

SYGNALY

WUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

mpk

Rozum i łopata

Dwa lata biegał się Dział Głównego Mechanika nad znalezieniem chętnego na zagospodarowanie... łopaty. Jakoś nie wyszło. Nikt nie zechciał bowiem zająć jej „na stan”. Dwukrotnie poróżowała ona w tę i z powrotem do jezdni na Woli Duchackiej po to by zrobić znowu do tymczasowego dysponenta. Wreszcie sprzedano... łopatę w omisie po to by znowu zapewne przypięć do realizacji zamówienia z Woli Duchackiej na zakup... łopaty.

A było tak...

Zapotrzebowanie na łopatę mechaniczną zgłoszone zostało do Działu Głównego Mechanika przez Zakład Budowlany w czasie kiedy to wszystkie kotłownie mu podlegały. Potem nastąpiła „dyktowana” długo reorganizacja — ten z gospodarzem kotłowni są poszczególni kierownicy zakładów eksploatacyjnych.

Zapotrzebowanie zrealizowano dwa lata temu. Łopata nie była potrzebna i okazało się w kotłowni ZET — Nowa Huta, a tam zgodnie z planami szefa Zakładu Budowlanego inż. Klimka była się znaleźć. Wówczas gdy „Huta” zysgnowała pan Marian Bławut, Główny Mechanik rozpoczął poszukiwania kontrahenta w innych kotłowniach. Mówi... „ponieważ największą w chwili jest kotłownia na Woli Duchackiej zaproponowałem kierownikowi J. Kucharskiemu przyjęcie „na stan” łopaty i wykorzystanie jej u siebie. J. Kucharski zgodził się na jej zagospodarowanie. Pan Ryszard Bator zapłacił łopatę na Wole Duchacką. Ale... łopaty nie przyjął inżynier B. Kolasa — z kierownika. Ponownie rozmawiał więc z kierownikiem. Ten znowu graża zgodę. Znowu więc wzięliśmy łopatę na Wole Duchacką. Tym razem przyjmuję jej ani inż. Kucharski ani inż. Kolasa. Zażądałem więc pismem oświadczenia, że takiego urządzenia kierownictwo zajezdni nie potrzebuje”.

Korespondencja... w sprawie łopaty mechanicznej

PISMO Z DNIA 16.07.1981 r.
Kierownik Zakładu Eksploatacji
Autobusów — Wola Duchacka
w/m

Celem usprawnienia prac na terenie kotłowni CO zakupiona została na zapotrzebowanie ZBL łopata mechanicz-

na. Ponieważ w chwili obecnej kotłownie C.O. podlegają kierownikom zakładów eksploatacji, Dział Gł. Mechanika prosi o zagospodarowanie zakupionej łopaty mechanicznej na terenie Wszego Zakładu. W wypadku rezygnacji z zakupionej łopaty prosimy o przesłanie pisemnej odpowiedzi, co będzie podstawą do upłynienia wymienionej na zewnątrz Przedsiębiorstwa.

Główny Mechanik
inż. Marian Bławut
Z-ca Dyrektora
ds. Technicznych
inż. mgr Marian Kalinowski

PISMO Z DNIA 27.07.1981 r.
Główny Mechanik
w/m

Dotyczy pisma z dn. 16.07.1981 r.
TM-W-72/223/81

Kierownictwo Zakładu Eksploatacji Autobusów — Wola Duchacka informuje, że proponowana łopata mechaniczna w naszym zakładzie nie jest przydatna do użytku. Informujemy, że planowaliśmy spycharko-ladowarkę i takie urządzenie chcemy otrzymać.

Z-ca Kierownika ds. Technicznych
Zakładu Eksploatacji Autobusów
Wola Duchacka
inż. Bolesław Kolasa

— „W związku z odmową zagospodarowania łopaty — mówi inż. Bławut — zgłosiłem jej sprzedaż do Bomisu. W ciągu tygodnia od chwili zgłoszenia znalazł się kontrahent, który łopatę kupił... nawet bez instrukcji. Tymczasem dnia 2.09.1981 r. otrzymałem kolejne pismo...”

PISMO Z DNIA 2.09.1981 r.
Główny Mechanik
w/m

Kierownictwo Zakładu Eksploatacji

Autobusów Wola Duchacka prosi o sprowadzenie do naszego Zakładu niżej wymienionych urządzeń: linociąg, kontener na złom, imadło kowalskie i kowadło, piec hartowniczy PEK-3, łopata mechaniczna, żuraw 1,5 t, stół probierczy do badania instalacji elektrycznej, narzędzia blacharskie.

Kierownik Zakładu
Eksploatacji Autobusów
mgr inż. Janusz Kucharski

Uczmy się liczyć!!

Łopata a może jej brak nie spowoduje zapewne załamania się komunikacji miejskiej. Ot mały przykład, choć irytujący małej niegospodarności — ktoś skomentuje. Obym się myliła, ale podejrzewam, że nasza gospodarcza rzeczywistość składa się z podobnych temu przykładów. Oto dowód nieumiejętności planowania, przewidywania, gorzej rozrzućności. Policzmy: ŁOPATA w ciągu dwóch lat była niewykrystana. Sprzedano ją z 5 procentową stratą. Do tego dodajmy dwukrotny transport na Wole Duchacką, plus czas ludzi, którzy ją zakupili, trudnili się nad znalezieniem chętnego na zagospodarowanie jej, korespondowali, aż wreszcie sprzedali. Zapewniam, nie ucieszyli ich kolejne zamówienie zakup... ŁOPATY.

Być może kierownicy zajezdni autobusowej na Woli Duchackiej mają swoje racje. Mam nadzieję, że po opublikowaniu artykułu, poznamy je. Mam również nadzieję, że sprawa to jednostkowa.

A swoją drogą taką niezwykłą łopatą i w dodatku mechaniczną można chyba łatwiej nie tylko koks do pieca dorzucić.

J. D.

Szanowni Czytelnicy

Dziś po raz pierwszy dostajecie naszą gazetę w nowej objętości i nowej szacie graficznej. „Sygnaly” będą już teraz stale ukazywać się w takiej właśnie postaci. Wraz ze zwiększeniem objętości, wzrosła również cena. Obecnie egzemplarz naszej gazety kosztować będzie 2 zł. Oczywiście nie wiąże się to z koniecznością dokonania dopłat do tegorocznej prenumeraty, ale w przyszłym roku prenumeratorzy będą musieli zapłacić za gazetę 48 zł. — rocznie. Dzięki temu w nieco większym stopniu pokryty zostanie koszt wydawania „Sygnali” i zmniejszy się kwota, którą musi na ten cel przeznaczać przedsiębiorstwo.

Prosimy więc naszych kolporterów o zebranie pieniędzy wśród zainteresowanych prenumeratą gazety i przekazanie ich do Kasy Głównej MPK, oraz dostarczenie do redakcji kopii dowodu wpłaty oraz listy prenumeratorów. Jednocześnie informujemy, że redakcja nie przyjmuje żadnych wpłat pieniężnych na „Sygnaly”. Termin dokonywania wpłat do 15 grudnia br.

● Gdy do podziału coraz mniej, dzieli się coraz trudniej. Dylemat — jaki system rozdziału wprowadzić w zakładowych bufetach? Niezadowoleni się ci co mają pecha i rarytasów ciągle nie starcza. Co bardziej myślące bufetowe (np. w Czyżynach pani na zmianie p. Karelusa) problem rozwiązują po swojemu. Ot, podobno co urodziwi przedstawiciele płci brzydkiej mogą kupić — zgroza — naraz... 10 jajek świeżych. Reszta „szaraków” po dwa i to gotowane. Za problem z głową zabrała się Komisja Bufetowa w budynku przy ul. Brożka. Nie dość, że nie dała się skorumpować to jeszcze wprowadziła żetony: na śniadania i w „kolejkę na kartki”. Do zastosowania po okresie próbnym. A nuż to dobre rozwiązanie? I pomyśleć, że to administracja wymyśliła.

● Specjaliście, jak głoszą donosy nr 18 przybył „nowy organ”. Gratulujemy. Bądź co bądź w tym wieku bywają już zaniki. Oby tylko organ okazał się zdrowym i nie powodował bólu głowy oraz „poślizgów” na „prześliskiej drodze prasowej”.

● Ponoć z „15 dni” p.o. naczelny rozlicza swoich zastępców. Tym razem

15 dni w MPK

chyba nas rozliczą. No cóż, „nosił wólk” razy kilka...

● 30 kwiecień, 30 czerwiec, 30 październik — to kolejne niedotrzymane terminy włączenia do eksploatacji dyspozytorni tramwajowej w Borku Fałęckim. Na dzień dzisiejszy (11.11.) budka jeszcze nie oddana. Jeżeli nawet by ją oddano to bez... sygnalizacji świetlnej. Głównym wykonawcą jest MPRB-5, inwestorem DRMK-2. Światła miało załatać MPK! Może by tak przejść z ustalania terminów na dawanie słowa honoru? Byłoby może bardziej wiążące?

● Nowości. W kioskach „Ruchu” pojawiają się bilety MPK po 10 sztuk z wyciętą literką T. Wyjaśniam, że są to bilety motorniczych, za sprzedaż których mają znacznie większą prowizję niż kioskarze. Ciekawe co za co się tu wymienia?

● Narzekamy na teksty przesyłane z Wydziału Nadzoru Ruchu. Są nieczytelne. Powód? Nie można przydzielić im maszyn do pisania z „uczciwą czcionką”. Ponoć mamy do zbycia — w każdym bądź razie nie używamy — magnetowid. Może by tak wymienić?

● Sportowcom wybudowano ładną szatnię — nareszcie. Szkoda, że nie w pobliżu boiska, bo sportowcy ćwiczą na Dębnickim. Coś jakoś nie nie słychać o boisku na IV zajezdni. To znaczy nie słychać o dawanych od kilku lat obietnicach, że uruchomione będzie. Tym razem pewnie i wymówka sensowna się znajdzie — wstrzymywane inwestycje. Nie od dziś można wszystko wytłumaczyć. F. S.

MIMO

TRUDNOŚCI

Ani się obejrzelismy jak minęły trzy kwartały 1981. Wiele ważnych spraw dotyczących się nieustannie w kraju spowodowało, że jakby na nieco dalszy plan przeszły zagadnienia produkcyjne. Ale my jako gazeta zakładowa nie możemy o tym zapomnieć. Tym bardziej, że mimo trudności, o których doprawdy szkoda już się rozpisywać, skoro nie można im zaradzić, jak dążyć z realizacją podstawowych wskaźników nie jest najgorzej. Pytanie na ile pokrywa się to z odczuciami społeczeństwa, ale liczby twierdzą, że plan za trzy kwartały został zrealizowany. Przejdźmy może do konkretnych. Średnio we-

dług planu miało być w ruchu 440,5 wozów tramwajowych — było 443, a więc 100,4 proc. Autobusów wyjeżdżało — 312,4, co stanowi 93,1 proc. planu. I jeszcze realizacja planu ilości wozów w ruchu w Zakładzie Taksówek. Mikrobusek miało być 12,3 i dołącznie tyle było, taksówek osobowych na 105,3 zaplanowane, wyjeżdżało 105,3 co stanowi 100,5 proc. I taksówek bagażowych na zaplanowane 44,6 było przeciętnie w ruchu 48,5, a więc 108,7 proc. Oszczędzę może czytelnikom dalszych wskaźników, bo tak ze wskaźnika wykorzystania taboru jak i gotowości tech-

nicznej wozokilometrów, sytuacji totalnego braku wszystkiego i tak jest sporządzone. Nie chcę przez to powiedzieć, że łatwo jest w trakcji taksówkowej, czy tramwajowej. Tam jednak z całą pewnością trudności są relatywnie mniejsze, co nie zmienia faktu, że realizacja planów jest ogromnym wyczynem załóg. A więc w Krakowie można powiedzieć, że załoga MPK nie daje się trudnościom i miast stosować najdawniejsze przeliczniki (nie-dawno w „Trybunie Robotniczej” znalazłem wskaźnik ilości wozów w stoku do ilości mieszkańców obsługiwanych rejonu, mający uzasadnić koniecz-

ność priorytetu w dostawach dla katowickiego WPK) po prostu stara się pracować najlepiej w aktualnych warunkach. I jeszcze na koniec czersto prywatna moja uwaga. Zastanawiam się dlaczego optymistyczne w sumie liczby, tak dalece różnią się z opinią społeczeństwa o naszej pracy. Zdaje sobie sprawę, że nasze plany są obecnie niewystarczające dla krakowskiej aglomeracji miejskiej. Ale czyżby były one niewystarczające aż tak bardzo?

K. GACEK

Gdy w lutym bieżącego roku jeździłem z zaopatrzeniowcami po kraju, w Toruniu udało nam się w tamtejszym EMA-APATOR odebrać zamówione przez łódzkie MPK i nie odebrane cewki do solenoidów. Ktoś zamówił, a potem zamówiony towar nie był potrzebny, więc go nie odebrano. Sytuacja jakże częsta w naszym kraju. Często, ale czy nie do uniknięcia?

Na ten temat rozmawiam z głównym energetykiem krakowskiego MPK inż. Marianem Bławutem.

— Owszem i w naszym przedsiębiorstwie istnieją liczne przykłady bałaganiarskich zakupów. Ot choćby pierwszy z brzegu podbijarka do torów PD-90M i nasuwarka torów. Zakupione w 1979 roku stoją niewykorzystane. Zastępca kierownika zakładu twierdzi, że należy się ich pozbyć, kierownik zakładu i resortowy dyrektor wciąż nie podejmują

przewidzieć, czy na przykład Bieńczyce nie mają już oprzyrządowania do pracy. A lekarstwem na te zakupy byłaby Komisja do tych spraw, która potrafiłaby określić kolejność dokonywania zakupów, autorytatywnie ustalić, co jest przedsiębiorstwu niezbędne potrzebne od zaraz, a co może jeszcze poczekać.

