 r. kiedy to wprowadzano



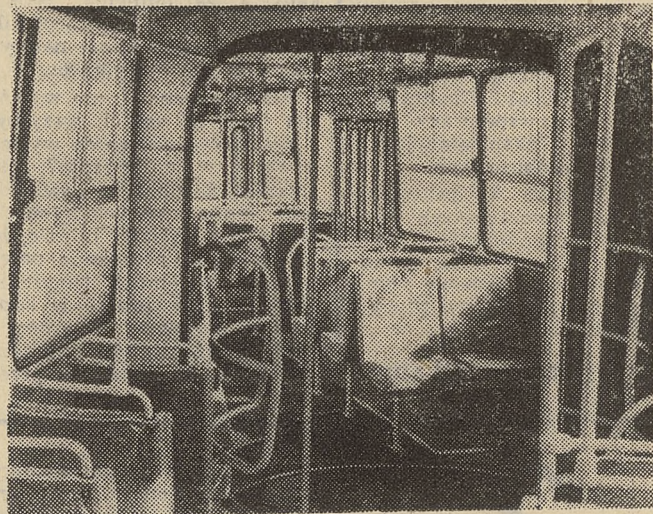
Ikarus w czasie próbnej jazdy na Rondzie Grunwaldz- kim.

gdyż dłuższa praca grozi jego zatarciem. W zimie przynaj- mniej raz dziennie należy odwadniać układ pneumatycz- ny i stosować pompkę prze- ciwzmrozową. Trzeba też dbać o smarowanie łożysk, która przy temperaturze powyżej 80 st. C sama się otwiera. Na- leży zwracać uwagę na umie- szczoną centralnie lampkę kontrolną z napisem STOP. Jej zapalenie oznacza, że na- leży natychmiast przerwać jazdę. A więc będzie miał kierowca trochę roboty, ale za to wóz wspaniale się pro- wadzi, zupełnie nie czuje się tego „ogona” z tyłu. Jest to wspaniałe auto, które, gdyby przyszło powiedzieć dwa- dzieścia lat wcześniej, mogło-

rametry techniczne jak Berliet, przewyższa go jednak jako- ścią wykonania. Chociaż zda- rzył się już w Polsce przypa- dek zepsucia 100 silników z powodu awarii wadliwie wy- konanego korbowału.

Chwilę później z Ryszardem Mazurem wyjeżdżamy do miasta. Kręcimy się po wą- zkich ulicach Dębnik. Samochód swobodnie mieści się w ciasnych zakrętach. Może tylko nieco zbyt głośno jest w części pasażerskiej, ale kie- rowcę przed tym hałasem chroni kabina. Zastanawiamy się jak długo wóz będzie w takim stanie, jak oglądamy. Ale to już zależy od pasażer- rów.

K. GACEK



Jak długo wnętrze wozu będzie w tak idealnym stanie?

Rozniesiemy MPK-owski domek cały

(Ciąg dalszy ze str. 2)

Wszystkie w/w przedmioty zginięły pomimo ciągłej służ- by wartowniczej pełnionej na portierni budynku. Wobec powyższego zachodzi również możliwość, że skradziono i inne przedmioty z wyposaże- nia budynku co może być do- piero stwierdzone po ostatecz- nym rozliczeniu stanu ma- jątkowego. Dalszy taki stan rzeczy nie może być tolero- wany, w związku z czym pro- simy o przedsięwzięcie sta- nowczych kroków w celu po- prawy zabezpieczenia mienia państwowego.

Kroki podjęto. Z-ca dyr ds. technicznych mgr inż. Marian Kalinowski został zobowią- zany do zdecydowanych dzia- łań zmierzających do elimi- nowania tej sytuacji oraz od- bicia na ten temat spotkania z załogą. Nie odbyło się jesz- cze, gdyż nie zakończono przeprowadzki nowych lokatorów. Najbardziej jed- nak mobilizuje następujący fragment polecenia dyrektora T. Trzmiela: „W przypadku braku skutecznego działania kolejny wykaz braków będzie stanowił fakturę obciążającą dla osób odpowiedzialnych”.

