

# SYGNAŁY

MIPIK

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA  
KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Nr 8 (231)  
30 IV 1983

Rok IX  
Cena 3 zł

## 1 MAJA 1983 r.

Okres ten to tradycyjnie okres refleksji i podsumowań osiągnięć klasy robotniczej.

W Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym tradycja pochodów 1-majowych sięga 1930 roku.

W roku tym w styczniu doszło do nowych wyborów władz związkowych, w wyniku których weszli do zarządu wypróbowani działacze, m. in. tow. Karton — działacz i komunistą z przekonania.

W regulaminie związku dzień 1 Maja uznany został jako wolny od pracy. Pracownicy, którzy w dniu tym w godzinach popołudniowych podejmowali pracę, wynagradzani byli jak za pracę w dni świąteczne.

Od tego czasu mimo szczytnych represji ze strony „Chadzi” i zarządu przedsiębiorstwa, związkowcy Miejskiej Kolei Elektrycznej godnie reprezentowali więź z światową klasą robotniczą w pochodach, czy wiecach 1-majowych. W 1938 r. na wiecu w Krakowie manifestowało 40.000 uczestników.

Również w okresie okupacji w tym dniu odbywały się konspiracyjne spotkania, na których omawiano sposoby walki z okupantem. Brak dotychczas materiałów źródłowych z tych spotkań, pozostaje jedynie ustna relacja z tego okresu, a uczestników tych spotkań stale ubywa.

Nadszedł 1945 r., rok wyzwolenia spod okupacji hitlerowskiej i rozgromienia hitlerizmu.

Nie umilkły jeszcze działa dobijające faszyzm w jego gnieździe, a już cała Polska obchodziła święto 1-majowe.

Wśród zgłiszcz i gruzów na ulicach wyzwolonych miast

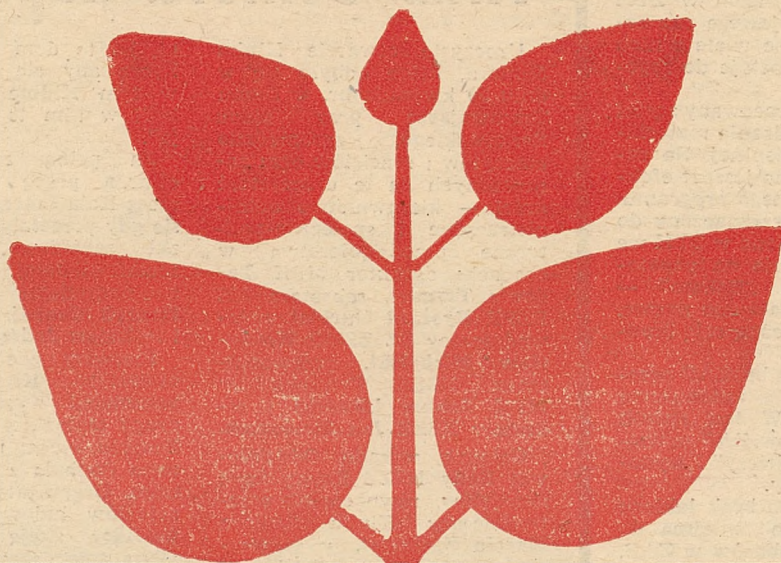
przemaszerowywują radosne pochody. Jakże inne od dotychczasowych. Święto 1-majowe przybiera nowe znaczenie: wyzwolenie kraju, początek przemian społecznych. Ze święta klasowego przekształciło się w święto ogólnonarodowe, obchodzone w państwie budującym ustrój socjalistyczny. 26 kwietnia 1947 roku uchwałą Sejmu Ustawodawczego 1 Maja ustala świętem państwowym.

Zmieniły się wystrój i hasła. Jeżeli do 1939 roku żądano: — Ochrony macierzyństwa, — Kontroli społecznej nad przemysłem, — Bezpłatnego nauczania we wszystkich szkołach podstawowych, średnich i zakładach naukowych, — Nawoływano do walki z faszyzmem, hitleryzmem i solidaryzmem oraz wszelką reakcją społeczną i polityczną — to po 1945 roku hasła dotyczyły: — utrzymania i ugruntowania zdobyczy demokratycznych — współpracy robotnika, chłopów i inteligenta w dziele odbudowy kraju, przełamania trudności gospodarczych, zagospodarowania i całkowitego spolszczenia Ziemi Odzyskanych. Jakże aktualne pozostają hasła z 1970 roku: — rozwijajmy demokrację socjalistyczną — ważny czynnik aktywności społecznej, — umacniajmy socjalistyczną praworządność, oraz 1971 roku: — najwyższym nakazem patriotyzmu — rzetelna praca, obywatelska odpowiedzialność i społeczna dyscyplina!

Imprezom 1-majowym towarzyszą imprezy sportowe i kulturalne, organizowane są festyny. Uroczystości te cechuje radość i młodość. We wszystkich

(Dokończenie na str. 7)

## Pokój Praca Odrodzenie



Są takie zdarzenia, których nigdy nie pokryje patyna przemijającego czasu i ludzkiego zapomnienia. Zbyt boleśnie wryły i utrwały się w pamięci. Dopóki żyją naoczni świadkowie rzeczy i spraw, które na naszych ziemiach, w naszym mieście rozgrywały się w czasie ostatniej wojny światowej, nich mówią, przypominają...

Jedną z form hitlerowskiego programu wyniszczenia narodu żydowskiego w czasie drugiej wojny światowej, było tworzenie gett — dzielnic odizolowania od reszty społeczeństwa. W 1941 roku powstało getto również w Krakowie.