— Czy nie wystarczą tutaj opinie fachowców z zakładów?

— Właśnie fachowców. Przemilczmy może szczegóły, ale zepsuło się jedno z naszych urządzeń z częściami elektrycznymi. Jeden z inżynierów przystąpił do naprawy. Naprawiał, naprawiał, aż wreszcie ktoś się zdenerwował i oddał urządzenie do POM-u. Szybko naprawili. Okazuje się, że tam są lepsi fachowcy. W Zakładzie Naprawy Autobusów wielu starych pracowników odeszło z pracy, w efekcie młodzi nie ma-

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych, owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym Jubilatom, którzy w dniach od 1. 10. 1981 r. do 31. 10. 1981 r. obchodzą jubileusz pracy w MPK Kraków.

40 LAT

1. Jan Grzywacz Wydział Nadzoru Ruchu
2. Tadeusz Nowak Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze
3. Michał Letner Zakład Napraw Tramwajów

25 LAT

1. Mieczysław Cywicki Wydział Nadzoru Ruchu
2. Anna Lichoń Wydział Nadzoru Ruchu
3. Stanisław Strzebak Zakład Napraw Tramwajów

20 LAT

1. Jan Baran Zakład Napraw Autobusów
2. Józef Klemens Janczak Zakład Torów
3. Henryk Karczmarski Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta
4. Jan Kołodziejczyk Zakład Torów
5. Franciszek Kowal Zakład Torów
6. Zygfryd Musiał Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta
7. Władysław Zajac Wydział Nadzoru Ruchu
8. Władysław Zawisza Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta

15 LAT

1. Władysław Buczkowski Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta
2. Tadeusz Jamróg Zakład Eksp. Autobusów Bieńczyce
3. Józef Jonas Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta
4. Ryszard Kowalak Zakład Napraw Autobusów
5. Helena Mazur Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta
6. Alicja Ostapowicz Zakład Zaopatrzenia Materiałowego
7. Danuta Rybczyńska Dział Księgowości Materiałowej
8. Władysław Tarka Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta
9. Jan Stanisław Suder Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego

10 LAT

1. Edward Jalocho Zakład Napraw Tramwajów
2. Marian Juras Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta
3. Maria Kasprzyk Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta
4. Anna Karoń Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego
5. Ludwik Kiela Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta
6. Stanisława Koper Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta
7. Stanisław Kryza Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta
8. Jerzy Kucharzyk Wydział Łączności
9. Stanisław Kaczor Zakład Torów
10. Franciszek Baran Zakład Torów
11. Kazimierz Murzyn Zakład Napraw Autobusów
12. Bernarda Pisarek Zakład Eksp. Autobusów Bieńczyce
13. Jacek Satora Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta
14. Anna Sojka Zakład Eksp. Tramw. Nowa Huta
15. Władysław Kwiatek Zakład Taksówek

TA KOMISJA JEST NIEZBĘDNA

decyzji. I w ten sposób mamy zamrożone 500 tys. zł. Albo odkurzacze przemysłowe C-300 do czyszczenia tramwajów i autobusów, polikaję nawet śruby. Udane urządzenia, tyle, że znacznie trudniej się nimi czyścić niż miotłą. Zakupiono 7 sztuk. Kilka jest wykorzystanych w Zakładzie Naprawy Autobusów i Zakładzie Naprawy Tramwajów. Pozostałe stoją niewykorzystane. I żeby nie zanudzić czytelników, powiem jeszcze tylko o dwóch kotłach WB-5, wartości 1 mln zł, które też są niezagospodarowane.

— Jakże pan widzi lekarstwo na te chybyne zakupy?

— Zanim powiem o środkach zaradczych, stwierdzę generalnie, że zbyt często zdarzają się zakupy „na wszelki wypadek”, bo kiedyś może się to przydać, ot choćby kupione ostatnio trzy komplety urządzeń rolkowych, czy prostowniki do ładowania wózków akumulatorowych. Sporo się trzeba było natrudzić, zanim zostały zagospodarowane. I przykład zupełnie świeży: prasa balansowa zakupiona na zlecenie ZEA Bieńczyce. Najpierw ją kupiliśmy, a potem okazało się, że potrzebne też jest oprzyrządowanie. A przecież zgłaszający zakup powinien wiedzieć dokładnie czego chce. Kupujący nie jest w stanie

ją kogo podpatrywać. Stąd z tą fachowością nie jest najlepiej. Dlatego widzę potrzebę powołania komisji, o której mówiłem.

— Czy ma pan jeszcze jakieś argumenty?

— Oczywiście. Być może gdyby istniała taka komisja nie doszłoby do sytuacji jaka zdarzyła się zimą 1978 r. Nie mieliśmy wówczas podgrzewaczy do silników autobusowych. Musieliśmy je pożyczać i w efekcie za dzierżawę zapłaciliśmy więcej, niż kosztują te urządzenia. A jeżeli już jestem przy tym temacie, to muszę poruszyć sprawę odpowiedzialnego zabezpieczenia naszego sprzętu. Obecnie już mamy podgrzewacz AGP-80 i niedawno wystaliśmy 10 sztuk do naprawy. Tyle, że nie wiadomo, jaki będzie jej efekt, skoro producent stwierdza, że u wszystkich brak skradzionych przez kogoś silników. Pomijając już sprawę ogromnego wzrostu kosztów naprawy, to może się zdarzyć, że nie będzie ona dokonana w ogóle.

— Dziękuję więc za rozmowę. Ja zostałem co do konieczności powołania komisji koordynującej zakupy przekonany, ciekawe, czy podzielił moje zdanie ludzie kompetentni?

K. GACEK

Znów godzina napięcia u jednych, u innych prawie zobojętnienie. No cóż za bardzo nie można się dziwić, że w sytuacji gospodarczej kraju generalny strajk ostrzegawczy wywołał i takie reakcje. Bo jak długo można żyć w ciągłym napięciu nerwowym? Niektórzy strajkowali bo zobowiązywała ich do tego dyscyplina związkowa. Nie bardzo już wierzyli w skuteczność czy słusność w końcu.

Z drugiej strony straty. Są na pewno, tylko nawet gdy nie ma strajku, poprawy w zaopatrzeniu jakoś nie widać. Z pólek też za bardzo nie ma już co zniknąć, bo znikło już prawie wszystko.

28 października. Mimo wszystko atmosfera nie jak co dzień. O godzinie 11.45 schodzę do Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność”. Ostatnie dyspozycje. Za chwilę wywieszenie flag. Przewodniczący Komitetu Strajkowego K. Ogorzałek przypomina, że w bramach muszą być ludzie odpowiedzialni. Przypomina, że w budynku pracują żołnierze. Oni do strajku nie przystępują. Prosi by przypadkiem nie przyszło komuś do głowy im przeszkadzać.

Wyjeżdżam z wiceprzewodniczącym H. Lewandowskim. Już w wozie zakładamy opaski. Bardzo przydały się przy wkraczaniu na tereny strajkujących załóg.

Jedziemy do Czyżyn. Mijamy po drodze chyba parokilometrową kolejkę taksówek pod stacją benzynową. Prawie wszyscy mają na szybach ulotki. Gdzieś w pobliżu tego „naszego dnia powszedniego”, a więc kolejkę, słyszymy syreny.

Strajk rozpoczął.

W Czyżynach mam kłopoty z wjazdem na teren zajezdni. Nieporozumienie wyjaśniono szybko. Widzimy główną drogę wyjazdową zastawioną autobusami. Jedziemy dookoła. W pomieszczeniu Komitetu Strajkowego drzwi zamknięte. Ludzi także nie widać. Okazuje się, że w świetlicy trwa zebranie. Przewodniczący tamtejszej „Solidarności” M. Zurek wyjaśnia na jakiej zasadzie dokonywano przydziału „Ikarusów”. Są dwa przypadki gdzie niestety zasady trzeba zmienić. Chodzi o to, że zmiennik pana Goleczyka nie dostał przydziału na „Ikarusa”. Brakowało mu do wymaganych dwóch lat pracy w Czyżyńskiej Zajezdni dwóch miesięcy. „Należy się zgodzić to bardzo dobry pracownik, kierowcą jest już dawno, tyle, że nie w Czy-

żynach” — słyszę głosy rozmawiających kierowców.

Pan Zurek informuje, że w Czyżynach istnieje Komitet Obrony Więzionych Za Przekonania. Prosi by zgłaszać o wszystkich takich przypadkach. Bronić będą wszystkich bez względu na przynależność związkową i partyjną — oprócz przestępców kryminalnych, pijaków i bumelantów oczywiście. Kierownik zakładu J. Chlebda zobowiązuje się wystąpić do Komendy Wojewódzkiej MO o zgłaszanie do zakładu wszystkich przypadków aresztowań.

Podnoszona jest sprawa pani Grzybowskiej, nieuregulowanego do tej pory zatrudnienia pracownika umysłowego na etacie fizycznym. Stara sprawa rozdzielnicy. Wychodzimy z zebrania w trakcie jego trwania. Opuszczamy Czyżyny i kierujemy się

GODZINA!

do ZET Nowa Huta. Po drodze słyszymy przez włączony radiotelefon, że kursują autobusy na linii 136. A więc do strajku nie wszyscy przystąpili.

Na trasie mijamy także parę wozów: osobowych, żuków i ciężarowych z innych przedsiębiorstw. Gdzieś więc także nie wszyscy strajkują.

Przy bramie w „Zecie” Nowa Huta dokładnie nas lustrują, w końcu ludzie w białoczerwonych opaskach wpuszczają na teren zakładu. Tu także w świetlicy trwa rozpoczęte parę godzin wcześniej zebranie. Prowadzi przewodniczący KO NSZZ „Solidarność” pan A. Drzał. Wchodzimy akurat w momencie gdy K. Maciejowski wyjaśnia działalność wojskowych terenowych grup operacyjnych. Mówi, że nie należy sobie obiecywać cudów, bo nikt nie jest w stanie przy każdym urzędniku stawiać wojskowego, by ten patrzył na ręce i pilnował.

Przewodniczący wyjaśnia i informuje o wysokości swoich pobrań. Wynoszą one 6500 zł (?). Dowiedział się bowiem, że zarzuca mu się, iż „dostał ciepły pokój” i wysoką pensję. Pokój nie jest tylko do jego dyspozycji, bo nie tylko „Solidarność” jest jego właścicielem.

Słysząc głosy z sali, że mieliśmy już w powojennej historii „parę років z zakrętami”. Był

i rozlew krwi. Kiedy w końcu winni zostaną odcieni?

Dyskusja wkracza na tory polityki. Na negatywną ocenę PZPR. Pada nawet stwierdzenie, że jest to nie partia... nielegalna, bo... nie ma nigdzie zapowiedzi o procedurze legalizacji powstających partii. Zabierający głos stwierdza, że żaden przewoźnik nie określa legalności PZPR. Dyskutanci uciekają jakoś najważniejszy fakt, fakt zapisu konstytucyjnego.

Jest to najważniejszy akt prawny, i wszystkie inne chcąc być prawomocne muszą być z nim zgodne.

Znów ktoś z sali przytomnie zauważa, że nie należy politykować, ktoś inny, że związek nie powinien tym się zajmować. K. Maciejowski stwierdza, że rolą Związku „jest obrona interesów ludzi, pracy i jeżeli ten interes będzie tego wymagał, może się tworzyć partia polityczna”. Pan Piekalkiewicz wyraża opinię, iż członkowie Związku „mają prawo zajmować się działalnością polityczną”. „Solidarności” należą także członkowie PZPR i nich za to nie wyrzuca ze związku.

Mnie nurtuje jeden problem. Rzecz przecież w tym by nie należeć do partii — do żadnej partii — będąc członkiem Związku, tylko dłać działalność partyjną poprzez Związek a nie poza. Dlaczego tego się nie rozgranicza?

Polityczne wywody przerywa w ZET zdecydowanie pan Drzał.

Część uczestników stwierdza także, że to zebranie związkowe, że nie miejsce i czas na „wikę politykę”.

Godzina 13.00. Nie słyszymy wprowadzić syren ale część osób wychodzi do pracy. W zakład wraca życie.

Jedziemy jeszcze do Bieńczyce. Wprowadzić strajk zakończony, ale...

„U nas było spokojnie” informuje A. Bati „Dwóch jeździło na 136”.

Okazuje się, że spośród tych dwóch jeden należał do związków branżowych, drugi do „Solidarności”.

W drodze powrotnej na Brożka odprężenie. Miło żyje.

FILOMENA SERW

„Nie jesteśmy cenzorami niczyjego ducha...”

Wręczenie legitymacji członkom „Solidarności” z ZET w Podgórzu stało się okazją do wymiany poglądów na tematy, którymi żyje dziś tak nasza załoga jak i kraj. Mówiono więc o opornie przebiegających wyborach do Rady Pracowniczej, o wprowadzeniu dwóch protokołów nr 79 i 80, o konflikcie z branżowcami. O próbach rozbicia „Solidarności” itd. Przedstawiciele Krakowskiej Rady Związku Młodzieży Demokratycznej przedstawili też swój program.

