



DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Dzień Pracownika Gospodarki Komunalnej

Uznanie dla najlepszych

Mamy w kalendarzu wiele dni na różne okazje, a więc górnik, energetyka, transportowca, drogowca, także pracownika gospodarki komunalnej. Ostatnie jest świętem także MPK-owców.

15 maja br. odbyła się z tej okazji w świetlicy przy ul. Brozka akademia. Po wystąpieniu dyrektora przedsiębiorstwa, Tadeusza Trzmiela, dokonano dekoracji: srebrną odznaką „Za Zasługi dla Ziemi Krakowskiej” — Edwarda Wierpka z ZTX; odznakami „Za pracę społeczną dla miasta Krakowa” — złota: Józefa Trylskiego, kierownika AJ, Jolana Chlebde, kierownika AC, Elżbieta Grucholę, kierowniczkę RB, Mieczysława Maję, motorowego z ZTP, Stefana Ojczyka, motorowego z ZTH, Władysława Rajczyka, kierowcę z ZTS, Joanne Rokak, kierowniczkę sekcji RR, Stanisława Szurę, mechanika z ZNA; srebrną: Mieczysława Bogacza, kontrolera z RB, Michała Jadacha, emeryta, Władysława Koczwara, inspektora z POS, Mieczysława Kozickiego, mistrza z ZTH, Marię Kozacką, elektromonterkę u Józefa Piętycha, pracownika mechanicznego z ZNT, Stefana Malinaka, mechanika i Ignacego Mirka, kierowcę z ZAW, Tadeusza Mleczkę, ślusarza z ZTP, Krystynę Ulińską, dystrybutorę z ZTS, Józefa Włodarczyka, pracownika zaplecza ZNA, Tadeusza Zdybala, mistrza i Mieczysława Mrońskiego, kierownika zmiany ZAB, Eugeniusza Zwiecha, mistrza z ZSP; brązową: Józefa Gielatę, palacza z ZAB, Jolana Piwowarczyka, kierowcę

z ZAC i Janusza Wiehry, pracownika umysłowego z ZTO.

Decyzją kolektywu Przedsiębiorstwa przyznano 27 odznak „Honorowego Zasłużonego Pracownika MPK” przedstawicielom przedsiębiorstwa współpracujących i pomagających na co dzień MPK, 62 osobom wręczono odznakę „Zasłużony Pracownik Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska”. Nie zabrakło także odznaki „Zasłużony Pracownik MPK”. Przyznawana jest ona od 1967 r. — wtedy to bowiem uzyskaliśmy prawo jej nadawania — pracownikom, którzy w przedsiębiorstwie przepracowali co najmniej 10 lat angażując się w pracę zawodową i społeczną. Odznakę „Zasłużony Pracownik MPK” otrzymali: Ludwik Biel, monter rozjazdów i Leon Tyrpa, torowy z ZTO, Waleria Bobek, sprzątacza i Jan Pamula, monter z ZAC, Mieczysław Bogacz, kontroler i Stefania Luszwicz, kierownik sekcji z RB, Anna Chachłowska, pracownik umysłowy, Józef Pater, st. mistrz, Stefan Surówka i Franciszek Szela, motorowi z ZTP, Stanisław Cieślak, pracownik zaplecza z ZAW, Władysław Cieżarek, pracownik zaplecza, Kazimierz Smotryk, ślusarz i Kazimiera Tomera z lakierni ZNT, Stefania Gancarz, regulator z RB, Józefa Gwiżdż, pracownik umysłowy i Zdzisław Niemiec, elektromonter z ZBL, Józef Kawalec, ślusarz, Jan Nalepa, elektromonter, Andrzej Morys i Stanisław Wójcik, motorowi z ZTH, Antoni Kadziolka, kierownik Biura Organizacji i Zarządzania, Janina Lenczowska i Adela Pstraś, pracownice umysłowe z Zarządu, Edward Kościeln i Bronisław Kowalski, kierowcy z ZTS, Adam Kulesza, mechanik, Stanisław

(Dokończenie na str. 2)

Zima 1981/82 nie zapowiadała nic dobrego dla komunikacji miejskiej. W pierwszej połowie grudnia sygnalizacja zdrowo śniegiem, wydawało się, że krach jest nieunikniony, że znów się powtórzy sytuacja sprzed paru lat, kiedy to zima zachwiała nie tylko komunikacją ale i solidnymi, zdawałoby się, stolkami kierowni-

FILOMENA SERWIN

Jak pracowaliśmy w pierwszym kwartale

Miał pierwszy kwartał a z nim beznadziejnie zima. Przyszli czas na podsumowanie i chyba po raz pierwszy od wielu lat nie było zbyt dużej różnicy zdań między liczbami i odczuciami pasażerów. Nie popadamy jednak od początku w euforię. Z pewnością dobrze nie było i długo chyba nie będzie. Nawet gdyby były absolutnie wszystkie części, cały tabor sprawny i w ruchu. Przyczyna bowiem... w braku taboru. By jako tako jeździło się w „szczytach” i nie było przewożonych jak śledzie, potrzebny byłby

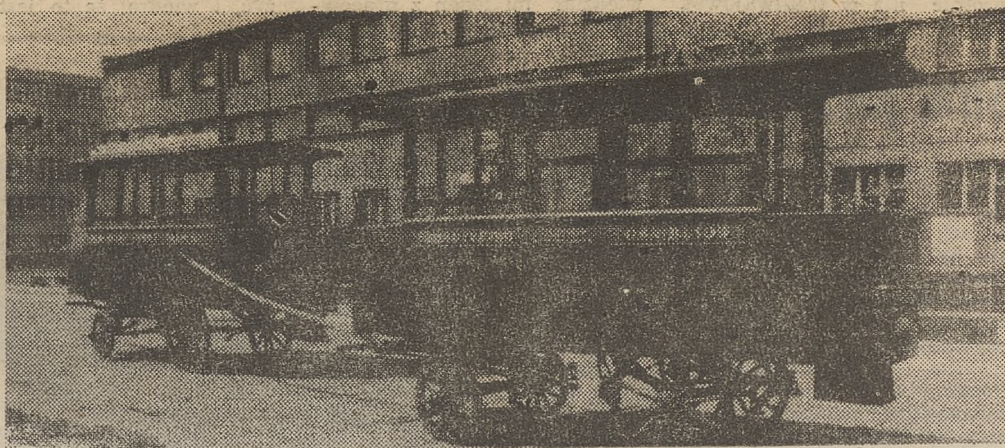
wzrost taboru tramwajowego aż o 32 proc. i autobusowego o 28 proc.

Znacznie poprawiło się oznakowanie autobusów i tramwajów. Wprawdzie w czasie kontroli procent dobrych oznakowań raz warst, raz maleje ale jest znacznie lepiej. Ba, był nawet taki „dzień kontrolny” gdzie w 100 proc. prawidłowo był oznakowany tabor z zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie.

Znaczne przeciążenie trakcji autobusowej w godzinach szczytu w naszym mieście wiąże się z faktem, że nowe osiedla usytuowa-

ne są daleko od zakładów pracy. Większość otrzymujących nowe mieszkania to ludzie w wieku produkcyjnym, muszą więc dojeżdżać. W roku ubiegłym procent pasażerów przewożonych w autobusach wynosił 28, w tym — już 33.

Aby przedstawić wyniki I kwartału musimy przytoczyć kilka cyfr. Pięta achillesowa były u nas zawsze wpływy. W pierwszym kwartale br. przekroczono magiczną, zawsze planowaną kwotę aż o 6,3 proc. W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego (Dokończenie na str. 2)



Wyruszamy — nie wyruszamy?...

Fot. S. Makarewicz

ntuicyjnie, dzięki doświadczeniom codziennoci lub pracy na rzecz miasta zdajemy sobie sprawę z pierwszoplanowych dla Krakowa — miasta przeleż bardzo dużego — problemów do załatwienia. Każdy potrafi wywnioskować z wyżwieniami prawie miliona mieszkańców (pomijam przyjezdnych), miejsca do spania (zwane mieszkaniami) i możliwości poruszania się i robienia zakupów (czyli komunikacja i gospodarka komunalna).

Ostatni okres nie sprzyja szerszym dyskusjom na te tematy, trzeba jednak szukać źródeł informacji, ludzi, którzy powinni reprezentować interesy społeczne. Spodziewane zmiany w statucie rad narodowych i radnych, skłoniły mnie do zwrócenia się do wiceprzewodniczącego Komisji Gospodarki Komunalnej, Łączności i Komunikacji Rady Narodowej m. Krakowa, radnego, Piotra Kłaka, o informacje na temat aktualnych prac, problemów i trudności Komisji. Siłą rzeczy, znalazło się w jego wyliczeniach trochę akcentów MPK-owskich, gdyż P. Kłak jest pracownikiem naszego przedsiębiorstwa.

To prawda, że nieraz czulem się radnym-bezradnym, natykalem się na mur bezgusznoci urzędników, na ich formalizm, którym skrywali brak kompetencji lub po prostu lenistwo. Byłem bezsilny, wiedząc, że to odbija się na mieście (na wszystkich radnych) ryko-

szetem w postaci braku zaufania wyborców. Ludzie przychodzą do mnie ze swoimi sprawami, a więc jakoś mi ufali, musieli się zniechęcić nie widząc efektu moich interwencji. Skutki nieraz bywały żałosne: ten kto liczył na mnie, zostawał zmuszony do sięgnięcia po łapówkę. A jednocześnie sprawy nie załatwione przez przedstawiciela społecznego, załatwiali inne organizacje, siłą rzeczy mniej ku temu predysponowane.

Radny nie może być parawanem

Liczę jednak na nową ustawę o radach narodowych która da nam większe uprawnienia, uczyni z nas instytucję mogącą wpływać na bieg spraw realizowanych przez administrację, a sygnalizowanych przez społeczeństwo. Widzę też szansę na lepszą współpracę z dyrekcją MPK, która dotychczas nie wykorzystywała specjalnie moich możliwości jako radnego, dla załatwienia choćby problemów pracowniczych. Mogłem załatwić niejedną sprawę dla

swojego środowiska, z tym większą satysfakcją załatwiałbym je dla kolegów z MPK.

Zdaje sobie sprawę, że oczy mieszkańców Krakowa zwracają się coraz częściej na prace naszej Komisji. W zasięgu bowiem naszego działania są takie problemy, jak komunikacja, tzw. uzbrojenie terenów pod budownictwo mieszkaniowe, inwestycje towarzyszące temu budownictwu, no i łączność. Nie

kowa. Gdy zauważono zaniedbania — zabrakło pieniędzy.

Tak wyglądają nasze zmartwienia wielkiej skali, lecz załatwiamy wiele innych, równie ważnych dla funkcjonowania miasta dylematów. Ostatnio zajmujemy się miejscami na cmentarzach i usługami pogrzebowymi, sporem między DRPK a Miejskim Przedsiębiorstwem Zieleni, przybierającym olbrzymie rozmiary runem na zakładanie, gdzie popadnie, „działek” i grządek, niedokończoną inwestycją dla MPK — zajezdnią na ul. Gwardii Ludowej... Problemy mniej ważne dla jednego krakowianina, lecz nabierające znaczenia z perspektywy społeczności miasta.

W takiej kondensacji ukazania prac jednej z najważniejszych Komisji Rady Narodowej m. Krakowa umykać muszą siłą rzeczy głębsze refleksje nad tym, ile jest jeszcze do zrobienia w sferze infrastruktury miasta. Chciałbym więc zaproponować Czytelnikom spojrzenie na te problemy z dystansu, przemyślenie ich, na próbę syntezy drobnych nieraz faktów i zdarzeń, które w sumie tworzą całość wpływającą na nasze działania, samopoczucie, pracę. Może uda nam się stworzyć taką syntezę wspólnie — na łamach „Sygnałów MPK” — choćby tylko w komunikacji. Może, także poprzez Piotra Kłaka, trafi wyżej. (las)

Jak pracowaliśmy w pierwszym kwartale

(Ciąg dalszy ze str. 1)

wzrost w wykonaniu wynosi 19 574 tys. zł. Wzrosły usługi dla ludności i ilość przewiezionych pasażerów. W stosunku do planu trzech miesięcy tego roku przewieźliśmy o 19 417 tys. więcej, a w porównaniu do I kwartału roku ubiegłego o 20 670 tys. więcej osób. Wszystko to przy niepełnym w stosunku do planu zatrudnieniu. Nie przekroczone też funduszu płac. Te porównania dotyczą całego przedsiębiorstwa. Jak jest z poszczególnymi trakcjami?

Trakcja tramwajowa przekroczyła wskaźnik gotowości technicznej taboru o 1,2 proc., średnio do ruchu oddawano w I kwartale br. 441,1 wozów tramwajowych. Ten wskaźnik jest większy o 0,3 proc. niż zakładał plan, ale mniejszy niż w tym okresie roku ubiegłego. Ale też w tym roku dysponowaliśmy mniejszą o 0,7 proc. liczbą wozów. Ilość taboru zmniejszyła się w zajezdni podgórskiej z 309,8 do 306,1. Nie wykorzystano zaplanowanego funduszu płac w całej trakcji mimo przekroczenia i to znacznego w stosunku do planu godzin nadliczbowych. Niepokoi natomiast znaczne przekroczenie w stosunku do planu br. i wykonania ubiegłego roku ilość straconych wozokilometrów, przy czym w stosunku do planu zjazdy z powodu stanu technicznego nie są przekroczone i w Nowej Hucie wynoszą 93 proc., a w Podgórzu — 98,1 proc. Wynika z tego, że musiało być więcej zatrzymań, bądź dłużej trwała likwidacja już na trasach. Będą tu także miały znaczenie opóźnione wyjazdy. Przekroczenia godzin nadliczbowych są wynikiem między innymi niepełnego zatrudnienia.