Władysław Urbanik, członek Koła ZBoWiD w MPK, pracował wówczas w Miejskiej Kolei Elektrycznej w charakterze konduktora i motorniczego — obie te funkcje z reguły łączyły się ze sobą. Należał do grupy pracowników, którzy mieli okazję bezpośrednio obserwować tragedię mieszkańców Krakowa pochodzenia żydowskiego. Prowadząc tramwaj lub wchodząc w skład jego załogi, dzień

w dzień przejeżdżał przez getto. Wspomnienia pana Władysława Urbanika, są więc relacją naocznego świadka...

„Do 1941 roku Żydzi mogli jeszcze korzystać z przejazdów w przyczepach tramwajowych. Po wysiedleniu Polaków

bo drażkiem na dwie części, z których pierwsza przeznaczona była tylko dla Niemców. Przez getto przejeżdżały „3” i „6”. Pierwsza w kierunku Rynku Podgórskiego, druga — ulicy Wielickiej. Z mostu na Wiśle zwanego

rzadkowej. Przedstawiciele tej ostatniej, nosili okragłe czapki z żółtą otoką, a na prawej ręce mieli opaski z gwiazdą. Gdy pierwszy posiadał broń palną, drugi i trzeci tylko pałki. Na przejazd tramwaju otwierano szeroko

dna równoległa do drugiej. W środku znajdował się posterunek niemiecki. Prowadząc „3” kierowałem się w stronę Rynku Podgórskiego, gdzie kończyło się getto i znajdowała się czwarta, ostatnia brama. Zdarzało się, i to nierzadko, że odizolowani od innych części miasta Żydzi chcieli w jakiś sposób wyjechać z getta, a później do niego powrócić. Kiedy więc zauważyliśmy takiego, że chce wskoczyć do wozu, zwalnialiśmy wówczas — najlepiej udawało się to robić właśnie na łuku przed „Kryształem” — otwieraliśmy szybko drzwi przyczepy i wpuszczaliśmy go do środka. Powracali go getta najczęściej z niewielkimi kilkukilogramowymi paczkami żywności. W takich przypadkach udawaliśmy przed Niemcami, że nie nie widzimy, a że tramwaj zwalniał, to też mieliśmy na to wytłumaczenie, że coś tam z motorem nie tak i żeby bramy nie wywalić trzeba było zmniejszyć prędkość wozu. Na co dzień życie getta dzielone było przez ciągłe apele. Wyrzynani z domów Ży-

(Dokończenie na str. 6)

### W Krakowie też było getto

## Ich winą było że urodzili się Żydami

z części Podgórze i otwarciu w marcu 1941 roku getta, Żydom zabroniono jeździć tramwajami. Przez ulice getta przejeżdżaliśmy więc przy zamkniętych drzwiach zarówno wozu motorowego, jak i przyczepy. Tylko konduktorzy mogli stać na otwartych pomostach. Wóz motorowy przeznaczony był sznurem al-

trzecim wyjeżdżaliśmy ulicą Na Zjeździe na plac Zgody, który dzisiaj nazywa się placem Bohaterów Getta. Właśnie tu znajdowała się pierwsza brama do getta przeznaczona dla pieszych i pojazdów, przy której stali przedstawiciele niemieckiej policji ochronnej, polskiej i żydowskiej tak zwanej służby po-

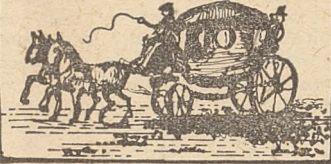
bramę. Po przejechaniu jej zobowiązani byliśmy do prowadzenia wozu „na wszystkich kontaktach”. Nie zatrzymując się przejeżdżaliśmy obok drugiej i trzeciej bramy, znajdujących się u wylotu getta przy ulicy Lwowskiej w ulicę Wielicką obok Fabryki Czekolady „Kryształ”. Były to dwie bramy, je-

## Delegacja MPK w Oświęcimiu

W manifestacji antywojennej na terenie byłego obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu, która odbyła się 21 kwietnia, wzięła również udział delegacja naszego przedsiębiorstwa. Był to jeszcze jeden ideowy akcent z naszej strony, w ramach obchodów Miesiąca Pamięci Narodowej.

Z przykrością trzeba stwierdzić, iż podniosły nastrój naszej delegacji zepsuły dość istotne usterki organizacyjne, które trzeba na przyszłość przeanalizować i wyeliminować (trzeba przynajmniej uprzedzić wyjeżdżających, by wzięli z sobą prowiant, jeśli nie można go im zapewnić na miejscu).

## 15 dni w MPK



● 13 kwietnia br., w dzielnicowych eliminacjach Turnieju Wiedzy Społeczno-Politycznej, startowały dwie drużyny z MPK i zajęły II i III miejsca.

● 14 kwietnia br., odbyło się pierwsze organizacyjne posiedzenie komitetu terenowego XX Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej. Podczas posiedzenia dokonano podziału na sekcje, które zajmą się poszczególnymi sprawami związanymi ze Zjazdem, który odbędzie się w dniach 20-22 września 1984 roku.

● Zużyte części zamienne wyrzucane na złom w ZTH poddawane są jeszcze raz selekcji. W efekcie wiele z nich przekazanych zostaje do regeneracji.

● W ZTH opracowany został program oszczędzania materiałów i energii cieplnej. Na razie nie podliczono jeszcze efektów wdrożenia tego programu.