Do wymarzonego od kilku- nastu lat biurowca przeno- szą się wszyscy ochoczo, czę- sto przed terminem. Przeno- sinom zawsze towarzyszy roz- gardiasz. Czy jednak truma- czy on naszą bezstroskę, znie- czulicę i brak odpowiedzial-

ności? Czy rzeczywiście nikt nie zauważył wyniesionej z III piętra muszli czy też ba- terii umywalkowych? Czy rzeczywiście musimy w po- mieszczeniach sanitarnych zachowywać się jak wandal- e, niszczyć pokręta czy też zam- knięcia kabin? „Najgorzej u- pilnować domowego złodzieja” — mówi dyr. Kalinowski. Nie możemy się zastaniać mitycz- nymi chuliganami czy też za- wiedzionymi interesantami. Bo czy rzeczywiście grasują oni po biurowcu tabunami? Spe- dzimy tu jeszcze sporo lat, czy nie stać nas na to by obiekt ten utrzymać w przyzwoitym stanie?

Zapowiedziano surowe san- kcje oraz wprowadzenie w najbliższym czasie w biurow- cu systemu przepustkowego. A więc cacy? Jesteśmy prze- ni? Mam poważne obawy, że bez zmiany naszego stosunku do wspólnego dobra biuro- wiec popadnie w całkowitą ruinę. Kier. Rzymek poinfor- mował mnie, że po 28 wrze- śnia, w ciągu ostatnich trzech tygodni zniknęły: 4 wylewki, 12 kurków, 3 lustra łazienko- we i kosze, 4 sitka do syfo- nów i 1 syfon. W czasie retro- biesiad śpiewało się: „pre- pijemy naszej babci domek mały”. Czyżby teraz, gdy al- kohol na kartki, nasi pracow- nicy wnosili pieśń „rozniesie- my MPK-owski domek cały” niszcząc urządzenia sanitarne i rozgrabiając wyposażenie?

A. LACH.

donosy SPOD GABINETU

Nr 17

1-15 października 1981 r.

PLOTKI NAJWYŻSZE

◆ Jako ostatni z Z-ców Dyrektora zameldował się na Broż- ka mgr inż. Stanisław Kowalczyk. Opuszczony przez niego baraczek-zawaldroga przy ul. św. Wawrzyńca 12 nie uleg- nie jednak planowanej wcześniej likwidacji. Obejmie go we władanie kierownik ZNA inż. Ptak, który teraz będzie mógł sam na siebie ponarzekać, gdy trwać będą kłopoty z wyjaz- dem autobusów do hali napraw. Spełniać on będzie ze swe- go nowego „punktu widokowego” pożyteczną funkcję cerbe- ra, jako że portierów i strażaków brak.

◆ Wszyscy przeniesieni Zastępcy zgodnie psioczyli na brak do 12.10 szybkiego przełączenia bezpośrednich numerów te- lefonicznych.

◆ Został ogłoszony tajny konkurs na najlepiej urządzony gabinet Zastępców. Tajny werdykt w następnych „Dono- sach”.

◆ Na Pełniącego Obowiązki obraziła się ostatnio pewna stażystka z „Gazety Krakowskiej” za to, że na nie zapowie- dziany wywiad musiała czekać do skończenia piątkowej ope- ratywki. „Ukarała” rozmówcę kompletnym pominięciem usły- szanych treści i rozmowami z osobami nie mającymi możli- wości ustalenia pewnych danych na szczelbą dyrekcji. Efekt: bzdury w informacji o wymianie tramwajów z Norymbergą. I jak tu wierzyć w kobiecą dobroć i wyrozumiałość.

REWOLUCJE PODGABINETOWE

◆ Z braku rezydenta trwa niezakończony pucowanie Gabi- netu i pokoiów ościennych. Chwilowo o efektach ciężkiej pracy pani Marii można się przekonać jedynie w czasie po- niedziałkowych skarg i wniosków.

◆ Na ciasną listę zaśmiecaaczy dyrektorskiej sali konfe- rencyjnej wpisani zostali jako pierwsi uczestnicy zebrania TKKF. Naśladownictwo wysoce niewskazane. Protokół ze- brania mgr inż. A. Kądziołka zobowiązany został do wnik- liwszego doboru „konferencjebiorców”.