O RADACH PRACOWNICZYCH

„Są ustalone terminy i my powinniśmy — powiedział przewodniczący KZ NSZZ „Solidarność” w MPK K. Ogorzałek — ich dotrzymać. To Wy zadecydujecie kto będzie was reprezentował w Komitecie Założycielskim. Trzeba będzie zebrać wszystkich by wytypowali swoich przedstawicieli. Proponuję dokonać wyboru na zapleczu, a u motorniczych przed wyjazdami na linię i przyjazdach. Ze wszystkich podanych kandydatów wybrać co najmniej trzy osoby. Niech to będą ludzie energiczni i mający pojęcie o funkcjonowaniu przedsiębiorstwa. Jest potrzeba pilna przeprowadzenia wyborów do Rady Pracowniczej. Rada będzie decydowała o tym co dzieje się w przedsiębiorstwie, a nie kolektyw. Wtedy zarówno Partia jak i „Solidarność” będą uzasadniać z nimi wszystkie sprawy. Komitet Założycielski będzie współdecydował o nominacji dyrektora i kierowników. Oddelegowani do tych spraw mieć będą dostęp do wszystkich środków informacji”.

O KONFLIKTACH...

„Chcemy by koledzy się określili — mówi K. Ogorzałek. Nikt was na tańcuchu trzymać nie będzie. A jeżeli nie aprobujecie tego co robimy — to zbędna jest pisanina, gdyż odbieramy ją jako celową robotę, w której chodzi o podważenie autorytetu działaczy „Solidarności”. Powód odejścia kilku kolegów z „Solidarności” był jeden — był odpo-

wiedzą na apel KC PZPR. Wyjaśniam, że nie jesteśmy cenzorami niczyjego ducha i w naszym związku mogą być członkowie różnych organizacji. Proszę by nie dochodziło do incydentów „ja branżowiec” — „ja z „Solidarności”. Polemika tak, ale tylko polemika.

Sytuacja w kraju jest bardzo ciężka, usiłuje się zważyć część winy na „Solidarność” i strajki. Proszę by otrzymane dziś legitymacje potraktować poważnie. Zbyt mało nas przychodzi na zebrania. Musicie znaleźć na to czas”.

GŁOSY Z SALI

— Ci z partii mają w czasie pracy zebrania.

— Chodzą słuchy, że „branżowcy” zalatwiają litr wody i kawę.

— Kolektywy. Na nich wszyscy idą za Dyrekcją. Staszczak jest jeden. Powinno się na kolektyw zaprosić przedstawicieli procentowo reprezentujących załogę, bo tam zapadają ważne decyzje.

ODPOWIADA K. OGORZAŁEK

Ja to nazywam kupowaniem ludzi za paczkę kakao. Jest to działanie na rozbicie jedności w naszym związku; chcę nas podzielić na urzędników, robotników i młodzież. Dlaczego prezydent Gajewicz nie przyznaje towarów załogę, a daje poszczególnym organizacjom? Od czego jest Dział Socjalny? Tam powinna znaleźć się pula przydziału. Jaka to motywacja, że stary miał czas się dorobić? Niech każdy zalatwia, ale niech wśród załogi rozprowadza Dział Socjalno-Bytowy.

Kolektyw nie jest ciałem reprezentacyjnym i nie może decydować. Jeżeli decyzyjny to powinien być rzeczywiste w składzie proporcjonalnym do ilości członków każdej z organizacji w nim uczestniczącej. Na dzień dzisiejszy nie ma takich kolektywów. Są informacyjne.

Mamy do wprowadzenia dwa protokoły 79 i 80. Co dadzą? Dadzą dodatek za II zmianę i nocną. A jeżeli np. ktoś nie będzie miał wozu to będzie miał płacone jak za urlop. Protokoły podpi-

sywaliśmy 1. 10. br. i tak będą wypłacone dodatki.

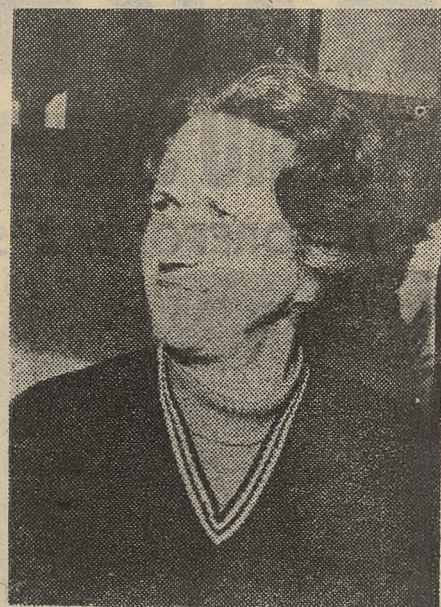
Dbajmy o jedność i nawzajem się szanujmy. Strajk był potrzebny. Był to sprawdzian naszej siły i jedności. Referendum nt. przystąpienia do strajku? Komunikować się będziemy, ze względu na specyfikę naszej pracy tylko w przypadkach ważnych takich jak strajk o nieokreślonym czasie trwania.

O PROGRAMIE MŁODZIEŻY DEMOKRATYCZNEJ

mówi przewodniczący Krakowskiej Rady — Bogumił Woźniakowski: „Zrzeszamy młodzież od 15 do 30 roku życia ze wszystkich środowisk. Jest nas w kraju 10 tys. — 1 tys. w okręgu gdańskim. Powstał wiosną tego roku. Inicjatywa wyszła ze środowisk studenckich. Stronnictwo Demokratyczne nam pomaga ale nie jesteśmy jego przybudówką. Władza sprawowana w imieniu społeczeństwa powinna stać się władzą społeczeństwa — tej idei chcemy służyć. Jesteśmy za ustanowieniem Urzędu Prezydenta, którego powołano by w wyborach powszechnych. Zgodnie z tradycją byłby to człowiek nie związany z żadną organizacją. Środki masowego przekazu szczególnie radio i TV winny być kontrolowane przez społeczeństwo. Walczymy o prawo do kultury narodowej bez względu gdzie jest czy była rozpowszechniana; dotyczy to także zmiany programu nauczania szczególnie w przedmiotach historii i literatury polskiej i historii Polski. Dotyczy to również wprowadzenia do nauczania przedmiotu — Nauka o Konstytucji i Prawach Obywatela. Jesteśmy przeciwni doktrynowaniu nauki. Na zakończenie dodam, iż gdyby powstało tu koło byłoby drugim w zakładach pracy Krakowa.

„Jedność w naszych szeregach i praca to ważne atuty w wywalczeniu takiej Polski jaką chcemy mieć” — powie na zakończenie prezes KZ NSZZ „Solidarność” — K. Ogorzałek.

J. DZIURO



SĄ WŚRÓD NAS

Tych, którzy jeżdżą na liniach obsługiwanych przez najstarszą w naszym mieście zajezdnię — Zakład Eksploatacyjny Tramwajowy Podgórze jest 459 w tym 153 zasilających.

Jedną z nich jest motorniczka nr 734 pani Irena Skrzypek. Mówią o niej zwierzchnicy, że jest wzorem pracowitości. Nigdy nie składała na nią nikt skarg ani zażaleń.

Motorniczą panią Irenę Skrzypek spotkałam w piątek 9 października na linii, prowadzącą „8”. Mimo, że tramwaj był „na końcówce” w Borku, trudno było nam choć przez moment rozmawiać. „Jestem na opóźnieniu” — tłumaczyła się pani Irena. „Światła trzymają, a ludzie dziś na przystankach bardzo dużo”. Umówiliśmy się, że przyjdę jak będzie kończyć pracę.

Jeszcze więc raz spotkałyśmy się w tym dniu na trasie. Był to ostatni przed zakończeniem pracy kurs pani Ireny — z Borku w kierunku osiedla Widok.

— Być może mój miennik przyjdzie gdzieś na trasie — poinformowała mnie.

I tak się też stało. Na przystanku przy Poczcie Głównej miennik przejął wóz, a my skorzystałyśmy z gościny w punkcie ruchu. Zanim jednak rozpoczęłyśmy rozmowę pani Irena odnotowała sobie z rozkładu służb linie jakie przydzielono jej na jutrzejszą wolną sobotę i następującą po niej niedzielę.

— Jutro 10 października kończę 14 lat pracy w MPK. Szybko to zleciało. Najpierw pracowałam jako konduktorka, ale później kiedy zlikwidowano stanowiska konduktorów, ukończyłam kurs na motorniczych i odtąd jeżdżę.

— Czy ciężki to zawód dla kobiety? — Pracować musiałam. Zostałam sama z trójką dzieci. Jak się wciągnęłam to nie jest źle, a staram się tak pracować aby swoją osobą nie sprawić nikomu kłopotów. Nie kłócę się z pasażerami. Z kolegami w pracy również. Jestem zadowolona z pracy. Nie narzekam.

— A gdy pani jeszcze raz wybierała zawód?

— Wybrałabym ten sam.

— Dzieci już podrosły. Czy któreś z nich nie poszło w ślady matki?

— Najstarszy syn pracuje w Zajezdni Autobusowej w Bieńczykach. Jest kierowcą.

— Tak dużo się u nas w każdej dziedzinie życia ostatnio zmieniło. Czy pasażerowie również?

— Tak. Są bardziej podenerwowani. Nie dziwnego... gonią z kolejkami do kolejki. Jeden drugiego „szturkuje” i... już wybuchają awantury. Jak się pasażerowie kłócą to się nie wtrącam bo jak motorniczy coś powie to „huzia” na niego.

— Jaka jest pani opinia o stanie technicznym wozów tramwajowych, które pani prowadzi?

— Większość jest w takim stanie, że nie powinny wyjść z zajezdni na trasę i przez to właśnie dość często zjeżdżać musimy na usterki.

Kończąc rozmowę dowiaduję się, że motorniczka nr 734 pani Irena Skrzypek jak to wynika z harmonogramu, jutro to jest w wolną sobotę jeździć będzie na linii nr „6”, a w niedzielę na „15”. W poniedziałek będzie miała dzień wolny od pracy.

Nad miastem panuje już wczesno jesienny mrok. Z prawej i lewej strony na przystankach przy Poczcie Głównej podjeżdżają tramwaje. Wsiadam w „7” prowadzoną przez kolegę pani Ireny Skrzypek również motorniczej z najstarszej krakowskiej Zajezdni w Podgórzu.

M. BUBACZEWSKA

Nie mogę odnotować, by prace nad tworzeniem samorządów pracowniczych posunęły się choćby o krok. Wprawdzie nie o wszystkich zakładach MPK można tak powiedzieć do wyjątku należą na przykład Czyżyny. Ale...

Na dzień 3 listopada nie udało się zebrać na szczeblu przedsiębiorstwa wszystkich członków komitetów założycielskich. Nie ma więc Zakładowej Komisji Założycielskiej. Trochę chyba szkoda, że tak opieszale to idzie. Biorąc pod uwagę, że do końca grudnia muszą funkcjonować już samorzady, czasu zostało niewiele. Aż dziw w tym wypadku, że tyle emocji wzbudzały w nas projekty ustawy o samorządzie. Ba, jeszcze dziś wielu ma dylemat: statut oparty na ustawie sejmowej czy propozycja statutu sieci? By zapoznać członków komitetów dokładnie z problematyką samorządu są organizowane szkolenia. Jedno z nich zorganizował Klub Inteligencji Katolickiej. W planie jest spotkanie Federacji Samorządów Pracowniczych-Północ z siedzibą w Warszawie i Południe, z siedzibą w Katowicach.

Na naszym terenie działa Rada Konsultacyjna Małopolskich Zakładów Pracy, w skład której z terenu Krakowa wchodzi 4 zakłady wodociągowe: HIL, KPAP, KABEL i MPK oraz 4 zakłady pomocnicze. Udział tych drugich nie jest stały, a więc przedsiębiorstwa po-

mocnicze mogą się wymieniać członkostwem.

Jest opracowany Statut Samorządu Pracowniczego. By przybliżyć go czytelnikowi drukujemy chyba najbardziej kontrowersyjne a zarazem istotne jego punkty:

Rozdział IV. Przepisy wspólne dla Samorządu i dyrektora.

KIEDY SAMORZĄD?

— dyrektor przedsiębiorstwa jest wykonawcą uchwał organów Samorządu.

— dyrektor wykonuje operatywny zarząd w sprawach przedsiębiorstwa zgodnie z zasadą jednoosobowego kierownictwa.

— do kompetencji dyrektora należy podejmowanie wszelkich decyzji w sprawach przedsiębiorstwa, nie należących do organów Samorządu.

— w sprawach zastrzeżonych do kompetencji organów Samorządu czynności prawne dyrektora w stosunku do osób trzecich poprzedzone być muszą odpowiednimi uchwałami tych organów.

— przed podjęciem uchwał przez Radę, dyrektor jest zobowiązany do zgło-

szenia na piśmie opinii co do ich skutków ekonomicznych, społecznych i prawnych.

— dyrektor zobowiązany jest wyrazić pisemny sprzeciw wobec uchwały naruszającej przepisy prawa. Sprzeciw dyrektora wstrzymuje wykonanie uchwały.

— dyrektor reprezentuje przedsiębiorstwo na zewnątrz, w tym również w sprawach majątkowych.

— spory pomiędzy organami Samorządu a dyrektorem mogą być rozstrzygane przy udziale Komisji Medacyjnej powołanej wspólnie.

— w przypadku nie powołania Komisji Medacyjnej lub bezskuteczności jej postępowania sprawę sporną przekazuje się do rozstrzygnięcia sądowi.

Rozdział V. Przepisy wspólne dla Samorządu i Związków Zawodowych.

— jeżeli uchwały podejmowane przez organy Samorządu dotyczą spraw wchodzących w zakres działalności związków zawodowych, przed ich podjęciem organy te zobowiązane są umożliwić związkom zawodowym zajęcie w tych sprawach stanowiska, zgodnie z ustawą o związkach zawodowych oraz kodeksem pracy.

Komitetem Założycielskim życzymy by dla dobra nas wszystkich i możliwości wprowadzenia reformy gospodarczej, doprowadziły jak najszybciej do wyborów Rad Pracowniczych. F.S.