● Autobus przeznaczony do kasacji, przerobiono w ZTH we własnym zakresie na pogotowie techniczne. „Baham” — bo taką otrzymało ono nazwę, spełnia teraz ważną rolę środka transportu.

● 16 kwietnia br. ZAP przejął z ZAC linię autobusową numer „130”. W ten sposób stan inwentarzu ZAP powiększył się o 13 „jeliczy” i wynosi teraz 92 wozy.

● Z uwagi na brak lakieru i odpowiedniego miejsca do malowania autobusów w ZAP, wozy z tej Zajezdni odnawiane są w ZNA i ZAW. Ta koleżeńska pomoc jest dla nas miłym faktem do odnotowania.

● Przykładem społecznego zaangażowania w sprawy miejskiej komunikacji jest umożliwienie od dnia 5 kwietnia br. mycia wozów z ZAP w nieopodal znajdującej się od tej Zajezdni bazie „Budostalu-8”. Jak już niejednokrotnie pisaaliśmy w ZAP nadal są trudności z wodą przemysłową.

● Wydział Łączności zakończył już prace związane z nagłośnieniem placu postojowego i hali napraw w ZAP.

● Każdy zatrudniony w MPK w charakterze kierowcy lub motorniczego miał możliwość nabycia jednego termosu, a wszystkie zatrudnione w MPK kobiety — jednej pary rajstop. Obecnie wydawane są oczywiście zgodnie z obowiązującą tabelą odzieży, kurtki ocieplane i bielizna. Jedno i drugie importowane z Rumunii.

● 22 kwietnia br., odbył się w Domu Tramwajarza, wieczór wspomnień byłych działaczy organizacji młodzieżowych na terenie przedsiębiorstwa. Spotkanie to wiąże się z jubileuszami powstania OM TUR i ZWM.

Zakończono podsumowanie wyników ekonomicznych ubiegłego roku. Jak wypadliśmy? Okazuje się, że całkiem nieźle. W wyniku dużych dostaw taboru autobusowego nastąpiła poprawa wskaźników eksploatacyjnych, zwiększyła się nasza zdolność przewozowa o 11 proc. nastąpiło obniżenie straconych wozokilometrów. Nie jest to jednak poprawa w każdej dziedzinie. Oto o 31 proc. wzrosły późne wyjazdy w ZTP, co oczywiście odbiło się na ilości straconych wżkm w trakcji szynowej. Nie najlepiej też było z działalnością remontową, gdyż nie wykorzystano aż 154 mln 625 tys. zł z funduszu na ten cel przeznaczonego, niestety nie były to żadne oszczędności, bo nie wykonano też konkretnych zadań rzeczowych i to nawet tych, które miały być realizowane przez wykonawców zewnętrznych. Podobna sytuacja wystąpiła z inwestycjami, za wyższenie planu spowodowało niewykorzystanie funduszy inwestycyjnych, zarówno tych centralnych jak i funduszu terenowego oraz funduszu rozwoju. Niekorzystnie w tej ocenie wypada też gospodarka materiałowa, gdyż niewłaściwe planowanie zakupów i zużycia spowodowało drastyczny wzrost zapasów nieprawidłowych i zbędnych z 1 mln 239 tys. zł na początku roku do 6 mln 137 tys. zł wartości na jego koniec.

Rzecz, którą naprawdę możemy się pochwalić jest wzrost zatrudnienia, które wzrosło średnio w ciągu roku o 721 osób. Niestety nadal utrzymuje się wysoka fluktuacja kadr (wskaźnik fluktuacji: 48 proc.) i nadal wy-

## Jak podzielić wypracowany zysk?

stępują braki w zatrudnieniu sięgające 430 osób. W tej sytuacji duży nacisk położono na poprawę wykorzystania czasu pracy. Jednak mimo że zachorowalność załogi spadła o 2 proc. średni czas przebywania na zwolnieniu lekarskim przypadający na jednego pracownika wynosi 178 godzin, a więc jeden miesiąc roboczy. Jeśli do tego dodamy średnio miesiąc urlopu wypoczynkowego przypadającego każdemu pracownikowi, to okaże się, że pracujemy tylko 10 miesięcy w roku. Powstaje tu pytanie — jak pogodzić tak duże straty efektywnego czasu pracy ze wzrostem płac w przedsiębiorstwie a nastąpił on w ub. r. i to znaczny bo o 21 proc. Średnia płaca obecnie w przedsiębiorstwie wynosi 11.423 zł bez rekompensaty, w tym kierowcy zarabiają średnio 14.555 zł, motorowi — 13.165 zł, zaplecze — 10.080 zł, a pracownicy umysłowi — 10.040 zł. Dla porównania warto wiedzieć, że utrzymujemy się wśród trzech najlepiej płatnych przedsiębiorstw komunikacji miejskich w kraju (oprócz nas Gdańsk i Wrocław), w pozostałych miastach jak Poznań, Łódź, Lublin, Szczecin płace są znacznie niższe. Ogółem w 1982 r. w naszym przedsiębiorstwie podwyżki płac otrzymało 4.630 osób tj. 75 proc. załogi w wyniku czego na Fundusz Aktywizacji Zawodowej odprowa-

dzono do skarbu państwa 35 mln 558 tys. zł.