◆ Mimo wczesnego zgromadzenia Zastępców na ul. Brożka załoga Gabinetu ma pewne trudności z uchwyceniem Peł- niącego Obowiązki, o czym donosi

SPECJALISTA

Trochę wyobraźni

Przed wielu, wielu laty w Nowej Hucie istniało przeje- ście przez ulicę Rewolucji Październikowej między osie- dłami Centrum C i Centrum D, przyzwoite przejście dla pieszych, także przez torowis- ko tramwajowe. Potem zaczę- to pod tym właśnie przejściem kopać, aby założyć instalację ciepłowniczą. Zerwano więc chodnikowe płyty. Przejście stało się niedostępne dla pie- szych. Ułożono obok kilka płyt, zerwano fragment siatki sto- jącej na międzytorzu. Jednym słowem zrobiono prowizorycz- ne przejście dla pieszych. Wą- skie bo wąskie, ale w końcu prowizoryczne. I bomba wy- buchła dopiero przed kilku dniami. Roboty wreszcie, po kilku latach zakończono. Zgo- dnie z przepisami wykonaw- ca powinien doprowadzić to- ren do poprzedniego stanu. Po- łożono więc asfaltowy dywa-

nik na jezdniach, natomiast przez torowisko przechodziło się dalej wąskim prowizorycz- nym chodniczkiem. Można też było przejść tam, gdzie u- przednio kładziono rury, ale tam nie położyło już płyt. I oto kiedyś zauważyłem, że w miejscu gdzie było stare przeje- ście założono siatkę między torami. Nie poświęcałbym sprawie tyle uwagi, gdyby nie stworzone zagrożenia dla pieszych. Obecnie istnieje tyl- ko chodniczek, na którym pie- szym trudno się minąć. Wy- obraźmy sobie, że z dwóch stron nadjeżdżają tramwaje, i jednocześnie kilku pieszych chce przejść przed nimi. Spo- tykają się więc między tora- mi. Ktoś kiedyś może zostać na torowisku...

Odpowiedzialny za ten stan winien dopowiedzieć sobie re- sztę, zanim będzie za późno.

KG

Redakcja „Sygnałów” zmieniła adres

Informujemy czytelników, korespondentów i sympaty- ców gazety zakładowej „Sygnałów — MPK”, że redakcja zmienia adres. Mieści się obecnie przy ulicy Brożka 3 w nowym biurowcu przedsiębiorstwa, na III piętrze, po- koje 301 i 302. Telefony: 66-20-22 i 66-20-75. Wewnętrzne: 164 i 165.

Zapraszamy.

KRZYŻÓWKA

KRZYŻÓWKA

POZIOMO: 7) młokos, 8) nie tak jak powinno być, 9) miasto w Gdańsku, 10) krót- ka pelerynka z kapturkiem, 11) Nie piękny 12) uruchamia silnik, 17) łódź ratunkowa, 19) nauczyć niedźwiedzia tańczyć, 21) morski przysmak, 22) Naj- większy dopływ Łaby, 23) po- spolity chwast, 24) za pracę.

PIONOWO: 1) odnajduje mieszkanca, 2) wygląd, figura, 3) będzie z niego kwiat, 4) lek- ki pojazd konny, 5) zakonnik z Oliwy, 6) nóż chirurga, 13) nie pachnie, ale zdrowy, 14) uczulenie, 15) forma, 16) gdy interes własny najważniejszy, 18) ogólne warunki klimatycz- ne, 20) roślina oleista.

skopiec, wyborca, loteria, Ro- mulus, gniazdo, pionier, skleja- ka.

Pionowo: siklawa, trawers, wiecha, borsuk, skorupa, wrzatek, rysopis, kolumna, le- warek, wiadukt, czubek, ozna- ka.

„SYGNAŁY MPK” — Dwa tygodniak Miejskiego Przed- sięwzięcia Komunikacyjnego w Krakowie Redaguje zespół Maria Buhaczewska Janina Dziuro, Krzysztof Gacek Filomena Serwin. Zdjęcia Stanisław Makarewicz.

Adres Redakcji: MPK Kra- ków, ul. Brożka 1-3, p. 301, 302.

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

ROZWIĄZANIE Z N-RU 19
Poziomo: biernik, konkurs, Gliwice, wstrząs, kwartał,