Jak dzielić?

Cel mojej wizyty w Zakładzie Taksówek, to zebranie informacji na temat samorządu. Tak się jednak złożyło, że niewiele mogłam na ten temat się dowiedzieć. Za to dowiedziałam się, iż niewykonanie planu Zakładowi nie grozi, kierowcy taksówek w przeciwieństwie do prywatnych taksówkarzy nie martwią się o paliwo. Wydawałoby się, że wszystko jest tak jak powinno. I tak jest jeżeli chodzi o sprawy produkcyjne. Gorzej z zaopatrzeniem w żywność i ubrania przed nadchodzącą zimą, a te sprawy jeszcze do niedawna nie były problemami rozstrzaskanymi w zakładzie pracy ale teraz...

Rozmawiam z sekretarzem NSZZ „Solidarność” w ZTX panią Władysławą Jaskówiec...

— Co będzie z butami na zimę. W czym ludzie będą chodzić do pracy. Trzeba chyba urlop wziąć i stanąć w kolejce żeby coś kupić — martwi się pani Jaskówiec.

Potwierdzam tę smutną naszą rzeczywistość, a pani Władysława ciągnie dalej...

— Otrzymaliśmy z Sekcji Gospodarki Odzieży wykaz artykułów przeznaczonych do kupienia dla naszych pracowników.

Biorę z rąk pani Władysławy zestawienie artykułów odzieżowych, które przypadły pracownikom Zakładu Taksówek i czytam... 5 półgolfów dziewczęcych, 4 pulowery męskie, 3 bluzki damskie, 2 bluzki w II gatunku, 26 wdzianek męskich, 9 wdzianek męskich (inny rodzaj), 4 półgolfy męskie z anilany, 1 półgolf męski (tańszy) i 78 rękawików. Wszystko to do podziału dla 311 pracowników Zakładu. Na pytanie „jak to podzielić?”... nie umiem dać odpowiedzi. Bo i jak? Na cudowne rozmnożenie każdego z wymienionych artykułów nie można liczyć, a biorąc pod uwagę braki w handlu, może być walka o każdą rzecz, co w efekcie doprowadzi do niepotrzebnych zadrżnięć załogi. Miejmy nadzieję, że ci, którzy nie kupią teraz skorzystają z przydziału w najbliższym czasie.

I tak pracownicy Zakładu Taksówek mają nieco szczęścia. Jeżeli to tak można nazwać. Ostatnio każdy z panów otrzymał (oczywiście za pieniądze) parę skarpet frotte, a panie po jednej parze rajstop. Wszystko to „zalatwione” przez zakładową „Solidarność”. Sprawda się też wedlinę na kartki i „jakoś” rozdziela wśród pracowników, bo niestety dalej nie ma bufetu, z którego adaptacją Zakład Budowlany jeszcze się nie uporał.

I jeszcze jedna sprawa. W tych trudnych czasach przydałoby się oddelegowanie jednej osoby — przewodniczącego NSZZ „Solidarność”. Zalatwianie wszystkich tych spraw trudno godzić z pracą zawodową. Załoga Zakładu Taksówek liczy przecież ponad 300 osób.

M.B.

RAKOWICE

W DNIU ŚWIĘTA ZMARŁYCH

FOTOREPORTAŻ ST. MAKAREWICZA



DO ZAŁOGI MPK

Pragnę tą drogą złożyć podziękowania wszystkim Pracownikom, którzy w okresie Święta Zmarłych przyczynili się do sprawnej organizacji i zabezpieczenia właściwej komunikacji mieszkańców Krakowa. Za trud świadczenia usług w tym okresie chciałbym szczególnie podziękować:

- kierowcom i motorowym, kierownictwu zajezdni i zakładów za maksymalne zapewnienie potrzeb taborowych;
- pracownikom transportu specjalnego i wszystkich pogotowi technicznych pracujących na zewnątrz;
- pracownikom nadzoru i koordynacji ruchu za właściwe przygotowanie przebiegu tras, oznakowanie i zabezpieczenie miejsc o największym natężeniu ruchu, dobre współdziałanie z Wydziałem Ruchu Drogowego KW MO oraz Miejską Służbą Porządkową;
- pracownikom wydziału Taryfowo-Biletowego;
- służbom socjalnym za sprawne przygotowanie i rozwiezienie posiłków regeneracyjnych.

Nasza załoga raz jeszcze udowodniła mieszkańcom Krakowa, iż pomimo występujących trudności zawsze można na nią liczyć. Za taką postawę chciałbym wszystkim złożyć wyrazy szacunku.

Z-ca dyr. d/s. trakcji tramwajowej
mgr inż. Tadeusz Trzmiel

MIAŁO BYĆ KURTUAZYJNE...

Pierwsze spotkanie z władzami Podgórze

W miesiąc od przeniesienia siedziby MPK na ul. Brożka, a więc i zmianie podległości administracyjnej ze Śródmieścia do Podgórze odbyło się spotkanie wiodarzy tej nowej dla nas dzielnicy: I sekretarza KD PZPR Stanisława Spólnika, sekretarza ekonomicznego KD Jana Sudera oraz naczelnika Mariana Kuligę z aktywem społeczno-gospodarczym MPK. Kurtuazyjne w założeniu, szybko nabrało roboczego charakteru.

Rozpoczęto od prezentacji. Charakterystyki przedsiębiorstwa, poszczególnych trakcji i pionów oraz warunków funkcjonowania komunikacji w Krakowie dokonał I z-ca dyrektora Tadeusz Trzmiel. I sekretarz KZ PZPR Ryszard Borowski omówił ogólnie klimat i nastroje wśród załogi, jak też realizację zadań organizacji partyjnej. O problemach pracy MPK w Podgórzu mówił z-ca dyr. d/s ruchu Marian Dudek. A jest ich sporo: fatalny stan nawierzchni niektórych dróg (końcówka linii 103. drogi przy bazach przemysłowych, czy też od roku 1976 ulica Bieżanowska!), kłopoty z lokalizacją i budową dworców autobusowych oraz punktów kontroli ruchu, trudne warunki jazdy w dni targowe. Dyr. Dudek zaapelował, by zakłady pracy tej dzielnicy nadal brały udział w akcji budowy zadaszeń. Z-ca dyr. d/s trakcji autobusowej Stanisław Kowalczyk wskazał na problemy, których rozwiązanie warunkuje dalszy rozwój komunikacji. To głównie sprawa zakończenia wreszcie obiektów przy ul. Gwardii Ludowej, rozpoczęcia w roku 1982 nowej zajezdni na Azorach oraz takie zwiększenie w roku przyszłym ilości nowego taboru, by można było oddawać do ruchu 370—380 autobusów. Podkreślił też potrzebę wzajemnego podnoszenia kultury obsługi pasażerów a i stosunku pasażerów do załogi (w roku bieżącym zanotowano 6 przypadków pobicia służb MPK-owskich).

Przedstawiciele organizacji społecznych i związkowych przystępują do „ostrego strzelania”. Przewodniczący ZZ ZSMP Marian Szymański mówi o problemach reglamentacji towarów zwraca się jednocześnie do naczelnika Kuligę o pomoc w załatwianiu spraw mieszkaniowych załogi oraz w uzyskaniu mięsa dla posiłków regeneracyjnych. Dramatyzm sytuacji mieszkaniowej, wręcz katastrofalne przykłady bytowania niektórych rodzin naszych pracowników podaje prezes KZ NSZZ „Solidarność” Krzysztof Ogorzałek. Wskazuje jednocześnie na bardzo złe jeszcze warunki pracy naszego zaplecza technicznego. Wiceprzewodniczący RP ZPGKiT Jan Maciusek prosi o przyspieszenie dostaw węgla dla naszych pracowników.

Naczelnik Kulig nie ucieka od pytań i propozycji, obiecuje, że wraz z I sekretarzem Spólnikiem dołożą wszelkie starania, by pomóc w zakończeniu „Gwardii Ludowej”. Notuje szczegółów spraw dróg, będzie interweniował u KZD i u innych prawykonańców. Za prasa 6 przedstawicieli MPK do Specjalnej Dzielnicowej Komisji Rozdziału Mieszkań. Podejmuje się sprawy przyspieszenia przydziału węgla. Reszta spraw proponuje załatwić w kontaktach roboczych. Proponuje odbywanie podobnych spotkań co najmniej raz w kwartale.

Zwiedzanie obiektów przy ul. Rzemieślniczej i Gwardii Ludowej kończy wizytę. Trzymamy za słowo, panie naczelniku!

A. L.

Dni listopadowe gromadzą w kalendarzu daty, stanowiące istotne wyznaczniki naszej kultury i współczesności. To czas Wszystkich Świętych ze swą odwieczną, głęboką symboliką Zaduszek i pamięcią o tych, którzy odeszli. To czas rewolucji, która przed 64. laty wstrząsnęła światem i zmieniła jego oblicze. To czas odzyskania niepodległości przez Polskę po latach niewoli. Z ponadczasowej i historycznej perspektywy wiele problemów, które absorbują nas bez reszty, cała ta szarpanina nerwów, gromadzenie emocji — zdają się bez znaczenia. Pozostają najważniejsze: godność człowieka, jego życia i pracy, chęć wpisania się swą działalnością w rzeczywistość, a więc i w historię, troska o spokojny i niepodległy byt rodziny, narodu. Dobrze, że te proste prawdy coraz powszechniej docierają do ludzi, że rozwiązuje się wiele problemów, często blokowanych dotąd z względów prestiżowych, osobistych, nie mających nic wspólnego z polską racją stanu i zwykłym rozsądkiem.

Przygotowania do Święta Zmarłych zamącone zostały w tym roku przypadkami profanacji grobów żołnierzy radzieckich, których 600 tys. pozostało w naszej ziemi na zawsze. Bezmyślność i głupota? Prowokacje? Przede wszystkim błędy w systemie wychowawczym i elementarny brak kultury. Błędy polegające na stosowaniu przemileczeń, półprawd wobec realiów, „topologii” i przegięcia najróżniejszej propagandy, spływającej znaczenie Wielkiego Października i działalności jego Wodza: nie dziwota, że i jego nowohutki pomnik też bywa obiektem wandalizmu. Prymitywizm stwierdza czasów minionych, iż odzyskanie niepodległości zawdzięczamy wyłącznie rewolucji, kompletny brak omawiania przyczyn wojny polsko-radzieckiej, ogólniki o sytuacji w międzywojeniu i polskim ruchu robotniczym od roku 1918, o wydarzeniach II wojny światowej, przemilczanie tematów trudnych w stosunkach ze wschodnim sąsiadem — wszystko to przynosi obecnie zaskakujące rezultaty w postaci utraty realizmu, braku perspektywy historycznej, i co jest szczególnie przykre, utraty naszej godności narodowej, której antysowietyzm, jak każda skrajność, po prostu ubliża. Przeciwnie fali antysowietyzmu, obcoemu przecież i naszej załodze, pro-

MYSLI POZADUSZKOWE

O HYMNIE

kiej, ogólniki o sytuacji w międzywojeniu i polskim ruchu robotniczym od roku 1918, o wydarzeniach II wojny światowej, przemilczanie tematów trudnych w stosunkach ze wschodnim sąsiadem — wszystko to przynosi obecnie zaskakujące rezultaty w postaci utraty realizmu, braku perspektywy historycznej, i co jest szczególnie przykre, utraty naszej godności narodowej, której antysowietyzm, jak każda skrajność, po prostu ubliża. Przeciwnie fali antysowietyzmu, obcoemu przecież i naszej załodze, pro-

ROCZNICA PAŹDZIERNIKA

4 listopada w świetlicy przy ul. Bocheńskiej odbyła się uroczysta akademia z okazji 64. rocznicy Rewolucji Październikowej. Akademia, na którą przybył przedstawiciel KW PZPR J. Zabrzecki i sekretarz KD PZPR Śródmieście Ryszard Borowiecki, rozpoczęła się wystąpieniem przewodniczącego TPPR w MPK mgr Alojzego Kusiny. Stwierdził on, że nigdy nasz naród nie da się poróżnić z narodami radzieckimi, mimo prób czynionych przez niektórych graczy politycznych. Następnie zebrani jednomyślnie przyjęli tekst rezolucji popierającej postanie do narodów polskiego i radzieckiego uchwalone przez ZG TPPR, które zostało złożone konsulowi generalnemu ZSRR w Krakowie 6 listopada. Wreszcie dyplomy uznania za dotychczasową pracę zawodową i społeczną w MPK otrzymali: Józef Bujak, Jan Gazda, Edward Mencil, Alojzy Kusina, Zbigniewa Proskurnicka i Józef Kudlek.

Uroczystość prowadzona przez I sekretarza KZ PZPR Ryszarda Borowskiego trwała zaledwie kilkadziesiąt minut. Udowodniono na niej, że bez tradycyjnej celebry, rozwlekłych mów, skromnie i prosto, można godnie obchodzić rocznice ważnych wydarzeń.

KG

Dziury w dachu, ukarany kierowca i... taczki

Relację z nadzwyczajnego zebrania „Solidarności” w Czyżynach piszę już po zesłaniu gazety do druku. Zablokowane trzy strony. Jak zmieścić tyle informacji?

Punktualnie o godzinie 9.30 sala wypełniona po brzegi. Ba, i w korytarzu przejść nie można. Naradę prowadzi przewodniczący KO NSZZ „Solidarność” pan M. Żurek, który poinformował na początku o tym, że dzień wcześniej (6. 11. 1981 r.) nie odbyło się w MPK zebranie Komitetu Obrony Więzionych Za Przekonania, gdyż jego członków nie wpuszczono do budynku przy ulicy Brożka.