Oceniając ogólnie naszą działalność gospodarczą i finansową należy zaznaczyć, że koszty związane z działalnością przedsiębiorstwa w r. ub. były dwukrotnie wyższe niż przed rokiem i wyniosły 3 mln 413 mln 980 tys. zł i były niższe od przewidywanych w planie na ten rok. Jeśli uwzględnimy, że 17,2 proc. kosztów pokrywaliśmy własnymi dochodami i, że straty nadzwyczajne w tym roku wyniosły 3 mln zł, to okaże się, że zysk przedsiębiorstwa za rok 1982 wyniósł 733 mln 772 tys. zł.

W tej sytuacji powstaje problem jak dzielić wypracowany przez załogę zysk. Okazuje się, że znaczną część zysku będziemy musieli odprowadzić do skarbu państwa:

podatek dochodowy

373 mln 086 tys. zł

podatek stabilizacyjny

100 mln 370 tys. zł

Fundusz rezerwowy

26 mln 032 tys. zł

Fundusz Aktywizacji Zawod.

33 mln 558 tys. zł

Razem

535 mln 046 tys. zł

A więc do podziału w przedsiębiorstwie pozostało nam tylko 198 mln 726 tys. zł. W czasie posiedzenia kierownictwa przedsiębiorstwa dnia 22 IV br. główny księgowy przedstawił propozycję podziału tego zysku w przedsiębiorstwie, oto ona: Na fundusz rozwoju

przedsiębiorstwa, czyli na inwestycje, finansowanie istniejących zapasów materiałowych przewiduje się przeznaczyć 109 mln 726 tys. zł. Pozostałe 87 mln zł przewiduje się przeznaczyć do rozdziału między załogę przedsiębiorstwa następujący sposób:

— 54 mln zł na fundusz nagród dla załogi (określenie tego funduszu na wyższym poziomie spowodowałoby konieczność odprowadzenia dodatkowej sumy do budżetu państwa na FAZ) z czego 1 mln zł przewiduje się na fundusz motywacyjny dla kierowców i motorniczek którzy podejmują pracę w trudnych warunkach.

— 14 mln 500 tys. zł na fundusz socjalny z czego 3,5 mln proponuje się przeznaczyć na remonty i inwestycje socjalne w postaci rozbudowy bazy kolonijno-wczasowej.

— 18 mln 500 tys. zł na fundusz mieszkaniowy i w całości przeznaczyć go na budowę budynku mieszkalnego dla załogi.

Propozycje te choć jeszcze nieścisłe, gdyż trwa jeszcze weryfikacja bilansu finansowego przedsiębiorstwa za rok 1982 i poszczególne dane mogą ulec zmianie, zostaną przedstawione do opiniowania członkom społeczno-politycznym w przedsiębiorstwie, a przede wszystkim związkowi zawodowemu i Radzie Konsultacyjnej (za rok taką opinię przedstawiła będzie Rada Pracownicza, która obecnie jest w trakcie kampanii wyborczej). My po dajemy te propozycje do wiadomości całej załogi, jeśli ktoś będzie miał uwagi, może je zgłaszać całemu opiniującemu.

A. ZYZMAN

## Klub Seniora zaprasza

Uroczyste otwarcie Klubu Seniora, które odbyło się w dniu 20 kwietnia br. w Domu Tramwajarza przy placu Serkowskiemu, zgromadziło emerytów i rencistów oraz zaproszonych na tę uroczystość gości — kierownictwo administracyjne i społeczno-polityczne przedsiębiorstwa w osobach: dyrektor MPK Tadeusz Trzmiel, sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbiel, przewodniczący ZZ ZSMP Władysław Michalski, przewodniczący NSZZ Pracowników MPK Janusz Litwicki i sekretarz NSZZ Jan Maciusek.

Członek zarządu Oddziałowej Rady NSZZ Emerytów i Rencistów, równocześnie przewodniczący Klubu Seniora Marcin Szczygiel, w serdecznych słowach podziękował wszystkim, którzy przyczynili się do otwarcia Klubu — placówki tak bardzo potrzebnej ludziom, którzy mimo że pozostają już na zasłużonym odpoczynku, chcą mieć nadal kontakt z przedsiębiorstwem i tymi, z którymi przepracowali nieraz wiele lat. Szczególnie dyrektorowi T. Trzmielowi, który pomógł zrealizować to, co obiecał seniorom, oraz pracownikom Działu Kultury, Sportu, Turystyki i Wydziału Socjalno-Bytowego.

Dyrektor między innymi powiedział: „Ten Klub był moim zamierzeniem jakie postanowiłem zrealizować jeszcze z zarządem Koła Emerytów, gdyż niejednokrotnie słyszałem, że emeryci i renciści nie mają się gdzie spotykać, a traktuje ich przecież nadal jako integralną część naszej załogi. Wyrażam nadzieję, że Klub też będzie miejscem naszych wspólnych spotkań. Prawdziwy klub na miarę ambicji załogi MPK powstanie po generalnym remoncie budynku przy ulicy Bocheńskiej. Na razie wystarczy musi ten i dobrze nawet, że Klub Seniora tu właśnie stawia swoje pierwsze kro-

ki, bo to dom z tradycjami. Życzę aby się jak najlepiej w tym Klubie czuli i znaleźli w nim to czego szukają”.

Za pełną zaangażowania, ofiarną pracę społeczną na rzecz Koła Emerytów, w okresie gdy przestali działać związki zawodowe, wyróżnieni zostali listami pochwalnymi i nagrodami rzeczowymi: Henryk Czubaj, Jan Jedynak i Bolesław Jędrzejec.