W trakcji autobusowej, odwrotnie niż w tramwajowej,

znacznie wzrosła ilość wozów w inwentarzu ale w stosunku do roku ubiegłego a nie do założonego planu. W ubiegłym roku było średnio 458,5 wozów, plan zakładał na I kwartał br. 545, a było 532,9. Do ruchu oddano 359,6 na 354 wozów zaplanowane. Jedynie w zakładzie Wola Duchacka nie osiągnięto zaplanowanej ilości, największy też jest tam wskaźnik zjazdów, chociaż nie przekroczonego planu. W poszczególnych zakładach opinie na temat przekroczenia planu, a więc i przyczyny przekroczenia są różne.

W ZTH podkreślano poprawę zaopatrzenia w części zamienne. Szczególnie poprawiła się ilość aparatury elektrycznej. Nareszcie też w miarę poprawnie układa się współpraca z Zakładem Napraw Tramwajów, dzieje się nawet tak, że z samego kierownictwa ZNT dzwonią i proszą np. o silniki do naprawy. Tego dotąd nie było. Wpływ dobrej współpracy ZNT i ZTH i osiąganie lepszych wyników zauważyło nie tylko kierownictwo w Nowej Hucie, zwrócili na to uwagę także pracownicy zaplecza. Kierownik uważa, że nie bez wpływu jest tutaj w miarę prawidłowy nadzór, to że dobrze układa się współpraca z podległymi mu zastępcami. Zmniejszyła się także ilość zwoleń lekarskich wydawanych przez obce przychodnie. Zdaniem szefa zakładu, Juliana Pilszczka, owocuje wprowadzony w roku ubiegłym system premiowania. Mimo że mógłby przyjąć więcej ludzi na zaplecze, brygady niechętnie to robią, bo jest wtedy więcej pieniędzy do podziału. W przekraczaniu planu nie przeszkadzała także zima.

W Nowej Hucie nie narzekano zbyt na biurokrację. „Zresztą — powiedział mi jeden z pracow-

ników — akurat nasza nadbudowa administracyjna, moim zdaniem, działa prawidłowo.” Kierownik musi mieć podejście do ludzi, musi rozmawiać o konkretach, a więc znać się na pracy, a dalej to już o tym czy kierownik jest dobry decyduje załoga swoją solidnością i fachowością wykonywanej pracy — tak powiedziano mi w ZTH.

W zajezdni w Czyżynach przekroczenie planu spowodowały Ikarusy. O tym, że wozy te zdążyły w pełni egzamin, pisaliśmy wielokrotnie.

„Mamy teraz taki tabor, który jeździ a nie stoi pod płotem bo takie są i Ikarusy i Jelcze. Berliety nie mogły dojechać bez remontu i usterek do 70 tys. km, często psuły się już po 5 tys. Ikarusy przewiduje się na 300 tys. i wszystko wskazuje, że będzie to osiągalne, bo nie tylko konstrukcja ich jest lepsza, przystosowana do komunikacji masowej, ba, jakby nawet do złych krakowskich ulic, ale i firma się szanująca. Ot, w Katowicach były chyba dwa przypadki pęknięcia kratownicy. Momentalnie na Węgrzech przystąpiono do prac zapobiegających. Postarano się także o to by zawiadomić nasze przedsiębiorstwo, jak postępować w takich przypadkach. No cóż, widocznie oni produkują nie „na plan” a do użytku, wykonując po drodze plan” — powiedział kierownik zakładu, Jan Chlebda.

Mimo że Ikarusy są wykorzystywane tylko w 65 proc. przewożą większą ilość pasażerów, bo pojemność ich jest większa i sprawność techniczna wyższa. Przy eksploatacji Ikarusów zastosowano zasadę stałych obsad. To procentuje. Kierownicy bardziej dbają o sprzęt, bo i za nieprawidłową eksploatację jest kogo obciążyć, i wiedzą, że to jest „ich

woz”. Kierownik uważa też, że chyba nareszcie doceniono komunikację miejską w skali kraju. Wiele też pomogła z początkiem zimy wojskowa grupa operacyjna. Dzięki jej staraniom dostaliśmy akumulatory i ogumienie. Panowie B. E. i K. L. z zaplecza mówili, że teraz pracuje się spokojniej, nie na zasadzie „gaszenia pożaru”. Przychodząc do pracy wiedzą, co przy którym wozie będą robić. Dawniej było to prawie zawsze niespodzianką. Dokładniej, bo spokojniej można też zrobić obsługę okresową. No i ten tabor się jednak nie psuje. Na zapleczu deherwuje wprawdzie trochę wypisywanie asygnat na drobne części, często tańsze niż koszt... asygnaty. Wyjaśnił nam jednak zastępca kierownika, Zbigniew Nowak, że jest to konieczność nie tyle wymogów biurokratycznych ile kontroli i reglamentacji. A tak na marginesie tego problemu, rozmawiając z pracownikiem GT-12 zauważyłam, że większość ma poodklejane poddeszwy, poszarpane (ponoć w praniu) lub za krótkie (nie ten rozmiar) spodnie robocze. Po prostu buty nie wytrzymują okresu używalności, klejone są fatalnym klejem, nie mają twardych nosków. Sądzę, że w takich butach jest niebezpiecznie chodzić a co dopiero pracować? Co na to BHP?

W Bińczycach przez cały ubiegły rok wprowadzono stałe obsady kierowców w Berlietach. Przekroczenie planu kierownik uzasadniał lepszą dostawą części i pełnym zatrudnieniem na zapleczu. Nie chciałabym, by zrozumiano mnie, że nie było kłopotów, że wszystko szło gładko. O trudnościach pisałyśmy i poświęcimy im jeszcze wiele miejsca. Postanowiłam przyjrzeć się realizacji niełatwych zadań bez biadolenia. Wniosek? Chciałabym życzyć przede wszystkim sobie (a więc pasażerom), by to tempo przewozów przynajmniej utrzymać.

FILOMENA SERWIN

Zaproponowali kierowcy, wzorem kontroli prawidłowej jazdy kierowców zrobić kontrolę — choćby na światłach — przejść dla pieszych. (N) przydałoby się, przydało. K) rowca, hamując gwałtownie, bo pieszy wtargnął mu przed pojazd, narażał siebie i pasażerów. Jeśli na dodatek kierowca się przewróci, tłumaczyć nie si się kierowca, nie winowca.

Zespół Metodyczno-Socjalny oraz Dyrekcja Państwowej Domu Rencistów nr 1 w Krakowie ul. Praska 25 składają serdeczne podziękowanie Dyrekcji MPK i organizacji MZC za dziełowej ZSMP za dotychczasową pomoc i opiekę nad Domem, wyrażając nadzieję na dalszy rozwój kontaktów.

Chcieli pracownicy otrzymać posiłki regeneracyjne.

15 dni w MPK

łatwiono. Wydawały się jednak za drogie. Musiano kręcić sprawę. Może by tak decydować przy propozycji?

Należałoby chyba pisać go mówić czego nam nie bije. Byłaby relacja krótko. Za to kompletny brak jest pod nie ma produkcję — emit. ktród ER-1.46, fi 3.25. Są dec. potrzebne do spawania blach w autobusach i tramwajach.

Udało się dostać lakier renowacyjny, stal sześciokątnej i kwadratowej, 15 kilometrów kabla — tego ostatniego jednak jakichkolwiek przydziałów, wyprostu od kolegów z Bydgoszczy. A także... 15 czajników.

Uznanie

(Ciąg dalszy ze str. 1)

Kwinta, kierowca i Stanisław Szarańska, pracownik umysłowy z ZAB, Maria Otowska, regulator z Pionu Ruchu, i Zimierz Piątkiewicz, pracownik zaplecza i Danuta Rzepka, pracownik umysłowy z ZTX, Józef Rogoda, elektryk, monter z ZSP, Zofia Tyrkiewicz, kierownik magazynu ZPP, Zofia Włodarczyk, pracownik zaplecza z ZNA, Halina Włodarczyk, krawcowa z SGO i Stanisław Ziobro, tokarz z warsztatów mechanicznych.

Wśród odznaczonych byli także wzorowi kierowcy i młodzi tornczowie. Część oficjalnie zakończono odczytaniem listów pochwalnych i wręczeniem przysługanych dla naszych załóg od pracowników WNP i Poznań i DRKP w Krakowie.

Straż pożarna na sportowo

W ramach obchodów Dnia Strażaka i Dni Ochrony Przeciwpowodzi 21 maja odbyły się na terenie zajezdni autobusowej w Czyżynach zawody naszych jednostek OSP. Obecny był na zawodach prezes Zarządu Miejskiego Związku OSP Śródmieście, Mieczysław Ciołczyk, który złożył strażakom podziękowania za ofiarną służbę w obronie mienia prywatnego i społecznego oraz wręczył złote, srebrne i brązowe medale „Za Zasługi dla Pożarnictwa” i puchar przechodni za współzawodnictwo międzyzakładowe OSP w dzielnicy Śródmieście, który zdobyła nasza jednostka.

W zawodach między sekcjami z poszczególnych zakładów naszego przedsiębiorstwa najwyższą sprawność i wyszkolenie techniczne wykazała sekcja z zajezdni tramwajowej Nowa Huta, zajmując I miejsce. Kolejne miejsca zajęły sekcje z Zakładu Napraw Autobusów i z Zakładu Taksówek. Gratulujemy!

(AZ)



19 maja odbył się kolejny wyjazdowy sztab MPK. Tym razem gospodarzem była zajezdnia autobusowa Bięczyce. Kierownictwo zakładu przedstawiło główne problemy zakładu i załogi. Podstawowy kłopot w ZAB, to wysoka awaryjność autobusów PR-110 i kłopoty z częściami zamiennymi, a stąd niewykonanie zaplanowanego wskaźnika gotowości technicznej.

Drugi poważny problem to niepełne zatrudnienie — największe braki są wśród kierowców. Powoduje to przekroczenie planowanej ilości godzin nadliczbowych w tej grupie zawodowej. Załoga — to jeszcze inne problemy. Daje się ostatnio zaobserwować obniżenie dyscypliny pracy i mniej-

szą dbałość o mienie zakładu. To, że załoga pochodzi w większości spoza Krakowa, odbija się nieco na jej aktywności społecznej.

Poważnym problemem jest też utrzymanie porządku i czystości na placu za-

SZTAB W BIĘCZYCACH

Jak wyjść z trudności

jezdni. Brak odpowiedniego sprzętu, jak np. polewaczka samochodowa, sprawia, że do tego typu prac zatrudniani są uczniowie szkoły przyzakładowej odbywający w zakładzie praktyczną naukę zawodu. Inne równie pilne potrzeby to:

zakończenie robót budowlanych w szatni i w bufecie oraz z centralnym ogrzewaniem i wentylacją, realizacja zamówień na maszyny i urządzenia oraz części zamienne do urządzeń posiadanych, uruchomienie

fili stołówki pracowniczej, poprawa jakości części zamiennych, nowych i regenerowanych, poprawa warunków na dworcach autobusowych i na końcówkach.

Po wysłuchaniu tych i innych informacji kierow-

nictwa zakładu i przedstawicieli załogi, sztabowcy obiecali zająć się większością problemów. Braki wśród kierowców być może uda się w najbliższym czasie uzupełnić po zakończeniu trwającego obecnie

szkolenia oraz przez przejęcie części kierowców z Transbudu. Obiecywano też dostarczenie przynajmniej niektórych maszyn w najbliższym czasie, oraz zawarcie umowy z MPO w sprawie utrzymania czystości na placu. Będą też czę-

ści zamienne do „berlietów” — MPK otrzymało przydział dewiz na ich zakup w drugiej sferze płatniczej.

Główne zadania zajezdni na najbliższy okres to: poprawić wskaźnik stanu gotowości technicznej, zwiększyć dyscyplinę pracy kierowców, zadbać o czystość oraz prawidłowe i jednolite oznakowanie taboru, zadbać o umundurowanie załogi.

To tyle na temat realizacji zadań bieżących zajezdni. Warto zwrócić też uwagę na działalność społeczno-polityczną załogi. W Bięczycach dobrze działają: organizacja partyjna, komisja socjalna, Ochotnicza Straż Pożarna a koło ZSMP odznaczono nawet brązowym i srebrnym medalem „Przodujące Koło ZSMP”. (AZ)

W JEDNYM Z NUMERÓW
"SYGNAŁÓW TYGODNIA"
ZAMIESZCZONE ZOSTAŁO
PODZIĘKOWANIE MARYSI
NIEC ZA PAMIĘĆ I POMOC
JAKĄ WRAZ Z MŁODSZYM
OD SIEBIE BRATEM RY-
SIEM OTRZYMUJĄ OD
MPK. DZIECI SĄ SIĘ
KML RODZICE ICH ZMARLI
TRAGICZNIE KILKA LAT
TEMU. OJCIEC BYŁ NA-
SZYM PRACOWNIKIEM —
KIEROWCĄ AUTOBUSO-
WYM. RODZENSTWO WY-
CHOWUJE BABCIA, OSO-
BA JUŻ STARSZA WIE-
KIEM I CHORA. JAK SOBIE
RADZI W TYM TRUDNYM
LOKRESIE, GDY BARDZO
CZĘSTO DWOJE MŁODYCH,
ZDROWYCH LUDZI Z TRU-
DEM DAJE SOBIE RADE Z
WYCHOWANIEM DZIECI?