Przewodniczący wniósł sprzeciw wobec faktu oddelegowania członków ORMO i PZPR do prac społecznych. Nie to jednak było powodem nadzwyczajnego zebrania „Solidarności”, lecz „votum nieufności” dla kierownika zakładu inż. J. Chlebdy.

— „Dowiedziałem się, że niektórym ludziom zabiera się premię, bo nie zrobili w terminie badań okresowych to nie zgodziłem się na to. W naszej przychodni cuda się dzieją, lekarze przychodzą na godzinę 10 i zaraz wychodzą. Są straszne kolejki.

Drużyna spraw to ci nasi ekonomiści „z bożej łaski”. Przyszli tu taki jeden i stwierdził, że trzeba nam zabrać premię bo wskaźniki nie wykonane. Oni nie są od tego by decydować o naszej premii” — powiedział pan M. Żurek.

W zakładzie zdaniem pana przewodniczącego istnieją karygodne zaniedbania kierownictwa, chociażby nie załataną od dwóch tygodni dziurę... w dachu. Woda cieknie na przewody kablowe. „Proponuję — kontynuował mów-

ca — by zabrać całą premię inż. Chleb-dzie. Za wszystkimi sprawami musimy chodzić sami: nie ma proszku, mydła, cukru. Związek nie jest od tego. Jeżeli ktoś nie nadaje się na kierownika, to niech zrezygnuje, bo go wywieziemy na taczkach. Wczoraj to już był szczyt wszystkiego, ukaranie kierowcy. Chłopak został ukarany niesłusznie jak za czasów samowoli Kosteckiego. Kierownik zapomnieli już za co raz odszedł z tego zakładu. Teraz albo niech sam zrezygnuje albo my go załatwimy. Jeszcze jeden przykład samowoli. Bez zgody związku dano wypowiedzenia wulkanizatorom. Zaproponowano im system eterobrygadowy. To jest dzielenie rodziny”.

Nie interesował także — zdaniem pana Żurka — kierownictwo fakt okradania kierowców przy tankowaniu paliwa.

Wiele emocji wzbudziła sprawa J. Samborskiego, kierownika Stacji Obsługi. Podczas jego nieobecności — urlop i zwolnienie lekarskie — postanowiono zaproponować mu zmianę funkcji na kierownika obiektu. „Solidarność” uznała, że jest to dla niego krzywdzące, że to człowiek zasłużony dla MPK i etat „łatacza dziur” jest dla niego uwłaczający. Zarzut wobec niego, że jest konfliktowy nie jest prawdziwy.

W sprawie postawionych zarzutów głos zabrał kierownik zakładu J. Chlebda.

Premia za niewykonanie badań okresowych nie została zabrana a wstrzymana. W lipcu i sierpniu ze względu na okres urlopowy badania ty-

(Dokończenie na str. 7)

testowali 4 listopada przedstawiciele MPK w czasie rocznicowego spotkania przy ul. Bocheńskiej. Nie był to pusty gest, choć trzeba pamiętać, że samymi protestami nie zmieni się z dnia na dzień świadomości ludzi.

Z satysfakcją odnotować warto, że w walkę o tę naszą narodową świadomość, tożsamość i godność włącza się w przedsiębiorstwie „Solidarność” czy też raczkujący dopiero

I ŚWIECACH

Związek Młodzieży Demokratycznej, czego dowodem chociażby wystąpienia na uroczystościach wręczenia legitymacji członkowskich. Tak jest, musimy tu na dole brać odpowiedzialność za Polskę, za jej przyszły kształt, za rozwój demokracji i współpracy. I dobrze, gdy na tych spotkaniach niejednemu iza się w oku zakręciła w czasie hymnu narodowego czy „Boże coś Polskę...”.

Tradycyjnie pierwsze dni listopada są dla MPK okresem szczególnej mobilizacji. W tym roku, choć na linie mogliśmy skierować nieco

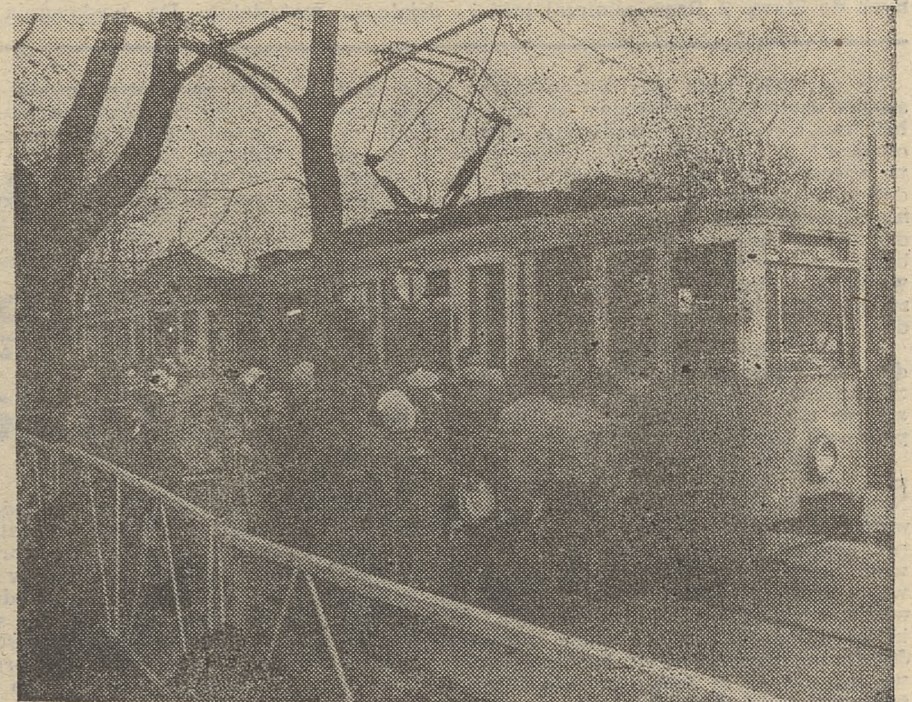
mniej taboru, zrobiliśmy wszystko, by ułatwić mieszkańcom Krakowa zapalenie symbolicznej świecy, upamiętnienie miejsca wiecznego spoczynku, oddania hołdu bliskim. Było chłodno, ale niegłodno, w miarę sprawnie. Widać było, że nie chodzi tu tylko o odrobienie pracowniczego „pańszczyzny”, a sporadyczne przykłady takiego podchodzenia do pracy eliminowano szybko, po koleżeńsku. Dobrze spełniliśmy nasz podstawowy obowiązek wobec minionych i obecnych pokoleń krakowian, pokazaliśmy, że na naszą firmę można dalej liczyć. Stąd w podziękowaniach za trud związany z zapewnieniem komunikacji w tym dniu znalazło się zdanie, którym nikt bez pokrycia nie szafuje: „Za taką podstawę chciałbym wszystkim złożyć WYRAZY SZACUNKU”. Nie oznacza ono, bo oznaczać nie mogło, że czas Wszystkich Świętych całe MPK w aniołów przerozdził.

Postaramy się jednak na co dzień zachować, szczególnie w obecnym trudnym okresie, ten wzajemny szacunek: wobec siebie i innych, wobec tradycji, wobec sąsiadów. Bo przecież i my piszemy historię swą pracą, swym działaniem i chcemy mieć pewność, że kiedyś i o nas będą pamiętać, a ktoś życzliwy świecę zapali.

A. LACH

RAKOWICE W DNIU ŚWIĘTA ZMARŁYCH

FOTOREPORTAŻ ST. MAKAREWICZA



„Trochę wiosny jesienią” — chciało-
by się rzec, niestety w „Transportie”
warunki w jakich pracują ludzie zbyt
wiele z romantyzmem i sielanką wspól-
nego nie mają. Chociaż tak po prawdzie
nadzieja na lepsze mogłaby być.

Wreszcie oddana została tutaj do u-
żytkowania historyczna „stojanka”. To
przedwiośnie. A, że w tej porze roku
różnie bywa to i kubek zimnej wody
na otrzeźwienie się przydał, by w zbyt-
ni optymizm nie popadli. Zimnej bo
na placu postojowym brak jest nieste-
ty wody ciepłej. Nie, nie to, że ręk nie
ma w czym umyć. Idzie — jest już —

Wiosna w transporcie?

się na Wawrzyńca, tam naprawia
się Żuki, a po części do Stara jeździ
do... Zakładu Taksówek. Owszem pis-
mo w tej sprawie sporządzono i poszło
— pewnie przez okopy. Czyżby nie do-
szło gdzie potrzeba? Odpowiedzi brak.
Efekt taki, że za drobiazgiem trzeba
jechać w teren, albo... wyciągać z wo-

narzędzi szkoda dać dwóch dobrych fa-
chowców z wysokimi grupami osobis-
tego zaszczerowania. Nowego do narzę-
dziowni? Kto za to będzie odpowiadał?
Mistrzowie widzą rozwiązanie: są tacy
którzy mają zalecenia lekarza, by kie-
rować ich do lekkiej pracy. To prze-
ważnie pracownicy o długoletnim stażu
pracy, można by ich tam zatrudnić —
twierdzą. „Będą trudności — mówi
kierownik. „To weźmy je za łeb” —
odpowiadają mistrzowie. A swoją dro-
gą jak ten „Transport” się kręci bez
magazynów części na miejscu, bez na-
rzedziowni, bez wystarczającej ilości
kanałów naprawczych, bez... bez?!

sprawy, że wszystko — organizację
pracy i dyscyplinę także — można po-
prawić.

Trudna zmiana?

Ma być, ale ludzie nie chcą praco-
wać w nocy. Wprawdzie podpisywali
angażę, ale jak to ludzie nie i już.
Strach pomyśleć, gdyby tak np. piekarze
zorientowali się, że można wszystko, np.
nie piec chleba w nocy także? Swo-
ją drogą, że remontów i poważnych
napraw w nocy robić się nie da, bo
brak magazynów części czynnych dla
trzeciej zmiany i narzędziowni — ja-
kiejkolwiek. Brak także kanałów. Gdy-
by nie zdążyło się zrobić w nocy ka-
nał jest zablokowany i awarie bieżące
w dzień — a więc praca transportu —
leży. Drobnymi napraw ponoć jednak
na noc wystarczy.

Rozliczyć tak, ale...

W czasie operatywki „załatwiło się”
u kolegi w innym przedsiębiorstwie
jedną skrzynię biegów, na dzień na-
stępny drugą, a więc nie tylko nakazy
i rozliczenia?

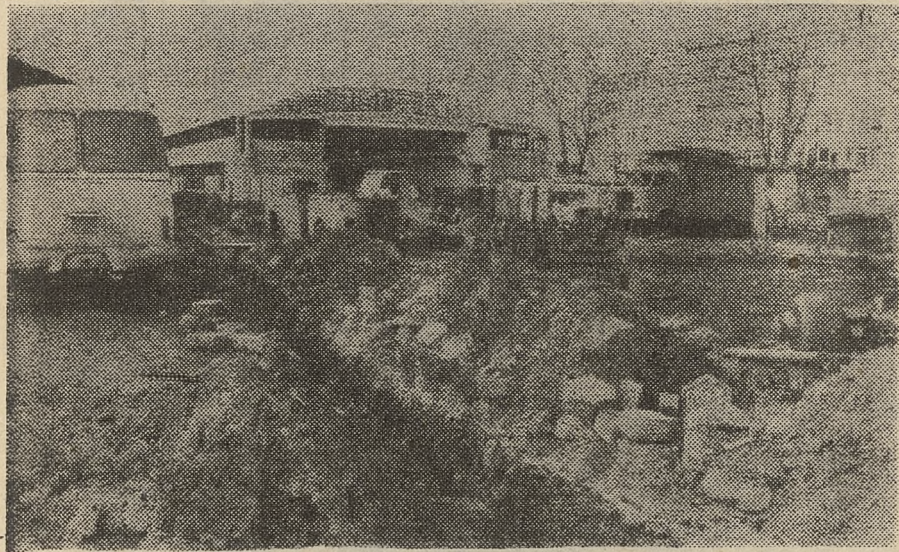
„Od kuchni” z pracownikami innych
zakładów załatwimy wszystko — przez
kierowników ciężko — mówią mistrzo-
wie. „Żeby nas tylko nie posądzili, że
fuchy robimy?”

I jeszcze to lakierowanie. Tę czyn-
ność wykonuje się na hali napraw, bo
lakiernicy z ZNA podobno malują po-
mieszczenia biurowe. Właściwie można
by już zakończyć „opis” tej operatywki.
Nie daruję sobie jednak refleksji:
„Transport” czasem chwalimy, gdy nie
dostaniemy samochodu złorzeczymy.
Chcemy mieć i koniec. No coś może i
mamy rację z naszego punktu widze-
nia. Czy jednak właściwie ten trans-

Operatywka

Panowie mistrzowie takiego bałaga-
nu jak wczoraj dawno nie widziałem.
Za BHP odpowiadacie wy również. By
był porządek części nie potrzeba.

- Co z terminem wykonania ocie-
plania hali?
- Do dziś.
- No właśnie.
- Dziś trwa do 24.00 godz.
- Co ze 105?
- Nie będzie w terminie, bo nie ma
części.
- Hala. Miały być na poniedziałek.
Dziś środa.
- Odkute.
- Jak to? Wczoraj widziałem, że nie
zrobione.



„Wykopki” w „Transportie”. Tak wygląda dojazd i dojeżdże do hali napraw.