Pierwszy wieczór w nowo otwartym Klubie Seniora urozmaicił występ członków grupy teatralnej Regionalnego Zespołu Pieśni i Tańca Skalnego Podhala z Cichego Górnego. Organizatorem występu artystów ludowych był prowadzący akcję — konkurs „Trza mieć serce” pracownik MPK pan Mieczysław Adam Piątek. Za doskonały, wypełniony humorem i dowcipem program, artyści nagrodzeni zostali oklaskami.

Jak nas poinformowano Klub Seniora czynny będzie we wtorki w godzinach od 13 do 17 i w środy od 13 do 19. Opiekunem Klubu jest pracownik Działu Kultury, Sportu, Turystyki mgr Leopold Rolniak. W układaniu programu działalności Klubu uczestniczyć będą emeryci i renciści. M.B.



## Łódź uczy się od Krakowa

19 kwietnia br. przyjechała do naszego przedsiębiorstwa delegacja z łódzkiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Początkowo przysłuchując się rozmowie gości z członkami kierownictwa Zakładu w Nowej Hucie, nie bardzo wiedziałam, o co chodzi? Szczegółowe wypytывania o najdrobniejsze nawet szczegóły wydawały mi się co najmniej dziwne. Przecież powinni to wiedzieć. Postanowiłam rzecz wyjaśnić. Cóż się okazało?

MPK — Kraków ma w kraju najlepsze wskaźniki eksploatacyjne w trakcji tramwajowej, Łódź — jedno z najgorszych. Stąd wizyta i dopytywanie się o szczegóły zarządzania, dokumentacji napraw i eksploatacji. Z delegacją z Łodzi rozmawiałam parę godzin po przyjeździe do Krakowa, ciekawa byłam pierwszego wrażenia o przedsiębiorstwie. „Dla nas jest ewenementem, że u was dyrekcja pozwala sobie na luksus organizowania na rad nie tylko w swoim gabinecie (w tym dniu w ZTH miała miejsce operatywa dyrekcyjna). To wręcz niewiarygodne, by dyrektor jeździł sobie po przedsiębiorstwie, wchodził do kanału, szedł na stanowiska pracy. Nie jesteśmy do tego przyzwyczajeni. Wracając jednak do celu naszej wizyty. Parę lat temu — do pewnego okresu — wzorem dla innych przedsiębiorstw komunikacyjnych była Warszawa, to znaczy tamtejsze przedsiębiorstwo komunikacyjne, teraz takim wzorem jesteśmy wy i wasze wskaźniki. Ponadto wiedzieliśmy, że dysponujemy młodą kadrą nadzoru. To może mieć różne następstwa, akurat u was są pozytywne. Młodzi ludzie wnoszą szereg spostrzeżeń i inwencji. Ci ludzie nie pracują „za karę”. W Łodzi to pojęcie pokutuje z lat poprzednich, kiedy tak niestety było. Wprowadzone przez was rozwiązania organizacyjno-techniczne okazały się bardzo skuteczne. Staraliśmy się zrozumieć, czy to jest polityka słuszną, czy też rabunkowa dla taboru, to znaczy czy nie jest on nadmiernie eksploatowany kosztem przeglądów, konserwacji i napraw. My wprawdzie gospodarki rabunkowej nie prowadzimy, ale mamy najgorsze wyniki w kraju. Chcemy także podnieść nasz zakład doświadczalny do rangi krajowej. Tutaj także chcielibyśmy skorzystać z waszych analiz. Wydaje nam się tak na pierwszy rzut oka, że u was prawidłowo działa administracja — przynajmniej w tym zakładzie — nie ma jej przerostu a to co robi według naszej pobieżnej oceny, robi dobrze. Podoba nam się atmosfera. Naszym zdaniem jest dobra, dobrze też układa się współpraca między kierownictwem i bezpośrednim nadzorem.

Przyznam, że wypowiedź momentami mnie zaskakiwała. Obojętnie nie wyobrażam sobie na przykład, by dyrektor mógł prawidłowo zarządzać nie znając pracy i jej warunków tam na dole. Okazuje się, że nie wszędzie jest to takie oczywiste. Zresztą dyrektor bywa w zakładach nie tylko „okazjonalnie”, operatywek, są jeszcze harmonogramowe cotygodniowe dyżury, czy po prostu nie zaplanowane objazdy. (f19)

Fot. STANISŁAW TYRAN

## Wybory na początku maja

## Droga do samorządu

W PRZEDSIĘBIORSTWIE DUŻO SIĘ TERAZ MÓWI O SAMORZĄDZIE PRACOWNICZYM. NA JAKIM ETAPIE JEST PROCES JEGO TWORZENIA, JAKI BĘDZIE ZAKRES DZIAŁALNOŚCI I WRESZCIE KTO DO NIEGO WEJDZIE. NURTUJĄCE ZAŁOŻE PYTANIA NIE MOGĄ BUDZIĆ ZDZIWIENIA, ZBYT BOWIEM WAŻNY BĘDZIE TO ORGAN W ZAKŁADZIE PRACY, ABY Z NALEŻYTYM ZAINTERESOWANIEM NIE PODCHODZIĆ DO SPRAWY JEGO TWORZENIA.

O rozmowę na temat powstawania samorządu pracowniczego w MPK poprosiliśmy przewodniczącego prezydium grupy założycielskiej Tadeusza Dąbrowę (ZAW) i jednego z zastępców Jerzego Grabowskiego (ZAC).

— Jest już czteroosobowe prezydium, w skład którego oprócz panów weszli jeszcze, drugi zastępca Janusz Hala-garda (ZBL) i sekretarz Adam Wierzbę (ZTP)... ale jak doszło do wyboru tego prezydium?