Gdy po raz pierwszy złoży-
łam wizytę pani Marii Dro-
homireckiej zastałam ją
w domu samą. Opierając się
jedną ręką na łasce, drugą
wykonywała czynności ko-
nieczne przy sprzątaniu mie-

się nią opiekuje razem z ba-
bcią i pomoże w nauce. Nie
mogę powiedzieć nic złego,
tamtą babcią i ciocią poma-
gają mi. Ciocia kupiła dzie-
ciom buciki, Marysi sukien-
kę. A z MPK to przychodzi
do nas często pan Stasio i też
pomaga jak może. Były trud-
ności z kupieniem szamponu,
przyniósł nam szampon, przy-
niósł też mydło i jeszcze coś...
zawsze pyta czy nam czego nie
trzeba. Rozmawia z dziećmi
i one go bardzo lubią. W ze-
szłym roku załatwił im kolo-
nie, w tym roku również. Po-
jadą na pierwszy turnus". O-
powiada pani Maria o tych
co jej pomagają. „Jak się na-
zywa ten pan Stasio?” — py-
tam. „Zaraz sobie przypomnę
... niestety nie mogę ale dzie-
ci jak pani przyjdzie w nie-
działę to powiedzą.” — doda-
je pani Drohomirecka.

Jest niedziela. O umówionej
godzinie składam po raz
drugi wizytę w domu star-
szej pani. Są dzieci. Jest rów-

szpitalu u Narutowicza mu za-
łożyli. Dlaczego w szpitalu?
Bo ja przepracowałam 26 lat”.

Na razie Marysia jest ucze-
nicą klasy czwartej szkoły
podstawowej, Rysio uczy się
w drugiej klasie. Jakie są ich
zainteresowania? Lubią czy-
tać książki. „Ciocia ma bar-
dzo dużo książek w swojej bi-
bliotece i pozwala mi czy-
tać” — chwali się Marysia.
Często się zdarza, że jedną
książkę czytają po kolei wszy-
scy. Marysia, Rysio, a na koń-
cu dają do przeczytania bab-
ci. I babcia też czyta. „Tak
trudno teraz o te książki jak
i o wszystko — skarży się pani
Maria — ale jak tak te książ-
ki lubią, to im będę kupo-
wać.” Dowiaduję się jeszcze,
że nie mają problemów z nau-
ką w szkole, chociaż posiada-
ją odmienne zainteresowania.
Dziewczynka lubi matematy-
kę, chłopczyk woli język pol-
ski.

„Zbliża się koniec roku
szkolnego, dzieci wyjadą z
MPK na kolonie, a pani nie

I CZERWCA — MIĘDZYNARODOWY DZIEŃ DZIECKA



„Pamiętają tam w MPK o sierotach...”

szkania. Przepraszała za je-
go wygląd mówiąc, że co do-
bier się zajęła się jego przypro-
wadzaniem do porządku, a ja
podziwiałam jej sprawność
emimo widocznego przeciwie-
ństwa. Kiedy wyjaśniłam, w
jakim celu przyszłam, przy-
jęta została serdecznie...
„tak, pamiętają tam w MPK
o sierotach” — powiedziała
pani Maria. „Gdzie teraz są
dzieci?” — zapytałam. „Je-
dno jest w szkole, a drugie
wyszło na religię”.

Rozmawiałam chwilę o
tamtych sprawach. Niewiele.
Bo i po co wracać do złych
wspomnień. Teraz są dzieci i
tylko dzieci, i dla nich to
właśnie pani Maria żyje. Ma-
rysia w grudniu skończyła 10
lat, Rysio jest młodszy, w li-
stopadzie ukończył 8. „To ja
ich wychowałam” — nie bez
dumy mówi pani Drohomi-
recka, a zmęczoną twarz opromi-
nia uśmiech.

Umawiamy się na najbliż-
szą niedzielę, na godzinę 16.00.
„Będą wtedy dzieci. Marysia
każe przyjść od drugiej bab-
ci. Wie pani, teraz przy koń-
cu roku szkolnego ona tam
więcej niż tu przebywa. Trze-
ba ją w nauce trochę dopil-
nować, aby wypadła jak naj-
lepiej. Tam jest ciocia, która

niez babcia — ta druga, i
jeszcze jedna pani. Rozma-
wiam z panią Drohomirecką i
dziećmi... „Jak nazywa się
ten pan Stasio, który do Was
z MPK przychodzi?” — py-
tam. „Pan Stasio Rudko.” —
natychmiast odpowiada Ry-
sio, po oczach chłopczyka wi-
dząc, że pan ten jest tu mile
widziany i lubiany.

„W zeszłym roku dzieci do-
stały z MPK na książeczki
oszczędnościowe po 5 tysięcy
złotych. Załatwiono mi rów-
nież ziemniaki na zimę. By-
ło to dla nas bardzo dużo” —
mówi pani Maria o pomocy
z naszego przedsiębiorstwa.

Pani Drohomirecka otrzy-
muje 3.700 złotych emerytu-
ry, na dzieci po 2.400 złotych
renty. Czy to wiele? I tak
życie toczy się od emerytury
do renty. „Z kartek trzeba
wykupić, a ja wszystko wy-
kupuję, tylko wódki nie ku-
piłam, gaz, światło i czynsz
za mieszkanie zapłacić, a mie-
szkanie duże, trzy pokoje to
i drogo kosztuje. Chciałoby
się groszy przydałoby się do-
łożyć na wypadek jakiej cho-
roby, ale nie zawsze da się to
zrobić. A mieszkaniu po mo-
jej śmierci Marysi się dosta-
nie. Niech ma. Rysio dostał
książeczkę mieszkaniową. W

mogłaby w tym czasie sko-
rzystać z sanatorium?” — za-
pytuje panią Marię. „Nie czu-
łabym się tam dobrze. Do sa-
natorium jeżdżą sami chorzy
ludzie, tacy jak ja. Przeby-
wać z chorymi i mówić o cho-
robach, nie, to nie dla mnie.
Na moją chorobę to i sana-
torium nie pomoże. Pomógł-
by może operacja ale... już
się na nią nie zdecyduję”.

Rozmowa dobiega końca.
Czas na pożegnanie. Dzie-
ci pytają czy mogą wyjść
pobawić się przed blokiem.
Widocznie babcie pozwoliły
skoro oczekując na przystan-
ku w pobliżu ich domu na
autobus, widząc jak wychodzą
z bramy. Są wesołe, roześmia-
ne i bardzo zajęte rozmową.
Może o bohaterach jakiejś
książki?

M. BUBACZEWSKA

Od Redakcji:

Reportaż zaświadcza, że
powszechne sarkanie na ludz-
ką znieczulicę nie zawsze jest
uzasadnione. Chciałoby się
zakrzyknąć: „brawo Pan Rud-
ko, brako MPK!” — obyśmy
tylko nie zapeszyli na przy-
szłość, bo potrzeby tak ser-
decznych odruchów są na
pewno znacznie szersze. Li-
czymy na nie.

ZDZISŁAW ZYGMA

IMIĘ

Córeczko — Kindze

Czekanie
potem płacz radosny
czekanie
potem roztrzęsione rączki szczęścia.

Skladałem właśnie kołysanki
gdyś przyszła
wśród drzew przytulku szukał wiatr
liście świstały kołysanki
gdyś przyszła
i zmrokiem z wolna zakolysał
powiew dzwonu...

Ludzie mówili:
„anioł pański”
lecz ja wiedziałem:
moją radość obwieszcza dzwon —

Kin-ga, Kin-ga, Kin-ga...

Tak wykołysał dzwon twe imię
imię szczęścia.

Koniec roku szkolnego tuż, tuż.
Młodzież wyjedzie na kolonie i
obozy, by z nowym zapasem sił i
energii powrócić do szkół po wiedzę.
Nie wszystkim dane jest wypocząć
pełne dwa miesiące. Ci z przyzako-
dowych szkół są nie tylko uczniami,
są także, wprawdzie młodocianymi, ale
pracownikami. Szkołę przyzakładową
ma też nasze przedsiębiorstwo. Została
założona po to, by zapewnić stały do-
pływ wykwalifikowanych pracowników.
To założenie, bo bywa różnie. Nie za-
wsze udaje nam się związać z zakładem
tych, których byśmy chcieli. Nie będę
tu zajmować się kwestiami dydaktycz-
nymi, chodzi mi o przygotowanie prak-
tyczne, które odbywa się w przedsię-
biorstwie i jest całkowicie od niego za-
leżne. Ten temat już podejmowałam.
Skarżyli się uczniowie na traktowanie
ich trochę tak jakby niechcianych, na
lekceważący stosunek do nich części
kolegów w pracy. Skarżyli się w zakła-
dach zatrudniających absolwentów, że
gdy zdają „na grupę” zazwyczaj nie-
wiele umieją. Tak było rok temu.

Wybrałam się do warsztatów szkol-
nych uczniów klas I pobierających
praktyczną naukę zawodu. Teren przed
starymi warsztatami zadbany, czysto,
kolorowo od kwiatków. Jakże odmienne
wrażenie wywołuje pomieszczenie war-
sztatów. Wprawdzie także czysto ale...
Przy dwu ścianach ustawione ciężkie
maszyny pamiętające ponoć czasy Fran-

ciszka Józefa, w każdym razie są na
pewno bardzo stare, nieprecyzyjne. Od
razu można się nauczyć, że fuszerkę od-
stawić można, owszem, można się także
z niej wytłumaczyć. Maszyny stoją
wprawdzie w wydzielonym widocznie
miejscu ale zbyt tam ciasno. Jest jed-
na frezarka tyle że spełnia ona rolę...
wierciarki, ze względu na leciwość i
stan techniczny, dalej dwie tokarki
wiekiem rówieśniczki frezarki. Jest też,
wprawdzie rozlatująca się, wierciarka

nauki z teorią. Problem wydaje się nie
do przeskokowania, bo szkoła ma taki
program — zresztą nie można nauczyć
w ciągu tygodnia wszystkiego, a ucze-
niowie na warsztatach muszą od po-
czątku robić wszystko. Może istniałaby
taka możliwość gdyby warsztaty szkol-
ne otrzymywały zlecenia prac z wszy-
stkich zakładów przedsiębiorstwa. By-
łaby możliwość wyboru. Poprawna
współpraca jest tylko z ZNT i ostatnio
z Wydziałem Eksploatacji i Ruchu.

To i dobrze, tak być powinno. Czują
się jednak niedoceniani.

Sen z oczu spędza pracownikom war-
sztatów stałe zagrożenie. Ciągłe pracują
w przeświadczeniu, że z zajmowanego
pomieszczenia magazynowego (nowe
warsztaty) zostaną wyrzuceni. Już w
tej chwili w starych warsztatach jadal-
nia, umywalnia, szatnia i sala wykłado-
wa to jedno pomieszczenie. Uczniowie
mają jedną szafkę „na pół”, oczywiście
ubrania czyste z brudnym pospołu.

Dużym, acz delikatnym problemem
są pensje instruktorów. Górna granica
wynosi 5500 zł plus premia. Dla przy-
kładu — absolwent może zarobić od 2
do kilkunastu tysięcy. Pensję taką ma-
ją także referenci. Miałabym wątpliwo-
ści czy odpowiedzialność taką sama.
Trzeba przyznać, że ostatnio coś się ru-
szyło. 11 maja na spotkaniu dyrektor
Kostro przyrzekała zająć się sprawą pen-
sji instruktorów, możliwością zmian po-
mieszczenia (na większe), sprawami so-
cjalnymi. W załatwianiu jest także to-
karka z numerycznym sterowaniem
(półautomat). Mamy ją mieć z Politech-
niki Krakowskiej. Oby pozytywnie u-
porano się z tymi problemami, bo no-
wy rok tuż, tuż. Uczniowie tak będą
traktować i wykonywać pracę, jak są
traktowani już teraz w pierwszej kla-
sie podczas nauki podstaw obróbki
skrawaniem (bo tylko tym się zajmują).

F. S.

Jakie chowanie?

slupowa. Uczniowie, owszem każdy ma
możliwość zabaczyć jak się tym pracu-
je. Popracować i nauczyć się — już
nie bardzo. Zdaniem kierownika war-
sztatów, Krzysztofa Stuczyńskiego i
instruktora — Ryszarda Błasińskiego
i Stefana Adamskiego za mało jest i to
na obydwu warsztatach wierciarek
stołowych. Problem jest ze suwmiarką.
Za 4 lata na 360 uczniów w jednym
roku dostały warsztaty tylko 7 suw-
miarek o dł. 140 mm. Pod dostatkiem
jest natomiast suwmiarek o dł. 250 i
400 mm, ale te są nieprzydatne. Dużym
utrudnieniem dla instruktorów jest
fakt nieskoordynowania praktycznej

Wprawdzie ostatnio coś drgnęło, kie-
rownicy przyrzekli.