żmna. Kierowcy spuszcza na noc wo-
dę z chłodnicy. By w zimie uruchomić
auto konieczna jest gorąca woda, któ-
rej nie ma. Z tej sytuacji są dwa wyj-
ścia: zostawić na całą noc silniki na
„chodzie”, albo szybko i wybudować
kotłownię, z wymiennikiem ciepła.
Pierwsze odpada ze względu na ogólny
brak paliwa no i własny rozrachunek
a więc koszty i niegospodarność. Wy-
jście drugie: kotłownia będzie, ciepła
woda też, terminy też. Z planami tak
już bywa, że mogą poczekać — a z ter-
minami? Bywają po prostu niedotrzy-
mywanie. Pozostaje rzeczywistość —
któregoś dnia samochody transportu
nie wyjadą gdzieś tak do godziny 10-ej
może 11-ej.

Plany, kanały i... rzeczywistość

„Jaskółka”, która jakoś wiosny u-
czynić nie może to budowa kanałów w
drugiej części hali napraw transportu.
Pomieszczenie jest a jakże, nawet pu-
ste, plany-rysunki także. Co dalej? Ano
właśnie też chciałabym wiedzieć. „Jak
my tu możemy się pospieszyć, jak ja
gdy lepiej się zamachnę przy dokre-
caniu śruby to kolegę w tylek biję”.
— mówili pół roku temu pracownicy
warsztatu z nadzieją patrząc na wolną
połowę hali. I tak jest nadal. Acha,
by w Transportie zbytnio się nie cie-
szyli bo to jest już i „stojanka”, może
będą dodatkowe kanały — to tradycy-
nie już znów ich... okopano. Nawet bar-
dzo nie narzekają „Okopy” dla nas nie
nowego skoro przeżyli nawet przeko-
paną na pół halę naprawczą. A że tro-
chę gimnastyki przy skokach przez ro-
wy i błoto? Niech tam byle te kanały
były.

Decyzja w... okopach?

Nadal brak magazynu części zamien-
nych do Stara. Z Rzemieślniczej jeździ

zu, w którym naprawia się coś innego
na drugim kanale. Ze niby niewłaściwe?
Owszem, ale człowiek jest człowiekiem,
czasem leniwym, a czasem ułatwiającym
sobie życie. O stracie czasu i paliwa
przy ciągłych „eskapadach” po części
już nie wspomnę.

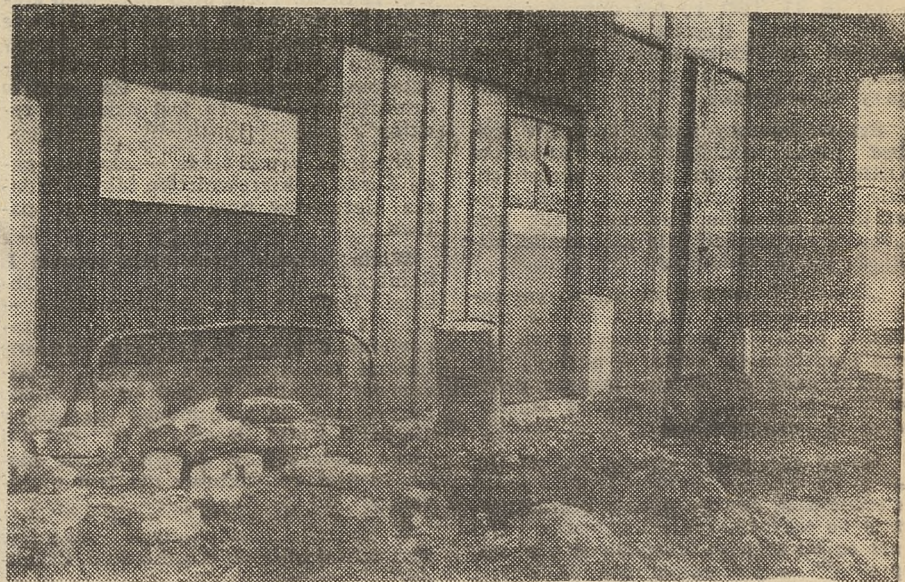
Naprawy

Są główne, bieżące, i... latanie, byle
auto wypchnąć z kanału. Części
przeważnie z regeneracji. Z jakością
jak ze wszystkim — źle. Fatalnie z
rozsusznikami. Na 5 zregenerowanych
zmontować można jeden. Są także re-
monty zlecone, a jakże. Krakowski
Polmozbyt przyjmie do remontów jeże-
li... nasz transport... dostarczy części!!!
I pomyśleć, że od sprzedaży części jest
właśnie Polmozbyt. Zresztą ta firma
solidnością wykonania napraw dla
„Transportu” nie może się pochwalić.
Wyjątkowo niechlujnie wykonywano
także remonty w WUKO-Brzeg. Rege-
nerowane silniki w Radomiu też na
pochwałę nie zasługują. Chętnie nato-
miast oddaje nasz „Transport” auta do
Zakładów Oświęcimskich. To solidna
firma — mówią.

Od Zakładu Transportu samochodu
każdy żąda „już”. Jeżeli jednak Zakład
zleca wykonanie pracy innemu wy-
działowi to... powołutku. Najpierw zle-
cenie międzywydziałowe potwierdzone
przez Zaopatrzenie, odpowiedź w ciągu
tygodnia, a wykonawstwo jeżeli „możli-
wości pozwolą” i... Bóg da. Można i tak.
A może tak posłużyć się metodą in-
nych. „Transport” żąda naprawy na
„już”!

Narzędziownia

Nie ma. Owszem jest propozycja; za-
kupić tymczasowo szafę z narzędziami.
Kierownik ma opory. Jest to odpowie-
dzialność materialna. Do wydawania



Na „stojance” także wykopki

- Zrobione.
- Sprawdzimy.
- Nie zrobione.
- Kierownikowi ja rzadko kłamię, bo
się nie da.

I tak dalej i tak dalej. Konkretnie
pytania, wyznaczanie terminów wyko-
nania, rzeczowe i prawie rzetelne od-
powiedzi, rozliczanie się z pracy. Ostre
i męskie wymiany zdań, ale chyba dla-
tego „jednak się kręci”. Nikt na ni-
kogo się nie obraża. Oczywiście nie
oznacza to, że obydwie strony nie ma-
ją do siebie uwag, że nie zdają sobie

port wykorzystujemy? Ot chociażby je-
den przykład. Zgłoszono konieczność
przewiezienia jakiejś tam budki. Przy-
wieziono, sprowadzono dźwig do rozła-
dunku no i okazało się, że nie ma fun-
damentu, by ją osadzić. Wprawdzie fun-
dament się zrobił, ale dźwig do ustawie-
nia trzeba będzie ponownie ściągać z dru-
giego końca Krakowa po to by popra-
cował tutaj pół godziny i z powrotem
jazda na poprzednie stanowisko. No coś
to przecież kłopot tych z „Transportu”.

FILOMENA SERWIN

Na początku roku, gdy wprowadzano nieco inny
sposób działalności gospodarczej naszego przedsię-
biorstwa w elastycznym budżecie, o czym pisaliśmy
obserwacja w numerze 5 „Sygnałów” mówiło się, że
w wypadku zmniejszenia nakładów na niektóre
dziedziny działalności przy osiągnięciu rzecz jas-
na zaplanowanych wyników, zaoszczędzone pienią-
dze będzie można przekazać na fundusz plac. O-
becnie po ponad półrocznej działalności na takich
warunkach. ten właśnie punkt budzi największe
zastępowanie. Bo oto pracownicy niektórych zakła-
dów mówią:

— Dobrze pracowaliśmy, zaoszczędziliśmy pienią-
dze i co z tego mamy. Obiecywano nam możliwość
zwiększenia funduszu plac, a tymczasem okazuje
się, że nic z tych rzeczy. Nie opłaca się dobrze
pracować, oszczędzać materiały.

Te głosy są słuszne. Ale nie do końca. Są słusz-
ne, gdy ktoś czuje się pracownikiem Zakładu
Naprawy Autobusów czy Zakładu Naprawy Tram-
wajów. Natomiast trudno się z nimi zgodzić, gdy
przyjmujemy, że pracujemy wszyscy w MPK. Bo-
wiel podstawową sprawą przy przedstawionej po-
wyższej zasadzie elastyczności budżetu jest trakto-
wanie przedsiębiorstwa jako całości. A więc za-
kłady nie są i być nie mogą samodzielnie jed-
nostkami gospodarczymi, lecz ich wyniki budżeto-
we zsumowane ze sobą stanowią o wynikach bud-
żetowych MPK. I dopiero, gdy ten globalny wynik

jest pozytywny można mówić o przesunięciu pie-
niędzy do funduszu plac. Dlatego przytoczone po-
wyższej wypowiedzi mimo pozornej słuszności są
błędne. Tak jak błędne jest demagogiczne w kon-
cu stwierdzenie, że nie opłaca się dobrze praco-
wać. Bo przecież to fakt, że pracownicy zakładów,

Co się komu opłaca?

które wykazały oszczędności nie odnieśli natych-
miastowych korzyści, ale ich dobra praca zmniej-
szyła straty przedsiębiorstwa. Na razie to tylko ty-
le. Ale może kiedyś, w niedalekiej już przyszłości
te oszczędności spowodują, że placę rzeczywiście
wzrosną. Ale, aby tak się stało musimy zachować
finansową samodzielność, a do tego może przyczy-
nić się tylko dobra praca wszystkich zakładów.
Zresztą obecnie trudno utożsamiać dobrą pracę z
dobrymi wynikami. W niektórych zakładach mi-

mo najszerszych chęci pracownicy obecnie nie są
w stanie ich osiągnąć. I to zupełnie nie ze swojej
winy. Zbyt wiele bowiem jest przeszkód. Stąd
pretensje, że ktoś dobrze pracuje, a przez kogoś
innego nie może otrzymać wypracowanych przez
siebie pieniędzy nie zawsze są uzasadnione.

Zresztą jest tu jeszcze jedna sprawa. Kwestia
traktowania MPK jedynie jako „zrzeszenia zakła-
dów pracujących wyłącznie na swój rachunek. Po-
dobne zjawiska obserwujemy w skali kraju, gdzie
wciąż inna grupa zawodowa próbuje udowodnić, że
ona właśnie jest ze wszystkich najważniejsza, że
bez niej Polska na pewno się zawali. I dodajmy,
że druga część tego stwierdzenia jest w bardzo
wielu wypadkach prawdziwa. Bez pracy ludzi Pol-
ska może się zawalić. Tylko doprawdy ustalanie
kto jest najważniejszy, przypomina rozmowy dzie-
ci przehwalających się w przedszkolu, czyj tata
sprawuje najbardziej zaszczytne funkcje.

Ustalmy więc może wreszcie, że wszyscy w przed-
siębiorstwie są ważni, że każdy ma swój wkład
w jego prawidłowe funkcjonowanie. I nie rozgra-
niczajmy, że my pracujemy dobrze i tylko oni tam
się objają. Bo my to jesteśmy my wszyscy, my
— pracownicy MPK. I nie możemy mówić, że
nam się dobra praca nie opłaca!

K. GACEK

Przechodziłem korytarzem w pomieszczeniach biurowych IV Zajeżdźni: przez uchylone drzwi do łazienki zauważyłem jakieś napisy. Okazało się, że w łazience funkcjonuje już gazetka ścienna, na której trwa ożywiona wymiana poglądów. Przeczytałem z zainteresowaniem:

„Pierwsza rocznica naprawiania przez sieciowców dziury w umywalce”.

I trochę niżej:

„Sieciowcy nie są od naprawiania dziur w umywalkach”.

Może napisy były nieco inne, cytuję z pamięci.

Powiecie drobiazg. Znow ktoś zajmuje się bzdurną pisaniną na ścianie. Dobrze chociaż, że te bazygroły nie obrażają moralności, nikomu nie uciążą. A mnie się ta nieszczęsna umywalka skojarzyła z naszym krajem. Bo to: mniej więcej od roku oficjalnie wiemy o potężnej dziurze, jaka się znajduje w jego gospodarce i dyskusje trwają dość podobne. Już ponad rok wciąż szukamy jakichś „sieciowców”, którzy wreszcie zrobią coś dla jej ratowania i co rusz okazuje się, że mają oni ważniejsze sprawy, z których zazwyczaj najbardziej ważką to ognista polemika ze wszystkimi, którzy mają odmienne zdanie. I nie byłoby w tym absolutnie nic złego, tylko, że przez ten czas „dziura w umywalce” wciąż się powiększa. A my dyskutujemy, dyskutujemy... Gdyby zmierzyć ilość energii zużytej na te wszystkie sło-

wne pojedynki, mogłoby się okazać, że wystarczyłaby ona do choćby częściowego załatwienia dziury. Ale o ileż to prostsze i efektywniejsze wypisywać na ścianach, czy gdzie indziej: „my nie jesteśmy od tego”, „chcielibyśmy, ale oni nam przeszkadzają”. A już najlepiej zająć pozycję kibica; tak jak autor pierwszego z przytoczonych napisów. Zdezerwował go fakt, że sieciowcy nie naprawili umywalki, ale jakoś dzi-

Dziura w umywalce

wnie nie zwrócił uwagi, że on z niej również korzysta. I zapewne ma w jej naprawieniu dokładnie taki sam interes jak sieciowcy, ale on jest tylko obserwatorem tej gry, która toczy się wokół niego, „jemu się należy” od jej uczestników. Tyle, że ci, którzy z jego pozycji są zawodnikami również mogą czuć się tylko kibicami. Im także się należy. I w ten sposób krąg się zamyka. Stąd ta totalna niemożność, brak chęci wykonania jakiegokolwiek ruchu.