Tadeusz Dąbrowa: W dniu 6 kwietnia br., odbyło się zebranie przedstawicieli załogi ze wszystkich jednostek organizacyjnych w przedsiębiorstwie. Właśnie na nim wybrano ko-

misję wyborczą, która została jednocześnie grupą założycielską samorządu pracowniczego w przedsiębiorstwie. Zadaniem 16-osobowej grupy było opracowanie projektów ordynacji wyborczej, organów samorządowych, statutu samorządu pracowniczego oraz przeprowadzenie kampanii wyborczej. Z tej 16-osobowej grupy, wybrano 4-osobowe prezydium. Opracowano wspomniane wyżej projekty ordynacji wyborczej i statutu. Projekt ordynacji wyborczej został zatwierdzony przez komisję wyborczą przedsiębiorstwa jako tymczasowa ordynacja wyborcza. Opracowany jest już projekt statutu samorządu pracowniczego, z którym załoga zapozna się w najbliższym czasie i będzie mogła do niego wnieść swoje uwagi.

Jerzy Grabowski: Projekt organizacji wyborczej został powielony i rozwieszony w każdym zakładzie, w celu ze-

brania na jego temat uwag załogi.

— Jak zorganizowane zostaną wybory?

T.D.: Ustaliśmy szesnaście okręgów wyborczych — czternaście zakładów, pion ruchu i zarząd przedsiębiorstwa. W tych okręgach powołaliśmy okręgowe komisje wyborcze do przeprowadzenia wyborów na delegatów ogólnego zebrania przedsiębiorstwa oraz członków rady pracowniczego. Sam sposób przeprowadzania wyborów będzie inny niż dotychczas stosowany. Odbywać się one będą w sposób powszechny, bezpośredni i równy, a głosowanie będzie tajne.

J.G.: Taki system wyborów jest gwarancją, że każdy zakład będzie miał swoich przedstawicieli w organach samorządowych i każdy pracownik zakładu będzie decydował o składzie najwyższych władz organów samorządowych przedsiębiorstwa.

— Kto może być członkiem

samorządu pracowniczego?

T.D.: Członkiem samorządu pracowniczego może być każdy pracownik zatrudniony w przedsiębiorstwie i każdy pracownik ma prawo wybierać władze samorządu. Nie wszyscy pracownicy natomiast mogą być wybierani. Nie może być wybrany dyrektor przedsiębiorstwa i jego zastępcy, główny księgowy, radcy prawni, kierownicy i zastępcy kierowników zakładów, sekretarze KZ PZPR, przewodniczący i zastępcy ZZ ZSMP, członkowie prezydium NSZZ (...) pracownicy młodociani, oddelegowani poza przedsiębiorstwo na okres dłuższy niż pół roku, członkowie komisji wyborczych oraz pracownicy o stażu pracy w przedsiębiorstwie do trzech lat. Mogą oni kandydować do władz samorządu, jeżeli zrezygnują z dotychczas pełnionej funkcji.

— Od czego w przedsiębiorstwie rozpocznie się kampania wyborcza?

T.D.: Od obwieszczenia w poszczególnych okręgach wyborczych spisu wyborców. Przez okres 7 dni wyborcy zgłaszać będą mogli swoich kandydatów okręgowym komisiom wyborczym, które sporządzą karty potrzebne do oddawania głosów.

J.G.: Na 19 maja br. planowane jest ogólne zebranie delegatów z całego przedsiębiorstwa i członków rady pracowniczego. Na tym zebraniu nastąpi zatwierdzenie statutu i ordynacji wyborczej oraz stwierdzenie ważności wyborów i podanie składu osobowego organów samorządu.

T.D.: Będzie to pierwszy etap tworzenia władz samorządowych na szczeblu przedsiębiorstwa, drugim etapem będzie tworzenie rad pracowniczych na szczeblu poszczególnych zakładów.

— Na kiedy więc planujecie wybory do rad pracowniczych w poszczególnych zakładach?

J.G.: Wybory odbędą się w dniach od 9 do 13 maja br.

Ważność tematu, jaką jest droga do samorządu pracowniczego, zobowiązuje nas do pilnowania tworzenia się tego niezwykle ważnego organu w przedsiębiorstwie.

MARIA BUBACZEWSKA

## W ZET Nowa Huta

## Wiele się zmieniło...

Operatywki wyjazdowe mają w naszym przedsiębiorstwie już swoją tradycję. Kolejna taka miała miejsce w Zakładzie Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie 19 kwietnia br.

Zakład, w którym gościliśmy należy aktualnie do najlepiej wykonujących zadania w przedsiębiorstwie, co nie oznacza wcale, że nie ma swoich kłopotów. Mówił także o nich kierownik ZTH — Julian Pilszczek. Rok 1983 rozpoczęli ze względu na stabilizację zadań i załogi, ale i z uniemożliwieniem na stałe taborem, który przy wydatnej pomocy ZNT udało się już uruchomić. Rok 1983 to także dalsza modernizacja zakładu. Stwierdzenie, że styczeń to względna stabilizacja załogi nie oznacza wcale, że z tego powodu należy się cieszyć, bo to oznacza, iż ta stabilizacja dotyczy braków w zatrudnieniu. Niestety nie mają się one zamiaru zmniejszać. Mimo braku około 100 pracowników na zapleczu udało się w tym roku skrócić czas międzyprzeglądowy z 19 do 17 dni. Marzeniem zakładu jest, by wynosił on 14 dni. Oznacza to, że po tym okresie każdy tramwaj z Nowej Huty będzie przeglądany. Poza jednostkowymi przypadkami nie było tu generalnego niezadowolenia i konfliktów na tle płacowym. Zresztą może dlatego, że istniało współdziałanie z Komisją Konsultacyjną. Ostatnio coraz mniej motorniczych przychodzi pracować za wolne. Tak naprawdę to tym, co mają niskie stawki, nie bardzo się opłaca. Znaczna poprawa jest natomiast w zaopatrzeniu w części zamiennych, oczywiście nie we wszystkich asortymentach, ale to już bardzo dużo.