Uczniowie warsztatów wykonują pra-
ce na rzecz zakładów, dodajmy — o
wiele taniej, bo stawki płacowe ucze-
niów są o wiele niższe. Są to tak zwane
koszty własne. Koszt indeksowy prac
jest o wiele większy. Dla przykładu w
roku 1980 koszty własne prac uczniów
wyniosły ok. 1 mln 100 tys. zł, a indek-
sowe 3,5 mln 300 tys. zł. W roku 1981
koszty własne — 1 mln 70 tys. zł, in-
deksowe — 5 mln zł. W pierwszym
kwartale tego roku własne — 450 tys.,
indeksowe — 1 mln 350 tys. zł. Czyli
przedsiębiorstwo zarabia na uczniach.

WYBRALIŚMY Z PRASY

Ile mogą podróżować bilety na autobus i tramwaj?

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne jest największym i najważniejszym w naszym regionie przewoźnikiem. W ub. roku z usług WPK skorzystało ponad 825 mln pasażerów, w tym 312 mln podróżowało tramwajami i 513 autobusami. Przedsiębiorstwo uzyskało ze sprzedaży biletów 1 miliard 204 miliony zł. Koszty eksploatacji wyniosły zaś w tym czasie aż 4 miliardy 340 mln zł.

Ceny biletów pozostają na niezmienionym poziomie od 1967 roku. Wówczas WPK było jeszcze rentowne. Dotowanie z budżetu państwa stało się konieczne w 1970 roku. Wzrost cen paliwa, energii elektrycznej, części zamiennych i ogumienia spowodował, że dotacje z roku na rok zwiększały się, żeby w 1981 roku osiągnąć kwotę prawie 3 mld złotych. Ostatnio koszty eksploatacji autobusów i tramwajów wzrosły jeszcze bardziej.

Przypomnijmy, że około 85 proc. pasażerów autobusów korzysta z najtańszych biletów (od 1,50 do 3 zł). Za przejazd tramwajami bez względu na długość jazdy płaci się 1 zł (bilet ulgowy 0,50). Specjaliści obliczyli, że aby WPK mogło być rentowne, średni koszt przejazdu jednego pasażera, a więc i średnia cena biletu, zarówno autobusowego jak i tramwajowego powinna wynosić 11 złotych.

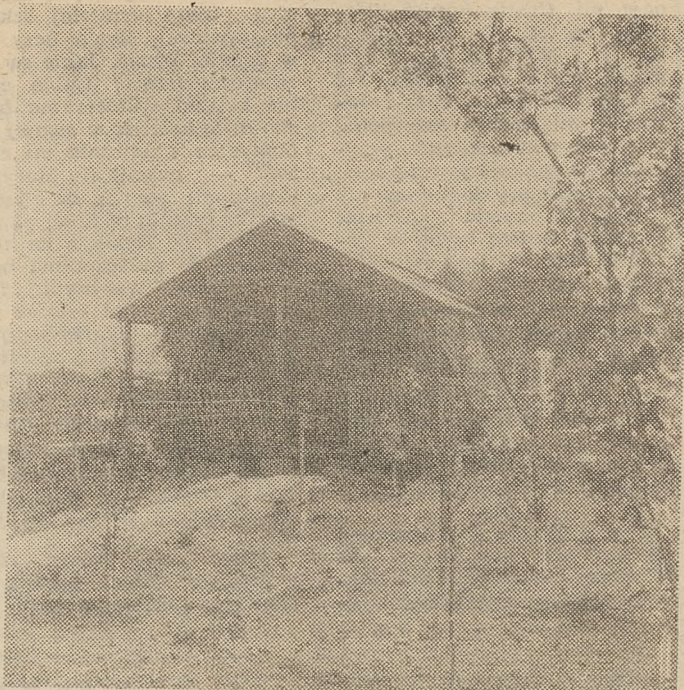
Tak gwałtowny wzrost cen usług komunikacji miejskiej przede wszystkim odbiłby się na budżetach skazanych na wyłączne korzystanie z publicznych środków lokomocji. W związku z tym wszyscy zainteresowani zdają sobie sprawę z tego, że dalsze utrzymanie państwowych dotacji do działalności przedsiębiorstwa komunikacji publicznej jest konieczne. Jednak nie mogą one być aż tak duże.

Władze stoją wobec trudnego dylematu. Uważamy, że komunikacja publiczna służąca szerokim kręgom społeczeństwa, a przede wszystkim ludziom pracy i uczącej się młodzieży, nie powinna być zbyt droga. Zdajemy sobie jednak sprawę z tego, że wobec obecnych trudności gospodarczych kraju, skarb państwa nie stać po prostu na zbyt wielkie dotacje do autobusowych i tramwajowych biletów. Dotacje te ograniczają zasadę samofinansowania przedsiębiorstw komunikacyjnych. Muszą one lepiej na siebie zarabiać. („Trybuna Robotnicza”)

„Ruszyło miasto ziemię uprawiać” — bez przesady chyba można tak powiedzieć o tym, co dzieje się nie tylko w nowych osiedlach. Gdzie ten czas, że chodnik był i owszem, ale chodziliśmy jak nam było wygodnie. Teraz mowy nie ma, no bo jak tu komuś wejść w ogórki czy wypuścić się w maliny. Tylko patrzeć jak niebawem zaczną się „spory o miedzę” czy właściwiej — o grządkę.

Posiadanie działki stało się taką niemal potrzebą, jak mieszkanie i pragnieniem, jak samochód. Niestety, mimo niby „sprzyjającego klimatu” i szumu na temat zagospodarowania wywiania miejskich nieużytków, zdobyć działkę wcale niełatwo. Od lat ten temat jest w MPK ciągle aktualny. Tyle, że wiele się nie działo — własny ogródek był ciągle w sferze marzeń. Trochę ruszyło się w 1980 r. Przyznano przedsiębiorstwu teren na 48 działek. Oczywiście, zostały one już dawno rozdzielone. Przygotowanie terenu użytkownikom wzięło na siebie przedsiębiorstwo. W ogrodzie działkowym przy ul. Księcia Józefa rekultywowano grunt, wytyczono drogi i działki, doprowadzono wodę. W tym roku zaplanowano doprowadzić energię elektryczną. Każdy działkowiec wpłacał na ten

Ogródki działkowe



cel 3 tys. zł, resztę finansowało przedsiębiorstwo z funduszu socjalnego, z dotacji na ogródki działkowe. Teren przy ul. Księcia Józefa jest wyłączony z Wojewódzkiego Zarządu Ogródków, posiada własny zarząd. 48 działek na 6-tysięczną zagłęb to bardzo mało. W 1981 r. wystąpiono do naczelnika dzielnicy Nowa Huta. Nie-

stety, nie otrzymano nic, szkoda, bo wielu naszych pracowników mieszka w tej dzielnicy. Usłne przyrzeczenie po zytywnego załatwienia przy działku „hektarów” otrzyman od naczelnika Krowodrzy, a do tej pory nie wiadomo, czy tego będzie i jaka lokalizacja. Najbardziej chyba jedna przedsiębiorstwo może liczyć na 120 działek w Skotnikach-Kostrzu. Starania są oparte na umowie z 1977 r. Głównym wykonawcą był wtedy „Stomil” w ubiegłym roku przejął sprawę Wojewódzki Zarząd Ogródków Działkowych. I tutaj jednak, mimo kilkakrotnych interwencji nie oddano terenów.

Teraz przyjmowane są Działy Socjalnym podaniem o przydział działek. Należy składać u pani Wandy Kamińskiej, zastępcy kierownika. Rozdział zostanie dokonany po przydzieleniu terenów, a kryteria rozdziału ustali komisja socjalna. Wprawdzie w tym roku na plony już liczyć nie można, ale, by przyszły rok nie okazał się „bezowocny”, trzeba teren przygotować już. Sprawa tym bardziej ważna, że dziś nie jest już indywidualna rozrywka. Działkowiec mają bowiem duży wpływ na uzupelnianie „zielonego rynku”. W aktualnej sytuacji to bardzo ważne. (F.S.)

PRAWO PRACY W PRAKTYCE

Uzyskanie prawa do urlopu

„Pracownik uzyskuje prawo do pierwszego urlopu z upływem roku pracy, a prawo do drugiego i dalszych urlopów w każdym następnym roku kalendarzowym”. Oto treść art. 153 kodeksu pracy. Wynika z niej, że inne są zasady i warunki nabywania prawa do pierwszego urlopu, inne do urlopów następnych.

Prawo do pierwszego urlopu nabywać musi pracownik, który podjął swą pierwszą pracę w życiu. Przeprowadzić on musi okres 1 roku, by uzyskać prawo do swego pierwszego urlopu. Ten pierwszy urlop liczy się za rok kalendarzowy, w którym upłynął roczny okres pracy. Do drugiego zaś i dalszych urlopów — w razie pracy nieprzerwanej — uzyskuje już pracownik „z góry”, a więc z dniem 1 stycznia każdego roku, za rok kalendarzowy,

który się z tym dniem rozpoczyna.

Napisaliśmy: „w razie pracy nieprzerwanej”. Jak to sformułowanie rozumieć? Otóż pracą nieprzerwaną jest tu nie tylko nieprzerwane zatrudnienie w jednym zakładzie pracy. Praca nieprzerwana w zakresie uzyskiwania prawa do urlopu występuje również w razie przerwy w pracy, nie dłuższej jednak niż 3 miesiące. Innymi słowy: jeżeli przerwa w pracy nie przekroczyła trzech miesięcy, do okresu pracy, od którego zależy uzyskanie prawa do urlopu (zarówno przy pierwszym jak i przy dalszych urlopach), zalicza się okres poprzedniego zatrudnienia — w tym samym lub w innym zakładzie pracy. Nie zalicza się — rzecz jasna — okresu przerwy w pracy.

Prawo do pierwszego urlopu — jak wspomnieliśmy — uzyskiwać

musi poprzez roczną pracę pracownik, podejmujący swą pierwszą pracę w życiu. Są jednak sytuacje, w których pracownik poprzednio już zatrudniony również przepracować musi okres 1 roku, by uzyskać prawo do urlopu. Występuje to wówczas, gdy pracownik:

— miał przerwę w pracy dłuższą niż 3 miesiące (art. 156 § 1 kp),

— rozwiązał stosunek pracy za wypowiedzeniem (art. 156 § 1 kp),

— zwolniony został z pracy bez wypowiedzenia z jego winy (art. 157 § 1 kp),

— porzucił pracę, wskutek czego wygasł stosunek pracy (art. 157 § 2 kp),

— zatrudniony był poprzednio przy pracy sezonowej (§ 2 rozporządzenia z 21 X 1974 r. — Dz. U. nr 43, poz. 259 z późn. zm.).

OKIEM PASAŻERA

W obronie „przyskrzynionych”

Problem ten dojrzał do napisania tylko w jednym tygodniu. Oto znajomy opowiada mi, że jego żona wysiadając z tramwaju z dzieckiem została przytrzaśnięta przez drzwi i powleczone kilkanaście metrów. To znów córka wpada rozdygotana i wyklina na motorniczego, który przy ul. 1 Maja w trakcie wsiadania zamknął drzwi „przyskrzyniając” jej obie ręce i nogę — tak powlókł ją ze 20 m, a z opresji wybawił ją taksówkarz, który zajeżdżał 12-tę drogę i klaksonem dał znać, że coś jest nie w porządku. Gdzie lusterko, gdzie kontrolka, gdzie troska o bezpieczeństwo?

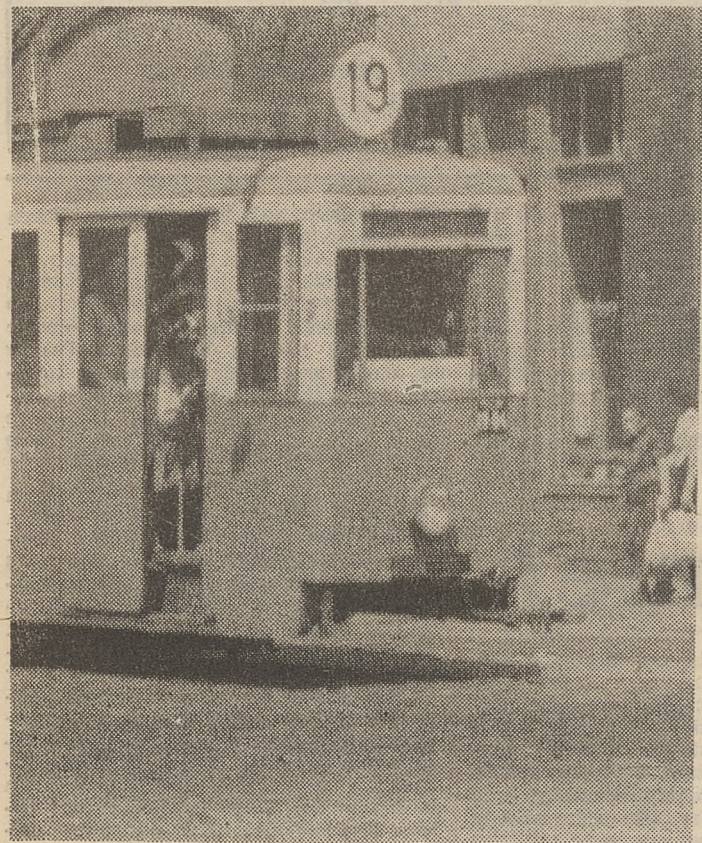
Opowieści te robiły na mnie wrażenie, gdyż przed kilkoma laty moja koleżanka w podobnych okolicznościach zginęła wraz z dzieckiem pod kołami tramwaju (zresztą w Krakowie), ale do żywego poruszyło mnie wydarzenie, którego byłem naocznym świadkiem.