Gdy czytałem w „Gazecie Krakowskiej” reportaż Tomasza Ordysa o działalności wojskowych grup operacyjnych ogarniała mnie zgroza. Totalny bałagan, dyrektor, który

dopiero po interwencji żołnierzy zastępuje nieobecnego pracownika, by ludzie nie czekali itd, itd. I pomyślałem, że i w tej łazience przydałaby się taka grupa. Bo żołnierze nie traciliby czasu na wypisywanie na ścianie, po prostu zadziałaliby tak, by umywalka jak najszybciej została naprawiona. I chyba nam wszystkim przydałoby się trochę owego żołnierskiego podejścia do rzeczy.

Takie to myśli nawiedziły mnie w łazience w podgórskiej zajeżdźni. I jeszcze jedno. Napisałem wyżej, iż napisy przytaczam z pamięci. Tak się bowiem złożyło, że gdy je zauważyłem, nie miałem przy sobie nic do pisania. Następnego dnia, chciałem je odpisać. Ale łazienka była zamknięta na klucz. Pewnie z obawy, by ktoś przypadkiem nie przyszedł i nie naprawił umywalki. Bo o czym by się wówczas pisało na ścianie?

K. GACEK

PS. Drodzy sieciowcy, ja naprawę wiem, że wy nie jesteście od naprawiania umywalk. Ale w swojej szatni, odziedziczonej po klubie sportowym potrafiliście wykonać mnóstwo prac nie wchodzących w wasz zakres obowiązków. Może więc uda się jeszcze z tą nieszczęsną umywalką. Rozsądniejsze to będzie na pewno, niż dalsza wymiana poglądów na temat, kto ją ma naprawić.

DZIERŻAWA „UPADŁA”

Projekt włączenia do przewozów miejskiej komunikacji autobusów będących własnością krakowskich przedsiębiorstw, nie jest nowy. Już bowiem w 1979 roku chciano w ten sposób ratować komunikację w Krakowie. Nic z tego jednak wówczas nie wyszło. Nie z winy oczywiście MPK.

W tym roku pomyślano więc ponownie o tej sprawie. Wstępnie opracowany został projekt, który przewidywał, że autobusy dzierżawione będą za odpowiednią odpłatnością — koszty własne plus 2,7 procent zysku. Olej napędowy dostarczany będzie przez MPK. Autobusy te prowadzone będą przez kierowców z macierzystych zakładów pracy, a pracownicy służby nadzoru ruchu MPK wpisywać będą potwierdzenie wykonanej usługi do karty drogowej. Szczegóły dzierżawy ma określać umowa zawarta pomiędzy danym zakładem właścicielem autobusu, a MPK. Wydzierżawione wozy zostaną przypisane do obsługi komunikacyjnej wytypowanych linii miejskich, a MPK przygotowuje je do jazdy na linii poprzez założenie tablic, kasowników itp.

Tak przygotowany wóz kursował będzie na linii miejskiej według rozkładu dostarczonego przez MPK lub dyspozycji służb nadzoru ruchu. Drobne naprawy, uszkodzenia, które ewentualnie mogą powstać w czasie pracy na linii, będzie wykonywać pogotowie autobusowe MPK. Obsługi techniczne, przeglądy okresowe i naprawy główne zakład macierzysty. MPK odpowiadało będzie za szkody wyrządzone przez pasażerów ale nie za szkody wynikłe z wypadków, awarii.

dnia 10 września br., odbyła się narada zwołana z polecenia prezydenta miasta Krakowa Józefa Gajewicza, przy udziale przedstawicieli naszego Zjednoczenia, na której omówiono całość spraw związanych z ewentualną dzierżawą. W naradzie uczestniczyli przedsiębiorstwa będące właścicielami zarejestrowanych w Wydziale Komunikacji Urzędu Miasta — Ikarusów, Jelczy i Autosanów. Narada miała charakter wstępny. Informacji na temat eksploatacji udzielił zebraniemu z-ca dyrektora ds. ruchu mgr Marian Dudek.

Na około 40 przedstawicieli krakowskich przedsiębiorstw uczestniczących w naradzie — posiadaczy autobusów, tylko przedstawiciel Montinu zabierając głos powiedział, że „sprawę rozważa”. Po raz drugi więc forma pomocy dla miejskiej komunikacji w Krakowie w formie dzierżawy autobusów zakładów pracy po prostu upadła. Liczyć można więc tylko na siebie, na innych nie zawsze. M.B.

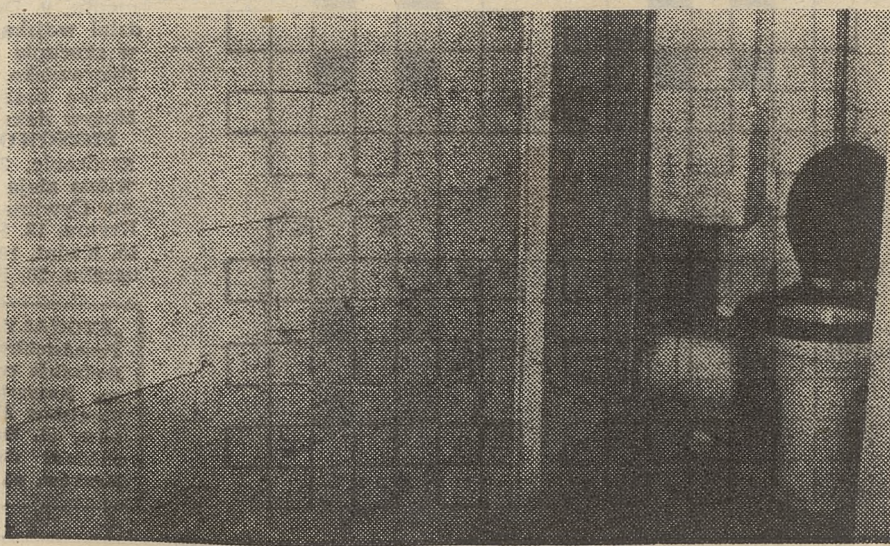
Szalet

Dworzec na Krowodrzy obsługuje ponad 30 autobusów. Nie ma tam pomieszczenia socjalnego, tylko jedna maleńka budka, w której nie ma mowy o odpoczynku kierowców w czasie przerwy posiłkowej. Co gorsza nie ma tam także szaletu dla kierowców. Właściwie jest, ale dla nich niedostępny. Dlaczego? Niech część odpowiedzi stanowi zamieszczone obok zdjęcie.

Brak kafelków na ścianie nie został spowodowany czynnym brakoróbstwem, a wręcz przeciwnie... zaradnością. Oto bowiem ktoś postanowił wykorzystać fakt, że oddany MPK do dyspozycji szalet jest naprawdę „ustronnym miejscem”, (położony kilkaset metrów od dworca, otwierany kluczem, będącym w dyspozycji regulatora) i tanim kosztem wzbogacić swoją łazienkę o tak trudno dziś dostępne kafelki. Pewnego dnia znaleziono w pomieszczeniu przygotowaną już do wyniesienia stertę świeżo zerwanych ze ściany kafelków. W tej sytuacji

zdecydowano szaleć zamknąć. Szkoda, że „zaradny”, którego inaczej nazwać można złodziejem, znalazł się wśród naszej załogi. Nikt inny bowiem nie miał dostępu do tego pomieszczenia. I w ten

sposób kierowcy linii 103, 164 i 114 zostali praktycznie pozbawieni możliwości korzystania z ustępu, bo tak się składa, że i drugie końcówki tych linii pozabawione są urządzeń sanitarnych. K.G.



DZIURY W DACHU...

(Dokończenie ze str. 5)

ły wstrzymane. We wrześniu została wywieszona lista osób z zaległymi badaniami, nie wyciągano jednak konsekwencji. W październiku także badań nie uzupełniono. Zdecydowano więc wstrzymać premię. Kierownik tłumaczył, że nie można dopuścić by połowa załogi była nie zbadana. Decyzja o wstrzymaniu premii została podjęta po otrzymaniu pisma z Przychodni Przyzakładowej, iż nie ma żadnych trudności w wykonaniu tych badań.

Co do ekonomistów z „bożej łaski” J. Chlebda stwierdził, że ci nie mają prawa premii zabierać i tego nie robią, natomiast mogą i powinni wnioskować o jej zabranie bądź wstrzymanie.

Jeśli chodzi o oddelegowania, to podpisywać je mają trzy osoby: K. Ogórzalek — przewodniczący NSZZ „Solidarność”. St. Gacek — przewodniczący Związku Branżowego i I sekretarz KZ PZPR — R. Borowski i te delegacje są respektowane.

„O dziurze w dachu dowiedziałem się trzy godziny temu, od kierownika Samborskiego i już sprawa jest w toku załatwiania. Funkcja, którą chcemy powierzyć p. Samborskiemu jest równie ważna jak i ta, którą wykonuje teraz. Szkoda, że pan Żurek nie stawiał sprawy tak wtedy, gdyśmy o tym rozmawiali. Zapytał tylko czy pan Samborski się zgadza”.

Co do ukarania kierowcy. Była rozmowa w tej sprawie z zainteresowanym panem Kucem i świadkiem zajścia — także kierowcą. Kierownik wyjaśnił całą rzecz na podstawie skargi napisanej przez zainteresowaną.

Nie będę tu opisywać całego zdarzenia, bo szkielet sytuacji byłby także potrzebny. Można opisać krótko rzecz upraszczając znacznie. Rząd aut w kolejce po benzynę uniemożliwił kierowcy wyjazd z Placu Getta autobusem. Niewiele pomógł sygnał i włączone światła awaryjne. Lekarka-inwalidka bo o niej także tu mowa chcąc chyba zrobić miejsce autobusowi zajęła dokładnie drogę, aż interweniować musiała milicja.

Trudno mi było wysondować na zebraniu kto był winien. W skardze było, że kierowca autobusem popychał samochód zainteresowanej. Mnie się wydaje, że brakło chyba trochę życzliwości i zrozumienia z obydwu stron. No cóż powodów do stresów nam nie brak, ale czy „przepraszam” nie załatwiłoby konfliktu w zarodku?

Przyznam, że zdziwiło mnie trochę stwierdzenie kierowcy, że mówił kierownikowi, iż zamierza wystąpić z „Solidarności”. Na zebraniu potwierdził to dodając, że myślał wtedy o partii, inaczej powiedział bo był zdenerwowany.

Kierowcę ukarano, informując go o możliwości odwołania.

„Byłem świadkiem tej rozmowy” — stwierdził przewodniczący. Pan łapał za słówka, kierowca miał prawo być zdenerwowany. Ja pana nie uważam za kierowcę. Proszę o zdjęcie ze stanowiska, odbieram panu głos”.

Powstał ogólny harmider. W efekcie kierownikowi pozwolono mówić dalej.

Sprawa z wulkanizatorami. Istnieje konieczność ich pracy w niektóre wolne soboty i niedziele. Nie zdolano jednak dojść do porozumienia. Mimo ustaleń wulkanizatorzy do pracy w te dni nie przychodzili. Zdecydowano utworzyć im system czterobrygadowy. Trzeba było więc wymówić warunki pracy i płacy. No i zaczęło się. Pan R. Domagała wiceprzewodniczący NSZZ „Solidarność” stwierdził, że „to wulkanizatorzy byli nie w porządku. Wprowadzili w maliny kierownika a teraz usiłują to zrobić z „Solidarnością”.

Sprawę tacek dla kierownika podsumował zastępca dyrektora inż. S. Kowalczyk. Stwierdził, że zarzuty wobec kierownika najważniejsze i takie których tu nie podniesiono to to, że był zbyt liberalny. Wielokrotnie zwracano mu na to uwagę. Prosił by nie kierować się emocjami przy tego typu decyzjach, by nie powtarzać dawnych błędów, kiedy to nie poprzez udowodnienie przewinienia a podniesienie reki decydowano o wolności a nawet i życiu człowieka.

Nie sposób tu w tym okrojonym względami technicznymi tekście wymienić wszystko co na naradzie było. Do tematu powrócę. Starałam się opisać sprawę „votum nieufności” dla kierownika, w której ostatecznie zdecydowano się na referendum. O jego wynikach poinformujemy także czytelników.

FILOMENA SERWIN

„Tramwaj” rewelacją jesiennej rundy

Zakończyli już jesienne rozgrywki piłkarze klasy wojewódzkiej. Przed ich rozpoczęciem pisaliśmy, że sukcesem naszego klubu — beniaminka tej klasy będzie utrzymanie się w doborowym gronie najlepszych drużyn okręgu. Rzeczywistość okazała się o wiele przyjemniejsza. Drużyna Tramwaju jesienią rundę ukończyła na 3 miejscu ze stratą zaledwie 4 punktów do prowadzącej rezerwy Wisły. Zespół nasz zdobył aż 35 goli w 12 meczach o 9 więcej niż drugi co do skuteczności zespół, właśnie Wisła II. Przypomnijmy może wyniki wszystkich meczów Tramwaju i tabelę: 23 sierpnia Tramwaj — Wanda 1-1 (0-1), 27 sierpnia Clepardia — Tramwaj 0-2 (0-2), 30 sierpnia Tramwaj — Cracovia II 1-0 (1-0), 6 września Wisła II — Tramwaj 1-0 (0-0), 13 września Tramwaj — Dalin 5-0 (0-0), 20 września Gościbia — Tramwaj 2-1 (1-1), 27 września Tramwaj — Hutnik 4-0 (2-0), 3 października Prokocim — Tramwaj 0-1 (0-0) (w tym meczu nasza drużyna od 17 min grała w 10-tkę, po usunięciu z boiska E. Szczyrbaka, a mimo to wygrała), 11 października Tramwaj — Kabel 3-3 (0-1), 18 października Zwierzyniecki — Tramwaj 3-2 (1-0), 25 października Tramwaj — Górnik 5-0 (3-0) i 31 października Skawinka — Tramwaj 2-10 (0-1).