Ogólnie można powiedzieć, że zadania pierwszego kwartału zostały wykonane z należytą starannością. Średnio było dziennie o jeden pociąg w ruchu więcej niż przewidywał plan. Zmalał natomiast wskaźnik wykorzystania czasu pracy w stosunku do roku ubiegłego, były jednak tego konkretne powody. Otóż w roku ubiegłym jako czas efektywny wliczany był także czas pracy rezerwy, w tym roku to zmieniono, podnosząc jednocześnie planowany wskaźnik wykorzystania, bo znów w ubiegłym roku było tak, iż był on różny dla różnych zakładów. To także ujednolicono. W poprzednich latach niesprawiedliwie chyba było planowane w stosunku do tych, którzy ten wskaźnik mieli wysoki, podnoszono go bowiem z roku na rok. Kierownik zajezdni miał zastrzeżenia co do sposobu rozliczania

zakładów ze straconych wozokilometrów i późnych wyjazdów. W myśli nowego zarządzenia dyrektora, zmieniły się zasady rozliczania planowych wozów do ruchu. W efekcie jest tak, że wzrosła ilość późnych wyjazdów, zmalały natomiast stracone wozokilometry.

Z roku na rok starzeje się tabor. Jeżeli w roku ubiegłym w pierwszym kwartale w ZNT wyremontowano 21 jednostek, to w tym roku już 28.

Kierownik zajezdni przedstawił stopień realizacji zadań

ku maszynowego. Pogarszają się natomiast warunki socjalne pracowników umysłowych, jest coraz ciśnień. W zakładzie w tym roku po raz pierwszy uzależniono premię zaplecza od ilości późnych wyjazdów. Zaangażowano więc tym problemem wszystkich.

Zakład prowadzi wprawdzie własną politykę zatrudnienia, ale w sytuacji jakiej się znalazł trzeba mu pomóc i taką pomoc przyrzekał dyr. Kostro. Poprawa w zatrudnieniu nie nastąpi wprawdzie od jutra,

i warunki pracy załogi, czy też w niektórych wypadkach decydują o realizacji zadań planowych. Generalnie w przedsiębiorstwie jest problem z zaopatrzeniem bufetów. Pracownicy zrealizowali kartki na święta i teraz cokolwiek pokaże się bez kartek wykupują do domów, reszta nie może sobie kupić śniadania. Wprawdzie w bufetach jest ciągle sprzedawana reglamentowana wędliny ale ta „nie ma wzięcia”, bo nie ma kartek. Zdrożają od maja obiady wydawane w



Drogocenna zdobycz

ustalonych na operatywce 13 stycznia 81 r. Mimo ustaleń nie usprawniono instalacji grzewczej, nie udrożniono kanalizacji, nie rozwiązano problemu wózków widłowych i „meleksu”. W prawdzie są, ale albo część stoi bo nie ma baterii, bądź tak jak widłaki są ciągle w naprawie. Nie ma także II awaryjnego zasilania wody, wózkownia i myjnia są także w fazie projektu. Nie ma pełnego nagłośnienia obiektu. Widocznie natomiast poprawiło się na odcinku odnowy par-

ale są nadzieje na ich poprawę chociażby z tego tytułu, że prowadzone są dwa kursy dla motorniczych, nawiązano kontakt ze szkołami średnimi.

Pracę ZTH podsumował krótko zastępca dyrektora do spraw trakcji tramwajowej. Powiedział między innymi, że jest to jedyny Zakład z tak dużą inwencją, tu nie oglądają się na innych. Zastępca dyrektora do spraw inwestycji i rozwoju poinformował zebranych o stanie prac, które miały poprawić warunki socjalne

naszej stółwce. Abonamentowe z 39 zł na 45, tyle będzie płać pracownik bo koszt obiadu wyniesie 64,50 zł. Obiady rodzinne i jednorazowe będą w sprzedaży po 55 zł, poinformował o tym kierownik Zakładu Socjalnego R. Laskowski.

Wróćmy jednak do zakładu w Nowej Hucie. „Ciepło i woda muszą być zabezpieczone w tym Zakładzie. Nie interesuje mnie, kto zawiń i jak to się robić, mnie interesują terminy. Mimo iż zmniejszono cykl między-

przeładowy, mimo iż wykonuje się więcej remontów, zwiększa się awaryjność i zawodność taboru. Trzeba tu coś zmienić, chyba zresztą w samych remontach. Dotychczas nie była wymieniana instalacja, trzeba będzie ją wymienić. Należy przyrzeć się technologii remontów i jeżeli jest niewystarczająca to ją zmienić. W skali ogólnej nie ma perspektyw poprawy w komunikacji tramwajowej, musi więc poprawić się jej niezawodność.