Rondo Rakowickie, 20 maja, godz. 10.30. Obserwuję, jak do środkowego wozu 12-ki matka wsadza dziecko, składany wózek, ale sama już nie zdążyła wsiąść, a drzwi uwięziły jej rękę. Tramwaj ruszył, ozwał się przeraźliwy krzyk lecącej obok tramwaju matki i odgradzonego od niej malucha. Pasażerowie zamarli, a zwłastie chłopisko zabrało się do rozciągania drzwi, bez skutku. Ktoś inny szarpał za linkę od dzwonka i też bez efektu, dopiero ktoś z zewnątrz zabiegł tramwajowi drogę, bo na szczęście powoli włączył się do ruchu. Pan, który mocował się z drzwiami podbiegł do motorniczego ze słowami: „Pan wie, co by pan narobił?” i usłyszał od motorniczego w agresywnym tonie: „To usiądź pan na moim miejscu”. Ja-

ko żywo, zamurowała mnie ta odpowiedź nonszalanca, ani cienia skruchy. Poprosiłem o numer służbowy, otrzymałem go w połowie zdania z intonacją w głosie mogącą oznaczać „co mi zrobisz, jak mnie nie dogonisz”. Mam dwóch poważnych świadków, mam numer motorniczego i tramwaju, ale nie o donos mchodzi, a o sprawę.

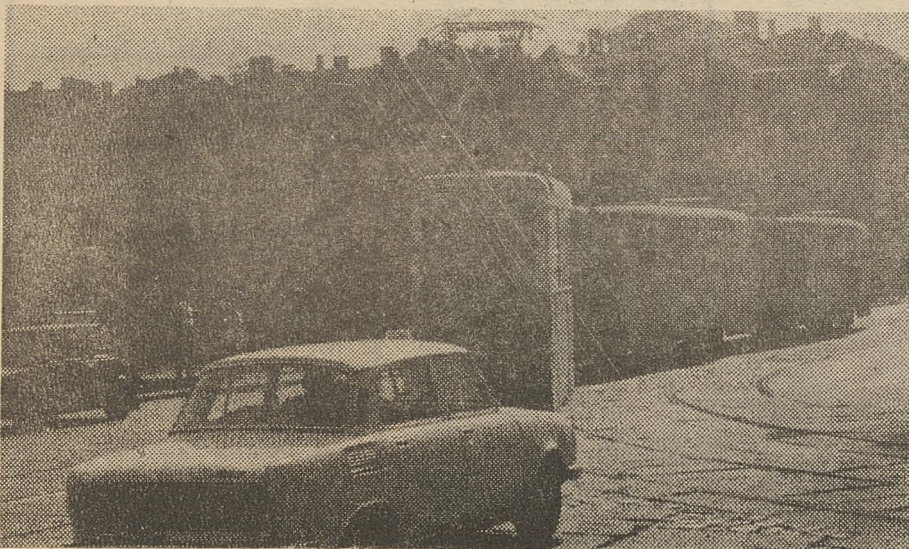
Prawda jest, że na tym rondzie potrójny zestaw wozów tramwajowych jest tak zlamany, że lusterko na niewiele się przydaje. Ale też codziennie innych motorniczych ruszających z tego ronda (czy pętli, jak kto woli) obserwuję i widzę, jak kilkakrotnie dzwonią i jeszcze po zamknięciu drzwi wychylają się jak mogą i odczekują jeszcze, czy nie podniesie ktoś alarmu, a w opisanym przypadku (na szczęście nie wypadku) pasażerowie drugiego wozu i poszkodowana zgodni twierdzili, że żadnego sygnału nie słyszeli, ale jeśli nawet nie chcieli go słyszeć, a był to i tak nie zmienia faktu, że sygnał, zamknięcie drzwi i ruszenie nastąpiły jednocześnie. No i drzwi nie domknęły się, a więc kontrolka powinna to sygnalizować. Jakż więc można tak igrać z ludzkim zdrowiem czy nawet życiem.

Trzy podobne wydarzenia z jednego tygodnia, to chyba za wiele i wskazują na to, że problem dojrzał nie tylko do napisania ale przede wszystkim do radykalnego rozwiązania. Nie wiem jak to zrobić, od tego są kompetentniejsi. Może trzeba udoskonalić sygnalizację, może na rondach postawić dyżurnego dającego z zewnątrz pozwolenie odjazdu, może... no, nie chcę iść za daleko we wnioskach to nie moja sprawa, ale że sprawa jest, tego jestem pewien. (Zyg)



Z „Instrukcji obsługi i eksploatacji taboru tramwajowego”: „Obowiązki podczas jazdy: W CZASIE JAZDY KIERUJĄCEMU POJAZDEM ZABRANIA SIĘ — JAZDY Z OTWARTYMI DRZWIAMI. (§ 16, punkt 4, pozycja 7)

NA BAKIER Z PRZEPISAMI



Podczas krótkiej odprawy z udziałem przedstawicieli ORMO, jaka miała miejsce w dniu 4 maja br. w Wydziale Nadzoru Ruchu, powołano sześć grup kontrolnych składających się z pracowników nadzoru ruchu, oraz społecznych inspektorów ruchu drogowego z MPK. Każda z tych grup udała się na wytypowane wcześniej najważniejsze i najruchliwsze skrzyżowania ulic w naszym mieście: Na Zjeździe — Limanowskiego, al. Lenina — Orbis, Rondo Czyżyńskiego, Lubicz — Rakowicka, Poczta Główna, Karmelicka — aleje, al. Lenina — Orbis. W godzinach od 15.30 do 17.30 przeprowadzono na tych skrzyżowaniach kontrolę, której zakres obejmował przestrzeganie kodeksu drogowego przez motorniczych i wymuszanie pierwszeństwa przejazdu przez pojazdy obce na pociągach tramwajowych.

Kontrolujący stwierdzili ogólną poprawę bezpieczeństwa jazdy przez motorniczych. Do najczęstszych przewinień należało zastawianie przejść dla pieszych. Stwierdzono również, że kilku motorniczych prowadziło wozy przy otwartej jednej połowie drzwi przednich. Za to ostatnie przewinienie winę choć częściowo ponosić powinna panująca w tym dniu wręcz upalna pogoda.



na tym poprzestać. Dodajmy jednak, iż z przepisów o dyżurze w miejscu pracy wynika między innymi, iż jeśli pracownik, podczas dyżuru podejmie pracę, wówczas za czas wykonywania pracy otrzyma wynagrodzenie z dopłatami jak za godziny nadliczbowe.

Należy również zwrócić uwagę na fakt „planowości” dyżurów. Dyżur mianowicie musi być zaplanowany i ujęty w harmonogramie zatwierdzo-

nym przez dyrektora. Znaczący to, że każdy inny pobyt w miejscu pracy, niezgodny z harmonogramem, nie jest dyżurem. I za taki pobyt nie płacimy stawką osobistego zaszeregowania oraz nie udzielamy czasu równoważnie wolnego.

Dyżur domowy, zwany też pogotwieniem technicznym, unormowany jest przepisami branżowymi MAGTIOŚ. Polega on na wyznaczeniu pracownikowi czasu pozasłużbowego, w którym pracownik w domu

pozostaje w gotowości do podjęcia pracy. Podstawą jest tu również harmonogram dyżurów domowych, zatwierdzony przez dyrektora z oznaczeniem dni i godzin dyżuru. Za czas pełnionego dyżuru domowego pracownikowi przysługuje wynagrodzenie równe: 15 proc. stawki osobistego zaszeregowania za dyżur pełniony w dni powszednie; 20 proc. stawki osobistego zaszeregowania za dyżur pełniony w niedziele, święta

(VI)

Uczymy się liczyć

oraz wolne soboty (ustalone dla MPK). Za dyżur domowy nie przysługuje równoważny czas wolny, a wyłącznie podane wyżej wynagrodzenie.

Wynagrodzenie za czas dyżuru domowego mogą otrzymać wszyscy pracownicy pełniący dyżur — w tym i pracownicy na stanowiskach kierowniczych. Jedyne wyjątki stanowią: dyrektor przedsiębiorstwa, jego zastępcy i główny księgowy. Znaczący to, że członkowie dyrekcji mogą

ZBĘDNE ZAPASY

Chomikowanie czy przezorność

Na pytanie, jak przedstawia się sprawa zbędnych zapasów w Zakładzie Napraw Tramwajów, skierowane do kierownika Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego Zdzisława Mazura, otrzymała następującą odpowiedź...

„Wskazują chomikarską działalność. Nie chcą się zgodzić na upływanie zapasów zalegających ich magazyny. Biorą pod uwagę aktualną sytuację i uważają, że w tej chwili wszystko się może przydać. W ten sposób powstają zapasy nadmierne z przeznaczeniem do zużycia własnego, a my honorować musimy orzeczenie komisji”.

A co na to kierownik Sekcji Gospodarki Materiałowej ZNT Andrzej Wardyła?

„Posiadamy trzy magazyny: nr 3, w którym m. in. znajduje się asortyment części elektrycznych do konserwacji światła i radiotechnicznych, nr 11 z częściami elektrycznymi i mechanicznymi, sprężynami, profilami gumowymi i wyrobami śrubowymi, oraz nr 18 w ZET Nowa Huta z częściami elektrycznymi i mechanicznymi do tramwajów. Przeglądy stanu tych magazynów przeprowadzamy co trzy miesiące. W komisji przeglądowej biorą udział przedstawiciele Zakładów Eksploatacyjnych Tramwajowych, Sieci i Podstacji oraz Torów. Jeżeli w magazynach tych znajdują się materiały nie wykazujące rozchodu przez okres 6 miesięcy, wówczas komisja analizuje dalszą ich przydatność dla Trakcji. Są jednak części, które wprowadzicie przez 6 miesięcy zalegały magazyny, będą jeszcze dla nas przydatne i te w niewielkich ilościach pozostawiamy jako zapas konieczny. Bywa też, i to nierzadko, że poszczególne Zakłady wchodzące w skład Trakcji Tramwajowej pobierają sobie jeszcze coś z tych niechodliwych zapasów”.

Ostatni przegląd w wymienionych magazynach przeprowadzony był w okresie od 9 grudnia ub. roku do 23 lutego br. W tym też czasie Zakłady wchodzące w skład Trakcji Tramwajowej mogły sobie pobrać ewentualnie potrzebne im części czy materiały, nie wykazujące ruchu. Z kartotek wyciągnięto też materiały i części w ogóle nie wykazujące rozchodu i te potraktowano jako zapas zbędny z przeznaczeniem na sprzedaż i złom. Wykazy tych ostatnich przekazane zostały do Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego. Czy próbowano w ZNT na własną rękę sprzedać gdzieś te zbędne zapasy? Podobno tylko raz przesłano ofertę do przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Łodzi. Bez efektów. Kierownik A. Wardyła uważa, że nie ma sensu tym się zajmować i sprawy dublować, przecież robi to ZZM.

Powróćmy do skrytykowanych przez Z. Mazura, pozostawianych w ZNT nadmiernych zapasów z przeznacze-

(Dokończenie na str. 6)

W minionych miesiącach dużo kłopotu sprawiało pracownikom zrozumienie i interpretacja tematu dyżurów w miejscu pracy i domowych (pogotowia technicznego). Wynikało to między innymi ze sporadyczności stosowania dyżurów w miejscu pracy w okresie minionym oraz z dość istotnej zmiany w zakresie wynagrodzenia za czas pogotowia technicznego.

Kodeks pracy w art. 144 reguluje kwestię dyżurów następująco: „czas dyżuru pełnionego przez pracownika poza normalnymi godzinami pracy w zakładzie lub w innym miejscu wyznaczonym przez zakład pracy, nie wlicza się do czasu pracy, jeżeli podczas dyżuru pracownik nie wykonywał pracy”.

Natomiast kwestia wynagrodzenia za czas dyżuru uregulowana jest w § 2 tegoż artykułu: „za czas dyżuru przysługuje czas wolny od pracy w wymiarze odpowiadającym długości dyżuru, a w razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego — wynagrodzenie wynikające ze stawki osobistego zaszeregowania pracownika. Nie dotyczy to dyżurów pełnionych przez pracownika w domu”.

Zacytowane regulacje prawne dyżurów są na tyle jasne, iż można by

pełnić dyżur domowy, jednakże bez prawa do wynagrodzenia.

Ponadto kierownicy — pracownicy na stanowiskach kierowniczych — mogą otrzymać wynagrodzenie wyłącznie za czas dyżuru domowego pełnionego w wolne soboty, niedziele i święta.

Na koniec dodajmy, iż jeśli podczas dyżuru domowego pracownik podejmie pracę, wówczas otrzyma wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych. Natomiast w przypadku stwierdzenia nieobecności pracownika pod wskazanym adresem (numerem telefonu), bądź też w razie niestawienia się pracownika dyżurnego do pracy — na wezwanie, pracownik traci prawo do wynagrodzenia za dyżur domowy.

Wobec występujących wątpliwości co do metody ustalania stawek godzinowych dla pracowników płatnych miesięcznie, podajemy, iż aktualnie stawki godzinowe pracowników umysłowych ustala się dzieląc płacę zasadniczą przez: 178 godzin dla pracowników zatrudnionych w systemach normalnych (42 godzin/tydzień); 175 godzin dla pracowników zatrudnionych w 4-brygadowej organizacji pracy.

ANDRZEJ KOCHAN

Nie lubimy kultury?