1. Wisła II	12	20	26-8
2. Kabel	12	18	17-10
3. TRAMWAJ	12	16	35-12
4. Gościbia Sułkowice	12	14	18-11
5. Prokocim	12	14	16-12
6. Zwierzyniecki	12	14	17-17
7. Wanda	12	13	10-8
8. Hutnik II	12	12	19-13
9. Dalin Myślenice	12	12	12-17
10. Cracovia II	12	10	15-20
11. Clepardia	12	6	7-17
12. Górnik Wieliczka	12	6	11-30
13. Skawinka	12	1	9-37

Bramki dla Tramwaju w tych meczach zdobyli: Eugeniusz Szczyrbak — 9, Waldemar Kozioł — 8, Krzysztof Sekunda — 5, Jerzy Szafraniec (kapitan drużyny) — 4, Jacek Frączek, Edward Hefko, Tadeusz Trojnecki, po 2 oraz Andrzej Klimas, Zbigniew Dudek i Oktawian Mikołajczuk po 1. Poza nimi grali: Jan Tomczyk, Zbigniew Sendor, Józef Zwołński, Władysław Kozioł, Kazimierz Habel, Ryszard Szutowski, Andrzej Maczka, Kazimierz Bielecki, Aleksander Kofin, Bogdan Rzemieniec, Jacek Szczepanik, Marek Woźniak, Stanisław Biernat i zawodnik o ponad 10-letnim stażu w klubie, najdłużej w nim grający — Janusz Walczyk. Łącznie 24 zawodników, których trenował Mieczysław Adameczyk. Dlaczego tak dużo mówi kapitan drużyny Jerzy Szafraniec:

— Właściwie w każdym meczu graliśmy w innym składzie z powodu kontuzji i karetek.

Dodajmy, że tych ostatnich było sporo, bo aż 3 czerwone, w tym dwie dla najlepszego strzelca Eugeniusza Szczyrbaka.

— Cóż zawałem, to trzeba było odcierpieć karę — mówi.

„Odkuś” się dopiero w Skawinie, gdzie strzelił 4 gole. Jego zdaniem w klasie okręgowej gra się łatwiej niż w A klasie. Wprawdzie trzeba mieć więcej siły, ale za to gra jest bardziej techniczna, mniej siłowa.

Pytam jeszcze Jerzego Szafranca o perspektywę drużyny w rundzie wiosennej:

— Wszystko zależy od tego, jak będziemy do niej przygotowani, jeżeli będą warunki, uda się zorganizować jakiś obóz przygotowawczy, to i pierwsze miejsce nie jest wykluczone. Chłopaki chcą grać, przecież nie z tego nie mają a wyniki są. Mam nadzieję, że nowemu zarządowi uda się rozwiązać największe problemy, a więc sprawę kapieli po meczach i treningach, i dojazdu na boisko przy ul. Praskiej. Kiedyś przecież zdarzyło się, że musieliśmy wracać po treningu w strojach sportowych środkami miejskiej komunikacji.

— Bo akurat dwie gumy strzeliły w autobusie — wyjaśnia obecny przy rozmowie gospodarz sekcji Andrzej Wójcik.

— Ale najważniejsze, że członkowie zarządu interesują się klubem — dodaje.

Zawodnicy nie przeczą. **KRZYSZTOF GACEK**

Z OSTATNIEJ CHWILI. Decyzją KOZPN 7 listopada rozegrano awansem I kolejkę rundy rewanżowej. Tramwaj zremisował na wyjeździe z Wandą 1:1. Bramkę zdobył E. Szczyrbak.



Awers i rewers gmachu przy ul. Brożka 3. I jak tu dotrzeć do pracy?

Donosy spod gabinetu

Nr 19

1-15 listopada 1981 r.

PLOTKI NAJWYŻSZE:

● Mgr Marian Dudek jakby ostatnio zmierniał. Czyżby szef akcji „Zima 81/82” nie zregenerował jeszcze sił po okresie Wszystkich Świętych? Polecamy zwiększenie weekendowych wyjazdów z PTTK...

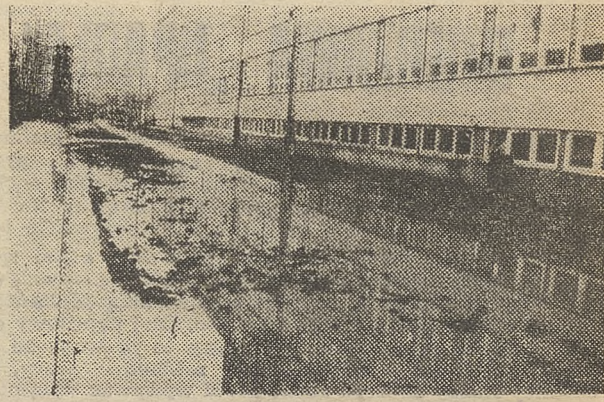
● Mgr inż. Marian Kalinowski spiesząc się na spotkanie z naczelnikiem Kuligiem rozdeptał w pokój Specjalisty cztery szklanki. Według świadków koronnych tego wydarzenia po prostu w inną stronę patrzył, w inną szedł. Morał: zawsze trzeba zachować jedno spojrzenie i działania.

● Mgr Stanisław Kostro nasilił akcję porządkowania kolejki w bufecie pracowniczym przy ul. Brożka poprzez targanie list samozwańczych komitetów kolejkowych. „Donosy” z zainteresowaniem śledzić będą następne wydarzenia.

REWOLUCJE PODGABINETOWE:

● Szef Działu Specjalnego nie przyjmuje do wiadomości informacji pani Marii, że samochód służbowy jest w dyspozycji dyrektora oraz stwierdzeń, że przy całej sympatii dla armii nie przejęła ona jeszcze władzy. Cierpliwości panie pułkowniku...

● Pani Maria krótko cieszyła się udatnym nabytkiem sekretariatowym. Sympatyczna pani Ania ze względów merkantylnych wybrała jednak zawód motorowej, pozostawiając kilka złamanych serc wśród działaczy związkowych. Szerokiej drogi, pogody ducha, zawsze sprawnych hamulców i torowisk życzę **SPECJALISTA**



Na każdą z realizowanych dla MPK inwestycji czekają ci, którzy pracują nieraz w warunkach bardzo ciężkich. Liczą lata, miesiące i tygodnie od terminu jaki budowlani wyznaczili na jej koniec. Droga realizacji MPK-owskich budów nie zawsze prosta bywa, a terminy odbioru nie jeden raz przekładane zostają.

Niektóre z tych, które realizowane są, niejednym poślizgiem opóźniły swój finał. Powód? Przeważnie nie jeden, a kilka. O stanie zaawansowania robót, końcowych terminach realizacji i powodach opóźnień w wykonawstwie na MPK-owskich budach informują mnie z-ca dyrektora ds. technicznych mgr inż. Marian Kalinowski i kierownik Działu Inwestycji inż. Jan Taboła.

Zajezdnia Autobusowa przy Gwardii Ludowej. Wykonawca — Krakbud. Wyznaczony drugi już termin ukończenia budowy na 30 września br. nie został dotrzymany. Kolejny termin ustalany przez budowniczych to... koniec bieżącego roku. Czy ten z kolei zostanie dotrzymany? Trudno powiedzieć. Mimo, że budowa priorytetowa od dwóch lat budowniczowie walczą z brakami materiałowymi. Ale nie tylko. Również bledami w dokumentacji i brakiem potencjału roboczego poszczególnych podwykonawców.

Zaplecze socjalne przy ulicy Rzemieślniczej w skład którego wchodzi: budynek administracyjny, dyspozytornia i pawilon sportowy. Całość zadania wykonuje Chemobudowa przez... długich 10 lat. Budowa ta dopiero w ciągu ostatnich dwóch lat ruszyła z miejsca. Czyżby teraz inwestor to jest MPK zaczął pilnować swoich spraw? Trudno było nadrobić długoletnie opóźnienie. Budynek administracyjny przy ulicy Brożka już gotowy, nawet zasiedlony, pozostaje jeszcze dyspozytornia i pawilon sportowy. Wykonawca podaje 15 listopada jako termin ostateczny zakończenia całości, a pozostało jeszcze uzbrojenie terenu, oświetlenie i sieć wodno-kanalizacyjna.

Budynek Zakładu Torów. Wykonawcą jego jest Energoprzem. Termin ukończenia tej budowy przewidziany jest dopiero na grudzień przyszłego roku. Mimo braków materiałowych (betonu) i trudnego do realizacji budowy terenu — wysoki poziom wód gruntowych, obiekt już rośnie.

TERMIN...

Słowo bez znaczenia?

Podstacja Cementownia. Budowali ją: Krakowskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Miejskiego Zachód, Zakład Sieci i Podstacji MPK i Krakowskie Przedsiębiorstwo Robót Elektrycznych. Tę inwestycję wykonawcy przyjęli poza planem innych robót i została już zrealizowana w stosunkowo krótkim czasie bo zaledwie 4 miesiące.

Wiaty — dwie hale w ZET Nowa Huta jedna z przeznaczeniem na myjnię, druga na wózkownię. Trzecia hala przy ulicy Rzemieślniczej na magazyn. Termin realizacji I etapu — konstrukcje z obudową przewidziany jest na koniec bieżącego roku. W przypadku dwóch pierwszych może nawet zostać dotrzymany jeżeli chodzi o trzecią, to termi-

nowemu wykonaniu zagraża brak betonu. Inwestycje te realizuje dla MPK Mostostal.

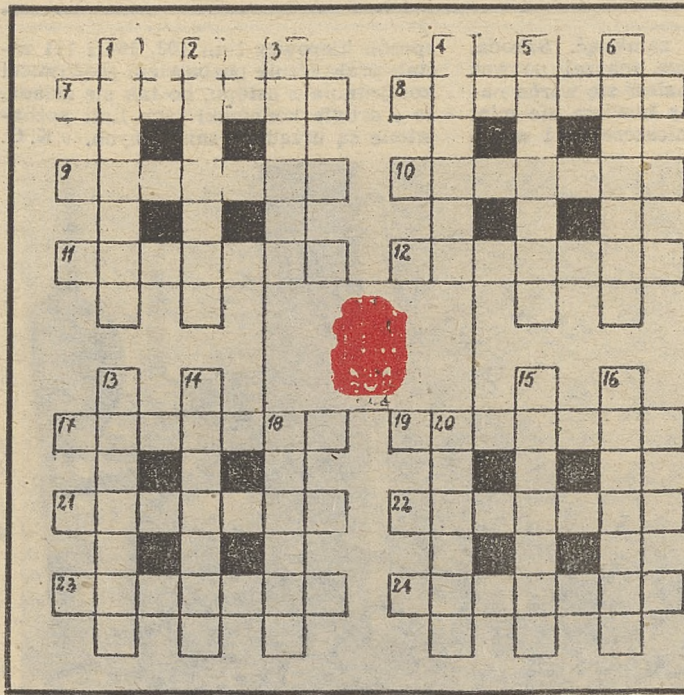
Budynek socjalno-magazynowy i akumulatorka w ZET Nowa Huta. Wykonawcą jest nasz Zakład Budowlany. Kolejny już termin 30 września br. niedotrzymany. Dlaczego? Wykonawca tłumaczy się brakiem prefabrykatów, nagrzewników do wymiennikowni ciepła i wentylatorów.

Generalizując... niedotrzymanie terminów tłumaczone jest przez wykonawców brakiem materiałów — najczęściej cementu, który jest składnikiem betonu, czasem brakiem potencjału u podwykonawców. Trudno jednak znaleźć usprawiedliwienie na 10 lat trwające budowy

— budynek administracyjny przy ulicy Brożka (oddany) i usytuowane w pobliżu dyspozytornia i pawilon sportowy, pełną błędów dokumentację Zajezdni przy Gwardii Ludowej, niedotrzymanie kolejnych terminów budunku socjalno-magazynowego i do historii zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie przechodzącej jeżeli chodzi o tempo budowy... akumulatorki. Czy o zabezpieczeniu mającej powstać inwestycji wykonawcy nie mogą pomyśleć wcześniej? Planowe działanie z wyprzedzeniem, uchroniłoby budowę od niespodzianek i poślizgów, a załogę MPK od przedwczesnego apetytu na poprawę warunków pracy.

Dla pełnej informacji naszych czytelników warto dodać, że na realizacji wymienionych inwestycji nie kończy się rozbudowa zaplecza MPK. W przyszłym roku planuje się rozpoczęcie kolejnych budów zabezpieczających potrzeby przedsiębiorstwa, co będzie już tematem kolejnego artykułu w „Sygnałach MPK”.

M. BUBACZEWSKA



KRZYŻÓWKA

POZIOMO: 7. Obrzydzenie, 8. Opakowanie instrumentu, 9. Drapieżnik z tundry, 10. Wyborowy oddział wojska, 11. Pierwiastek chemiczny powstały w skorupie ziemskiej, 12. Zastąpi konia, 17. Tłum, zbiorowisko, 19. Rodzaj pieczywa, 21. Despota, 22. Taniec brazylijski, 23. Instrument muzyczny, 24. Motyw dekoracyjny w architekturze.

PIONOWO: 1. Mineral, składnik skał, 2. Wynagrodzenie, 3. Niewiara, wiarołomstwo, 4. Zadrzewiona aleja spacerowa, 5. Dokument z Urzędu Stanu Cywilnego, 6. Centrum religijne starożytnego Rzymu, 13. Śpiewa w klatce, 14. Sprzęt uczniowski, 15. Kwiat, 16. Sygnał dźwiękowy, 18. Po skończeniu uczelni, 20. Najprostszy sprzęt pływający.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin. Zdjęcia: Stanisław Makarewicz. Adres Redakcji: MPK Kraków, ul. Brożka 1-3, p. 301, 302. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa-Książka-Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. H-14