Tradycyjnie, jak co roku, uroczyste obchodzony był w naszym przedsiębiorstwie Dzień Działacza Kultury. 19 maja br. na swoje doroczne święto pracownicy Działu Kultury i Sportu, zaprosili załogę MPK do świetlicy przy ulicy Bocheńskiej na recital Leszka Długosza. Szkoda, że jak zwykle w takich przypadkach niewiele osób z tego skorzystało. Prezentowane przez znanego autora i zarazem wykonawcę piosenki uświetniały przecież repertuar Piwnicy pod Baranami.

W części drugiej spotka-

nia głos zabrała kierowniczka Działu Kultury i Sportu **Alina Sowińska**. Mówiła o roli kultury w przedsiębiorstwie, nawiązując do kultury w dziejach naszego narodu. Z-ca dyrektora ds. pracowników **Stanisława Kostro** przedstawiła działalność na terenie przedsiębiorstwa pracowników Działu Kultury i Sportu oraz działaczy kultury. Dodała, że w pogoni za codzienną realizacją zadań zapomina się nieraz o tych, którzy tę działalność prowadzą. Dziękując więc za pracę w dziedzinie kultury tym, którzy wykonują

ją zawodowo, szczególne podziękowania złożyła tym, którzy społecznie się nią zajmują w każdym z naszych zakładów.

Dyrektor MPK, **Tadeusz Trzmiel** wręczył najbardziej zasłużonym działaczom 13 nagród pieniężnych i 25 książkowych.

Wszystkim zajmującym się sprawami kultury w naszym przedsiębiorstwie przekazujemy również i my życzenia owocnej pracy na kolejny rok działalności.

M.B.

NASI JUBILACI

W kwietniu br. obchodzili Jubileusz pracy w MPK:

25 lat

Stanisław Mroczek z Zakładu Torów.

15 lat

Stanisława Kucharska, **Bogumił Adryjańczyk** z Zakładu Napraw Tramwajów, **Stanisława Krzysztofek**, **Janina Koźmińska** z Zakładu Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta, **Ryszard Zieliński** z Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego.

10 lat

Adam Gąsiorek z Zakładu Napraw Autobusów, **Albina Kołodziej** z Zakładu Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta, **Zofia Ślapak** z Zakładu Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka.

Składamy Im serdeczne gratulacje i życzymy zdrowia, dalszych owocnych lat pracy oraz wszelkiej pomyślności w życiu osobistym.

Parę dni temu weszłam do budynku MPK przy ulicy Wawrzyńca 13, pokazałam bilet wolnej jazdy i... już miałam zamknąć za sobą kolejne drzwi prowadzące do pomieszczeń parterowych, gdy usłyszałam za sobą dialog, który ze względu na treść i tonację głosu po prostu mnie zainteresował.

— Proszę okazać przepustkę.

— Po co?

— Ma pan bilet wolnej jazdy?

— Mam w kieszeni.

Odwrociłam się i zobaczyłam wcale nie młodego już człowieka „przekomarzającego” się z wartownikiem służby przemysłowej. To wartownik był człowiekiem młodym i z powagą wykonywał swój obowiązek sprawdzania kto do budynku wchodzi. Wesoły pan w średnim wieku okazał w końcu bilet wolnej jazdy i poszedł sobie tam dokąd miał iść.

Zainteresowana powyższym „obrazkiem” zapytałam wartownika czy często nasi pracownicy tak się zachowują? „Na porządku dziennym” — otrzymałam odpowiedź.

Czy podobne problemy mają wartownicy straży przemysłowej w naszych zakładach eksploatacyjnych?

✱

Zajeżdźnia na Woli. „Na służbie” zastajemy panów **Andrzeja Machlowskiego** i **Stanisława Gawlika**... „W tej chwili jest już lepiej z okazaniem biletów wolnej jazdy. Na portierni są listy obecności więc muszą przyjść się podpisać. Ludzie rozumieją też, że wejście do Zakładu jest tylko przez bramę. A z tym wchodzeniem to różnie u nas bywało. Chodzili „na skróty” przez płot. Co jedną dziurę im załatwiono, to już drugą zrobili, aż „wpadliśmy na pomysł” i posmarowaliśmy lepikiem takie miejsca, przez które było wiadomo że przechodzą. I to wreszcie pomogło bo kilku panów i jedna pani bufetowa, tak się wybrudziła, że wreszcie nauczyli się, kąd mają chodzić. Nie obeszło się przy tym bez krzyku. Najwię-

(Ciąg dalszy ze str. 5)

niem do użytku własnego. Jest to fakt, że pewien zapas nadmierny pozostawiono w niektórych asortymentach. Na przykład szyby do wozów tramwajowych „102-N”. Zdecydowano bowiem komisyjnie, że jeszcze się przydadzą. Jeśli natomiast chodzi o nadmierną, zalegającą magazyn, ilość oduwek to zamiast się tych, które już są pozbywać, nie uwzględniają ich w zamówieniach na rok 1983.

Aby wyczerpać temat o nadmiernych zapasach zalegających magazyn ZNT, trudno ominąć pytanie, skąd one się tam wzięły. Przyczyn ich powstawania jest kilka. Na przykład przerabiane są tramwaje i to, co pasowało do nich przedtem, teraz już jest niepotrzebne. Również w ramach wdrażanych wnio-

Wartownik też ciężko pracuje

cej narobiła go właśnie ta pani. A swoją drogą, że i przystanek autobusowy zrobiono teraz tuż obok bramy wejściowej do Zajeżdźni. A że Zajeżdźnia na Woli jest dobrze pilnowana, dowodem tego jest udaremnienie we wtorek 18 maja br. o godzinie 22.45, kradzieży 5 litrów oleju silnikowego. Prywatny taksówkarz, który po oleju ten przyjechał do pracownika Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego obsługującego stację paliw, chciał nawet wartowników „pół litrem” przekupić ale nie tędy droga... Lepsza przecież nagroda za uciążliwą pracę niż złodziejska łapówka.

Zajeżdźnia w Bieńczykach. Pani **Maria Grzesik** jest tu jedyną wartowniczką straży przemysłowej. Reszta to odelegowani na czas jakiś do pomocy pani **Marii**. „Nie... ja nie mogę nie złego powiedzieć o naszych pracownikach. Dla mnie są uprzejmi, grzeczni i jak tylko zażadam okazują

mi przy wejściu bilety wolnej jazdy. Poza bramą nikt tu nie wejdzie bo Zajeżdźnia jest dobrze ogrodzona” — informuje nas kobieta-wartownik.

Zajeżdźnia w Czyżynach. „Jak zachowują się pracownicy Zajeżdźni w stosunku do nas, kiedy żądamy okazania przy wejściu biletu wolnej jazdy lub przepustki na wjazd samochodu? Nie, nie powtórzę jakich używają słów, bo to nie na uszy kobiety — mówi wartownik straży przemysłowej **Janusz Kot** — załoga nie jest tu przyzwyczajona do tego żeby ją kontrolować — sprawdzać torby i siatki, a my niestety musimy to od czasu do czasu robić”.

Pan **Janusz Kot** opowiada nam, że największe mają kłopoty z konwojentami. Przyjeżdżają z towaram do bufetu, a nie mają przepustki na wjazd samochodu. I jak tu ich wpuszczać? Kiedyś przyjechał po części samochód z Zakładu Transportu i Sprzętu Spe-

cialnego. Kierowca zapomniał zabrać ze sobą przepustki. Odjechał z niczym. Takie to niełatwe życie mają wartownicy w Czyżyńskiej Zajeżdźni Autobusowej. A może by tak poprobowali niektórych pracy wartowniczej, to i szacunek dla niej by się później znalazł.

Od kilku miesięcy wzmocniona została w przedsiębiorstwie działalność służby wartowniczej. Są w niej ludzie młodzi i starsi wiekiem. Tylko dla czego wykonywanie obowiązków służbowych przez kierowcę czy pracownika zaplecza zasługuje na szacunek i uznanie, a wartownika w pojęciu niektórych raczej nie? Czy przekonywać o tym, że ich praca jest równie jak tych innych potrzebna, że mają w niej efekty, sukcesy? Dowodem więc na to ostatnie niech będzie udaremnienie kradzieży paliwa w Zajeżdźni na Woli.

MARIA BUBACZEWSKA

DWIE MINUTY REFLEKSJI

Biada, kto daje ojczyźnie pół duszy...

Elsie Attenhoter, amerykańska humorystka, wyraziła kiedyś takie zdanie: w rozmowie z przełożonymi mężczyźni wciągają głowę w ramiona; w rozmowie z kobietami wciągają brzuch. Mistrzini satyry pewnie przesadziła i zbyt uogólniła. Ale coś w tej sentencji chyba jest. Jakieś swoiste pojęte ważniactwo na każdą okazję. Chcemy się bowiem pokazać! I nieraz nam się to udaje. Zwłaszcza wtedy, gdy jak mówił Jan Sztaudynger, nasz najwybitniejszy fraszkopisarz ostatniego półwiecza, o pewnym Dyziu: który modli się pod figurą, dopóki ta jest góra.

Trudno być dobrym podwładnym, trudno też być dobrym przełożonym. Już przed półtora wiekiem ostrzegał Zygmunt Krasiński, że duma bez pokory — to próżność, a pokora bez dumy — to podłość.

Rozwój stosunków społecznych w Polsce, a w tym i stosunków międzyludzkich — to rzecz wcale niebiała. I niełatwa. Starajmy się w tym rozwoju uczestniczyć w sposób nowoczesny. Idzie o godność człowieka i jego współudział w tym, co wszyscy tworzymy. I o to, żebyśmy wszyscy co wspólne — razem tworzyli, zaangażowanie, z myślą o sobie i o innych.

Słowacki mówiwał nieraz zbyt radykalnie skojarzenia. Ale chyba trudno odmówić mu racji gdy przestrzegał: „Biada, kto daje ojczyźnie pół duszy, a drugą połowę dla szczęścia zachowuje...”. Bo rzeczywiście — co to wtedy za szczęście?... Chyba, żeby je traktować na modłę Piętaszka: banan, siusiu i spać...

M. BUBACZEWSKA

Chomikowanie czy prezorność

sków racjonalizatorskich zmienia się zapotrzebowanie na te czy inne materiały. Zdarza się, iż producent narzuca ilość. Proszony o wyprodukowanie założmy 100 sztuk, oferuje jako najmniejszą ilość możliwą do wykonania — 500 sztuk. Zamówienia w „Constalu” przyjmowane są z wyprzedzeniem dwuletnim. Przez taki czas potrzeby się po prostu zmieniają. Do przykładów tworzenia się w ZNT zbędnych zapasów dodajmy jeszcze jeden — oto fragmenty pisma Sekcji Gospodarki Materiałowej ZNT do ZZM z dnia 13 maja br., w którym przelazdu kartotek magazynowych stwierdzono przypadki do-

konywania zamówień materiałów przy równoczesnym ich zaleganiu na magazynie”. Powołując się na protokół Zakładowej Rewizji Gospodarczej Nr 19/80 cytuję: „przedstawione przypadki świadczą o tym, że przy dokonywaniu zakupów, branych nie kontrolowali stanów magazynowych, wskutek czego dokonywane były zakupy nawet materiałów, które w magazynie leżały już kilka miesięcy i nie wykazywały ruchu. Reasumując — dokonywano zbędnych zakupów, których można było uniknąć”.

Czy to możliwe? Nie wiem. Z jednej strony więc walka z nadmiernymi i

zbędnymi zapasami, z drugiej — nieuzasadnione zakupy? Cóż, winowajcy niech się bronią.

Pozostaje jeszcze jak rozstrzygnąć sprawę: czy słowo chomikowanie jest tu uzasadnione? Trudno magazyn części czy materiałów porównać do szafy wypelnionej ubraniami może i niemodnym, ale takim, które po przeobrażeniu jeszcze da się nosić. Dla właścicieli szafy jest to obecnie majątek nie do pogardzenia. Może więc położyć decyzję komisji. W komisji tej znajdują się przecież przedstawiciele ze wszystkich Zakładów Trakcji Tramwajowej. Oprzeć się więc na ich fachowym rozeznaniu — czy to lub tamto jeszcze się przyda. Prezorność często popłaca.

ŚLADAMI NASZEJ KRYTYKI

List otwarty do redaktora naczelnego „Sygnałów MPK“

Od lat domagamy się wiarygodności od środków masowego przekazu w tym m. in. także od prasy. Obowiązkiem prawdziwego dziennikarza powinno być, jak mnie uczono, sprawdzenie u źródeł faktów, które opisuje i całkowity obiektywizm poparty jaką taką znajomością tematu. Nigdy jeszcze nie zabierałem głosu w naszej poczytnej gazecie zakładowej jednakże teraz po przeczytaniu artykułu pt. „A KWIATKI ZWIĘDŁY W GLINIE” sygnowanego skrótem (FIS) nie zdzierżyłem. Takiej ilości dyletancji, nieścisłości i bzdur dawno już żadnemu redaktorowi w Polsce nie udało się zebrać w jednym artykule.

Pomieważ tak się złożyło, że pomysłodawcą, projektantem i nadzorującym prace (nie mówiąc o innych czynnościach fizycznych) budowy drogi dojazdowej, parkingu zielonego oraz zagospodarowania terenu zielonego byłem ja osobiście — zmuszony jestem ustosunkować się do przedmiotowego artykułu.

Prawdą jest, że budynek został oddany w użytkowanie bez należytego uporządkowania terenów przez budowlanych, co było też przyczyną niewiejsia w ubiegłym roku na plac budowy Zieleni Miejskiej. Powtórzenie się tej samej sytuacji groziło nam i w tym roku, jako że nie było silnych, ażeby zmusić budowlanych, a w szczególności „Chemobudowę”, do należytego splantowania ziemi i usunięcia gruzu. Zrobiliśmy to sami, przy pomocy uczniów i uczynności Zakładu Torów, ratując w ten sposób, w ostatniej chwili, termin wyznaczony przez Miejskie Przedsiębiorstwo Zieleni.

Ja, jako przyszły gospodarz obiektów przy ul. Brozka, już w ubiegłym roku monitorowałem w Dziale Inwestycji w sprawie poszerzenia parkingu przed budynkiem, przewidyując jego niefunkcjonalność z powodu małej powierzchni oraz rozwiązania dojazdu do głównego wejścia — jednakże bez skutku. Zastawiano się zatwierdzonymi projektami oraz brakiem zgody na wykonanie wskazanych prac przez głównego inwestora. Cóż, dostaliśmy obiekt taki jaki był i trzeba było zabrać się do pracy we własnym zakresie. Załatwiłem wykonawców, materiały, rozrysowałem plany i używając wszystkich dozwolonych i niedozwolonych sposobów zmuszałem firmę do intensywniej pracy i maksymalnego skrócenia cyklu robót, co zresztą mi się udało. Termin planowanego zakończenia robót był wyznaczony na dzień 30 sierpnia, prace zakończono już 20 maja. Nie było to proste, gdyż np. trzeba było zrobić odkrywkę terenu w kilku miejscach ażeby dokopać się do kabli niskiego i wysokiego napięcia oraz trakcji tramwajowej i stwierdzić, czy droga i parking nie będą kolidowały z nimi.

Dlatego to p. Paluszek musiał kopać doły odkrywkowe a dozór paru kierowników nie był częścią powinnością, ale obowiązkiem gdyż należało pilnować, ażeby nie przeciął on kabli łopata lub kilofem, co groziłoby śmiercią, a zarazem ludzie ci, jako fachowcy, musieli stwierdzić, który z kilkunastu kabli oznaczonych odpowiednim kolorem jest tym którego szukają. Prace tego rodzaju można wykonywać tylko ręcznie gdyż koparka mogłaby zerwać kable. Natomiast użyto jej do zasypania wykopanych dołów co było logiczne, szkoda tylko, że nie

dla Pani Redaktor. Następna sprawa to, jak to ujęto w artykule, „dźwig z wywrotką nie mogły się spotkać razem”. Korzystałem w tym układzie z grzeczności pracowników Pogotowia Technicznego Tramwajowego, których prosiłem o pomoc przy rozładunku ciężkich płyt. Zdarzyło się, że akurat był wypadek na Matczym i dźwig musiał odjechać do akcji, i to niejedną raz, toteż samochód musiał czekać.

I taka jest przyczyna przestojów — ale łatwiej jest krytykować niż najpierw sprawę sprawdzić.

Dalej czytamy, że na wyrównanym terenie kopano dziury i wybierano gruz. I słusznie, że tak robiono, gdyż w tym miejscu zakładano klomby i technika tych prac tego wymaga. W dziury sypanie się nawóz i urodzajną zie-

my „dziurę” o głębokości około 30 cm. Również uwagi o szerokości drogi wydają się co najmniej dziwne, gdyż zgodnie z zatwierdzonymi planami miała to być droga dojazdowa do parkingu o typowej szerokości 3,20 m, na której mogą swobodnie minąć się 2 samochody osobowe wzgl. dostawcze. Na poboczu drogi zamontowano znaki zakazu zatrzymywania się i postoju i jeżeli będą one respektowane przez kierowców nie będą występować trudności komunikacyjne.

Nadgorliwość w obserwacji Pani Redaktor dochodzi do zenitu w momencie dojścia do zakończenia drogi i zajęcia się krawężnikiem, jakoby zakańczającym drogę i mającym niszczyć opony. Oczywiście uszło sokołemu oku Pani (fis) że nie położono jeszcze dywaniku asfaltowego, który zrów-

nił czarnych oraz pracując w wolne dni i święta za służby Go tego powołane lecz niestety mniej operatywne.

Byłbym niezmiernie wdzięczny gdyby Obywatel Redaktor zechciał zamieścić w gazecie zakładowej moje wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie.

Janusz Rzymek
Kier. Wydziału Ogólnego

OD AUTORKI:

No i mam za swoje. Ale słusznie. Kto to widział brać się za krytykę i to w gazecie zakładowej!

Szanowny Panie Kierowniku, od lat domagamy się wielu spraw, rzetelnych odpowiedzi także. Myślę, że każdego z nas czegoś tam uczono, chociażby przyznania komuś racji, gdy widzimy jej słusz-

ność. „na wizytę” to już inna sprawa.

Przyznaje Pan rację, że dźwig z wywrotką nie mógł się spotkać i poucza, że należało to sprawdzić. Przyznam, że nie obchodziła mnie przyczyna i upieram się, że gdyby wywrotka była w tym samym czasie nie musiałaby odjeżdżać i to parę razy. Nie sądzę by pańskie wyjaśnienie w tym miejscu było zgodne z umiłowaniem faktu, bo najpierw dźwig czekał na auto, a potem auto na dźwig. Wyjaśnił Pan, dlaczego nie przyjechał dźwig, nie wiem dlaczego nie było samochodu. Dziękuję za pouczenie, iż „trzeba się znać” na zakładaniu klombów. Broń Boże, nie chcę pouczać fachowców. W tym wypadku będę jednak tę pą wypennicą i z uporem osta będę twierdzić, że jednak wcześniej trzeba było wyznaczyć miejsca na klomby, zebrać z nich gruz, a potem dopiero całą resztę. Co do następnego wyjaśnienia, jako dyletantka mam pretensje (czy mogę?) do technologii. No bo, co ona za jedna, jeżeli pod jeden krawężnik trzeba kopać kilka razy? Każe mi Pan się przypatrywać betonowi w kupkach. Niby po co? Przecież ja nie negocjowałam faktu takiej właśnie konieczności.

Dziękuję za wyjaśnienie, iż pomysł nasypywania ziemi łopatami do łyżki koparki nie jest nowy. Nareszcie coś będę wiedzieć i znać przeznaczenie koparki. Lecz przecież łopatami zbierano cieniutką warstwę ziemi czarnej, którą prawdopodobnie rozsypać trzeba było dopiero na końcu. „Żądany poziom” to zupełnie inna sprawa. Chyba, że to taka technologia?

Gdyby Pan tak się nie zniechęcał, zauważyłby Pan, że tekst był pisany wtedy, gdy dywanika asfaltowego jeszcze nie było, co zresztą już wtedy przewidziano w notce „od redakcji”. Przyzna Pan, że nawet „czarci wzrok” i to uzbrojony w okulary nie jest w stanie zobaczyć tego czego nie ma. Gdy pisałam artykuł, dywanika nie było, o czym Pan wiedział, bo rozmawialiśmy o tym w momencie jego kładzenia. Nie jest to więc nadgorliwość w obserwacji, tylko niestety zgodność z faktami, które opisywałam.

Z satysfakcją chcę stwierdzić, że przed budynkiem zaczyna już być bardzo ładnie. Teraz dopiero widać, że na pracowaliśmy się. Zresztą widziałam Was także kopających łopatą, noszących „gwiazdki”. I tego nie mam zamiaru nie doceniać. A jeżeli dla Pana jako użytkownika terenu droga dojazdowa jest wygodna i zgodna z planami, niech już będzie. Ja dojdę. Tylko dla czego samochody dostawcze stoją na chodniku?

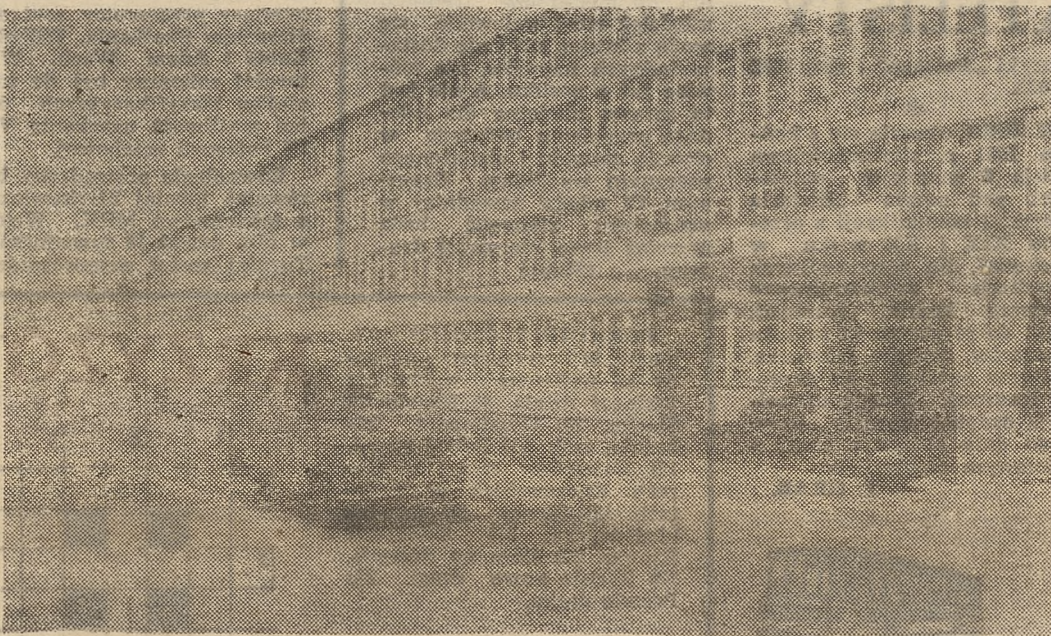
Tak naprawdę — mimo „opadu rąk” — i tak się Panu udało. Tylko ja Pana opisałam. Mimo wszystko uważam, że jest Pan rzeczywiście operatywnym i dobrym organizatorem pracy. Muszę przyznać, że był to ogrom prac wykonywanych w bardzo krótkim czasie, a to nie każdemu się udaje.

Z poważaniem
FILOMENA SERWIN

✱

Wyjaśnienia Pana Kierownika Rzymka, oczywiście, zamieszczamy, ale nie sposób było nie zapytać o zdanie autorki przedmiotu sporu. Rację wywają zapewne Czytelnicy.

Redaktor



mię. Ale żeby to zrobić to najpierw teren się równa a potem wykonuje prace wydobywcze po oznakowaniu terenu — ale na tym trzeba się znać a jeśli się nie zna to wypada zapytać a potem pisać.

Dalej Pani Redaktor pisze, że kopano po coś dziury w drodze, na której był już wyspany tłuczeń. To nie były jakieś tam dziury, proszę Pani Redaktora, a rowy pod krawężnik, który układało się na betonie zgodnie z technologią. A co do betonu, to po to sypanie się go na kupki, ażeby przybrał postać półplastyczną a nie płynną. Wystarczyło się tylko dobrze przypatrzeć, czasem lepiej z bliska niż z góry. Pomysł nasypywania ziemi łopatami do łyżki koparki nie jest nowy i odkrywczy ponieważ stosowany jest już od dawna. Koparka posiada ograniczoną zdolność technologiczną i chcąc zebrać ziemię do żądanego poziomu (warstwa 10 cm) koparką o tym osprzęcie, wykorzystując sugestie autora artykułu, wykopalibyś-

nał nieszczęsny krawężnik z poziomem drogi ale cóż tam — warto napisać — jest temat i to jaki! Na nieszczęście Pani Redaktor i Jej tylko znane „tajne źródła” nie stanęły na wysokości zadania i wpuszcili ją w maliny, gdyż kwiaty nie leżały tydzień przed posadzeniem a tylko 3 dni i to nie z nadgorliwości kogoś a właśnie po to, ażeby je uchronić przed zniszczeniem. Zdarzyło się akurat, o czym uprzejmie informuję, że akurat w tym dniu było mroźno i sywał śnieg i dlatego oświadczyłem wyrażenie decyzję ażeby nie sadzić kwiatów w tym dniu i poczekać na lepszą pogodę.

Na koniec, ku utrapieniu Pani Redaktor stwierdzam autorytatywnie że glina nie zeskorpowała od podlewania i kwiaty na szczęście też się trzymają i nie zwiędły, natomiast mnie opadły ręce i dużo czasu upłynęło do momentu kiedy znowu wezmę się do następnej pracy społecznej, poświęcając swój prywatny czas do późnych godzin wie-

ność. Można się zgodzić i z tym, że powiedzieć można właściwie wszystko zachowując przy tym należyłą formę. Zarzuca mi Pan, że cały artykuł to dyletantyzm, nieścisłości i bzdury, a przecież momentami przyznaje mi Pan rację! Pisze Pan także, że Pana uczono, iż obowiązkiem prawdziwego dziennikarza jest całkowity obiektywizm, rzetelność i jaka taka znajomość tematu. Rzetelność to także to, że nie znając tematu nie ma się do tego aspiracji i pisze się z obserwacji, zaznaczając to bez fałszywej ambicji uciekania się do źródeł. Tekst powstał ze spisania relacji ludzi pracujących w południowej stronie budynku. Zauważył Pan chyba, że nigdzie nie wymieniłam pańskiego nazwiska, chociaż znałam wykonawcę i nadzorującego. Nie wymieniałam celowo, gdyż zdawałam sobie sprawę z ogromnego wkładu pańskiej pracy, także fizycznej, w to przedsięwzięcie, a że koordynacja prac była nie taka bo „musiał” Pan to zro-

Z ULIC NASZEGO MIASTA

Dezinformacja na „5 z plusem“

mniej do dnia 20 maja br. tego nie uczyniono. Wygląda na to, że nadal na pierwszym paśmie torów w kierunku miasta jeżdżą „4”, „9” i „15”, a na drugim „22”. Pasażerowie korzystający często z tego przystanku wiedzą, gdzie należy oczekiwać na tramwaj

linii „22” i jaką trasą on jedzie. Ci przypadkowo tam się znajdujący muszą przeskakiwać w ostatniej chwili z przystanku przy drugim paśmie torów na przystanek przy pierwszym. A kiedy już są w wozie i wydaje im się że jadą tam gdzie chcieli, okazuje się, że wcale tak nie jest, bo właśnie gdzie indziej. O remoncie torów w al. Pokoju nie musi przecież wiedzieć każdy mieszkaniec Krakowa, tym bardziej ludzie czasowo w nim przebywający.

Ta dezinformacja na „5 z plusem” trwa już 35 dni!
M. B.

Przystanek tramwajowy w kierunku Krakowa usytuowany przed Rondem Czyżńskim. Dwa pasma torów. Jedno dla „4”, „9” i „15”. Drugie dla „22”. Na tym pierwszym wozy jadą prosto w kierunku Ronda Mogińskiego. Z drugiego skręcają w lewo w al. Pokoju. Tak było do dnia 15 kwietnia br., kiedy to z uwagi na rozpoczęcie kapitalnego remontu torów w tej ulicy „22” skierowano na Rondo Mogińskie. Jeździ teraz tym samym pasmem torów, co trzy pozostałe linie. Rzecz w tym, że zapomniano przenieść oznakowanie przystanku. Przynaj-

SPORT • SPORT • SPORT • SPORT • SPORT

Trampkarze — przyszłość naszego klubu



W poniedziałek, 17 maja „Tramwaj” zmierzył się z trampkarzami „Wandy”. Po dość chaotycznej grze z obu

stron, inicjatywę przejęła „Wanda” i systematycznie do końca meczu podwyższała korzystny dla siebie wynik spot-

kania. Mecz zakończył się bezapelacyjnym zwycięstwem trampkarzy „Wandy” 6:0 (3:0).

Trener, Janusz Dzierwa prowadzi trampkarzy „Tramwaju” już dwa lata. Pod jego wodzą piłkarze awansowali do pierwszej ligi trampkarzy. Aktualnie znajdują się w środku tabeli. Zespół składa się z uczniów klas 7 i 8 szkoły podstawowej. Zdaniem J. Dzierwy największym kłopotem przysparzają mu sprawy personalne. Zdarzały się mecze, na które nie udało się zebrać nawet 11 zawodników. Drugim poważnym zmartwieniem trenera jest brak sprzętu. Klub może zapewnić zawodnikom tylko koszulki, co przy obecnych cenach jest znacznym obciążeniem finansowym dla rodziców młodych piłkarzy. Brak funduszy rozciąga się też na sferę żywienia. Po meczu czy treningu młodzież musi zadowolić się wodą z kranu, gdyż nie dostaje żadnych napojów, nie mówiąc już o posiłku. A nie jest to sprawa obojętna dla młodego organizmu będącego w okresie rozwoju i obciążonego znacznym wysiłkiem fizycznym. Ci młodzi zawodnicy w przyszłości stanowią będą przecież trzon pierwszej drużyny. (Stam.)

KĄCIK FILATELISTY

ZBIERACZOM ZNACZKOW pocztowych, a jest ich zapewne w naszym przedsiębiorstwie liczne grono, tak wśród pracowników jak i członków rodzin, sygnalizujemy kilka nowości do filatelistycznego tematu „Komunikacja miejska”.

MINISTERSTWO Łączności wprowadziło z końcem kwietnia br. do obiegu ilustrowaną kartkę pocztową z wydrukowanym znaczkiem wartości 2 zł wydaną z okazji 150-lecia Sanockiej Fabryki Autobusów „Autosan”. Na znaczku przedstawiono nowy autobus, a na ilustracji stary autobus, znak

Fabryki „Autosan” i daty 1982 — 1982.

W ZSRR ukazała się z końcem 1981 r. okolicznościowa emisja 6 znaczków pocztowych pod nazwą „Historia miejskiej komunikacji z przełomu XIX i XX wieku w Moskwie”. Na poszczególnych znaczkach zaprezentowano pierwszy konny tramwaj, sanki do przewożenia kilkunastu pasażerów, dorożkę, taksówkę, pierwszy autobus i elektryczny tramwaj. Emisję uzupełniają ozdobne koperty pierwszego dnia obiegu z okolicznościowym datownikiem.

T. GRAB.

AUTOSAN

SANOCKA
FABRYKA
AUTOBUSÓW
1832 — 1982



BP 1.11. N. 82. 200 000 PROŁ. W. SŁOWACKI

KARTKA POCZTOWA



POLSKA 2 zł

POZIOMO: 7) Czwarty przy padek. 8) Przyrzeczenie nagrody za najlepsze wykonanie jakiegos dzieła. 9) Miasto na Śląsku. 10) Gwałtowna wibracja, szok. 11) Ponad 90 dni. 12) Najwyższy szczyt w Górach Kaczawskich w Sudetach. 17) Głosuje. 19) Czasem ktoś wygra. 21) Założyciel Rzymu. 22) Dom na drzewie. 23) Toruje nowe drogi. 24) Prawie deska.

PIONOWO: 1) Największy wodospad w Tatrach. 2) Wiąz, belka poprzeczna. 3) Powiewa na dachu przed zakończeniem budowy. 4) Ssak w norze. 5) Otacza jajko. 6) Woda o temperaturze 100 stopni. 13) Opis osoby. 14) Stronica książki lub gazety. 15) Dźwignia. 16) Nad torami. 18) Zakończenie, szczyt. 20) Objaw.

Rozwiązania krzyżówki prosimy nadsyłać pod adresem Redakcji do dnia 30 czerwca br. Za prawidłowe rozwiązania rozlosujemy nagrody książkowe.

Szachiści na start

W dniach od 19. 04. do 15. 05. br. został rozegrany indywidualny turniej szachowy o mistrzostwo MPK. W turnieju uczestniczyło 12 zawodników, w tym uczniowie Szkoły Przyzakładowej. Turniej został przeprowadzony w 11 rundach systemem każdy z każdym i prowadził go sędzia Okręgowego Związku Szachowego w Krakowie. Turniej wygrał Jerzy Kowynia, uczeń Zasadniczej Szkoły Zawodowej przy MPK, przed Andrzejem Kasprzykiem, również uczniem ZSZ. Jerzy Kowynia zdobył łącznie 10,5 pkt, tj. 95,4 proc. zwycięstw, potwierdzając normę na czwartą kategorię szachową. Zdobył 1366 pkt., przy stosunkowo słabym rakingu turnieju — 1033 pkt., jest osiągnięciem godnym do odnotowania tym bardziej, że wyżej wymieniony jest uczniem zdyscyplinowanym i osiąga dobre wyniki w nauce. Obecnie Jerzy Kowynia jest zawodnikiem klubu — sekcji szachowej „Cracovia”. Na III, IV i V pozycji sklasyfikowani zostali następujący pracownicy zakładu: Stanisław Skalbani, Wilhelm Kubiś i Adam Woch. Wv. turniej zaliczany był do turniejów klasyfikacyjnych dając możliwość uzyskania V i IV kategorii szachowej.

Równolegle prowadzony był również turniej błyskawiczny o mistrzostwo MPK. Wzięło w nim udział 16 zawodników. Turniej został przeprowadzo-

ny na dystansie 27 rund. I miejsce uzyskał Zbigniew Blachut, prof. w Szkole Przyzakładowej, opiekun SKS Szachowego, zdobywając 20 pkt., II — Andrzej Kasprzyk, zdobywając 18,5 pkt. i III — Adam Woch z 16,5 pkt.

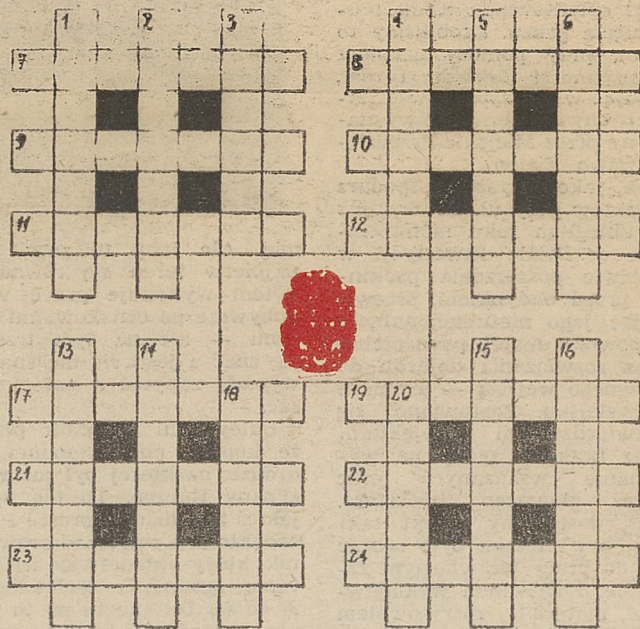
Uroczyste zakończenie turnieju połączone z podsumowaniem i rozdaniem nagród i dyplomów odbyło się w Klubie Zakładowym MPK przy pl. Serkowskiiego 7, w dniu 20 maja br.

Równocześnie informujemy, że przy Dziale Kultury i Sportu powstaje Sekcja Szachowa Klubu Sportowego „Tramwaj”. Wszystkich zainteresowanych prosimy uprzejmie o zgłaszanie się do prof. Zbigniewa Blachuta, Szkoła Przyzakładowa przy ul. Waskiej 7, tel. 66-76-98 (sekretariat szkoły) w godz. od 11.00 do 13.00, oprócz piątków i sobót lub do Leopolda Rolniaka z Działu Kultury i Sportu MPK, ul. Brońska 3, pokój 328 (III piętro), tel. 66-20-65.

Najbliższy turniej szachowy o mistrzostwo MPK — 82 przewidywany jest przez organizatorów w okresie jesienno-wiosennym (październik, listopad) dla wszystkich zrzeszonych i niezrzeszonych. Uczestniczyć w nim będą pracownicy wyłonieni jako najlepsi z turniejów przeprowadzonych wcześniej w poszczególnych zakładach, wydziałach i działach.

LEOPOLD ROLNIAK

KRZYŻÓWKA Nr 2



ZDZISŁAW ZYGMA

FRASZKI

ZDZIWIENIE

Kradł w zakładzie — więc wylali.
Zdziwił się — dlaczego?
— Przecież jestem taki zdolny!
— Owszem, do wszystkiego...

NIELASKA

„Święty Boże” — nie pomoże,
gdyś już jest na bocznym torze.

KOLEGOM Z RADIOWEŻŁA W REWANŻU

Co dnia wasze głośniki
częstują mnie jazgotem.
No to ja was przysłówiem:
„Milczenie jest złotem”.

SPOSÓB NA PUNKTUALNOŚĆ

Poczekajcie — doba minie,
to zmnieścicie się w terminie.

Mieszanka nie tylko firmowa

TRAGICZNE ZDERZENIE
AUTOBUSU
Z TRAMWAJEM

W Warszawie, u zbiegu ul. Wolskiej i al. Rewolucji Październikowej, doszło ostatnio do tragicznego wypadku. Tramwaj przegubowy linii „10” zderzył się z pośpiesznym „Ikarusem” linii „K”, w wyniku czego kilkadziesiąt osób zostało rannych, w tym dwoje dzieci w wieku 8 i 13 lat, 19 osób trzeba było hospitalizować, w tym 5 z ciężkimi obrażeniami. Przyczyną tej bardzo poważnej kolizji dwóch pojazdów WPK było nieprzestrzeganie sygnalizacji świetlnej przez kierowcę autobusu, który wjechał na skrzyżowanie przy kończącym się żółtym świetle. Również

prowadząca tramwaj ruszyła za wcześnie. Jest to kolejne ostrzeżenie dla wszystkich kierowców i motorzystów przed lekceważeniem przepisów ruchu drogowego.

Z KOMUNIKACJI
MIEJSKIEJ KORZYSTA
44 PROC. OSÓB

Jak obliczono w Wiedniu, z komunikacji miejskiej w stolicy Austrii korzysta tylko 44 procent mieszkańców, 40 procent dojeżdża codziennie do pracy własnymi samochodami, a pozostali chodzą pieszo.

TABLICE WIĘKSZE
I BARDZIEJ CZYTELNE

Na ulicach Warszawy pojawiły się tramwaje z nowym, wyraźniejszym oznakowaniem. Tablice z nume-

rami linii są większe i dzięki temu bardziej czytelne. Wkrótce wszystkie stołeczne tramwaje będą miały duże numery i napisy odpowiednio oświetlone i widoczne z daleka.

NIE MA DOŚWIADCZENIA

Były sekretarz generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych — Kurt Waldheim podczas przejazdu w centrum Wiednia został potrącony przez tramwaj. Oobrażenia nie są zbyt poważne, ale popularny dyplomata będzie musiał kilka dni spędzić w szpitalu. Wypadek spowodował, że Waldheim, który obecnie jest wykladowcą dyplomacji na jednym z uniwersytetów w Stanach Zjednoczonych, musiał przełożyć wyjazd do Waszyngtonu.