Godna rozpropagowania jest wymiana obsługi technicznych i działania w kierunku wymiany części i zespołów na stacji obsługi, a napraw na warsztacie. Jest to i wygodniejsze, i naprawa dokładniejsza. Bardzo dobrze, że to się stosuje. Nie wyszedł nam system motywacyjny w grupie prowadzących pojazdy. Należy chyba przyrzeć się sposobowi wynagradzania górników za dodatkową pracę i może wprowadzić coś podobnego u nas. Trzeba wzmocnić działania w kierunku pobierania i sprzedawania biletów przez kierowców i motorniczych. Trzeba jednak te bilety sprzedawać po dziesięć sztuk, bo pasażerowie zaczęli traktować nasze pojazdy jak kioski ruchu. Kupują po jednym bilecie dając pieniądze „grube” i awanturują się gdy wydają im drobniemi. Sprzedawanie biletów poprzez prowadzących musimy, bo pomijając już nawet nasze względy ekonomiczne, zobowiązuje nas do tego uchwała Rady Narodowej Miasta Krakowa. 2/3 naszych środków pochodzi z funduszu terenowego, a kto płaci ten wymaga.

Uczulam na system motywacyjny. Środki na ten cel są dodatkowe i nie mogą z nich korzystać wszyscy, część tylko za to, że przychodzi do pracy” — powiedział między innymi dyrektor Tadeusz Trzmiel. Mimo iż dyrektor zaznaczył, że operatywka ma charakter roboczy i generalnych pochwał nie będzie, zaznaczył iż wiele z tego zakładu można przejąć do innych, wiele się tu zmieniło i zmienia nadal, jeżeli chodzi o warunki pracy. Poprawa jest widoczna.

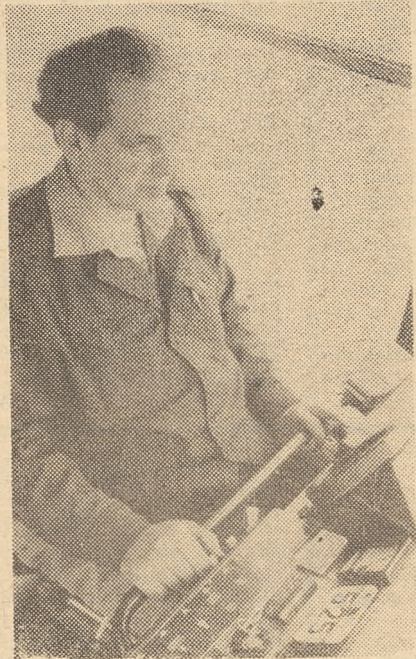
Na zakończenie kierownik Zakładu Julian Pilszczek poinformował, że Prokuratura umorzyła śledztwo w sprawie domniemanego podpalenia niebezpiecznego wagonu 202 w ubiegłym roku z 5 na 6 grudnia, z powodu braku dowodów. Nie ma więc podstaw do twierdzenia, że miało miejsce podpalenie.

FILOMENA SERWIN

Fot. St. Makarewicz



## STANISŁAW MAJKA



W zakładzie znają go wszyscy. Szczupłą, ruchliwą sylwetkę motorniczego Stanisława Majki z ZTP zauważyć można nie tylko na linii prowadzącego wóz, ale również na terenie całej Zajezdni, gdzie sporo czasu spędza. Aktywnie działa w POP. Dawniej, bo jak sam mówi „jestem już za stary”, a urodził się w 1948 roku, równie aktywnie działał w ZSMP. Jeżeli pozwala na to tylko praca zawodowa, a jeździ na dwurazówkach nie opuści żadnego zebrania czy spotkania z załogą. Często w nich zabiera głos. Jego wypowiedzi są rozsądne, przemyślane, nacechowane troską o dobro Zakładu, ale równocześnie załogi.

„Pracuję od 16-go roku życia, a w MPK od 1976 roku. Odpowiada mi zawód motorniczego. To taka odpowiedzialna i samodzielna praca... — mówi pan Majka. Jeżeli wy-

konuje się ją zgodnie z regulaminem, to jest coś co pociąga i daje satysfakcję. Zawsze starałem się niezależnie od tego, jaką pracę wykonywałem, robić ją dobrze. Znam siebie i wiem, że gdyby mi ta praca nie odpowiadała, to bym się po prostu zwolnił. Trzeba być odpowiedzialnym za to co się robi. Zabierając głos, staram się wcześniej przygotować do tego, co mam powiedzieć. Nie można przecież mówić od rzeczy i innym zabierać czas. Zawsze też miałem swoje zdanie na pewne sprawy i to zdanie w generalnej linii nie uległo zmianie. A w ogóle to uważam, że obecnie za mało przypomina się ludziom, tym co przez 30 lat zostało u nas zrobione. Pewnych spraw się nie pamięta. Choćby tego, że w latach pięćdziesiątych też się u nas w kraju nie przelewało i na przykład tego, dzięki komu tylu młodych ludzi mogło ukończyć studia. Warto by pamiętać również o historii naszego narodu, o tym, z czego wyrosliśmy. Poza tym zakończyć sprawy zaległe, które bolą i jątrzą — rozliczyć tych, którzy zawinili”.

O motorniczym Stanisławie Majce mówią...

kierownik ZTP Stanisław Mikulski:

„Jest jednym z tych młodych ludzi, którzy się sprawdzili. Bardzo dobry w pracy zawodowej, aktywny w życiu społecznym i politycznym Zakładu, przedsiębiorstwa. Często wytyka błędy szczebla zarządzającego. Bardzo dobrze mi się z nim pracuje. Cenię go za otwartość, szczerłość, za to jeśli wie, że ma rację nie boi się wystąpić i krytycznie ocenić sprawę.”

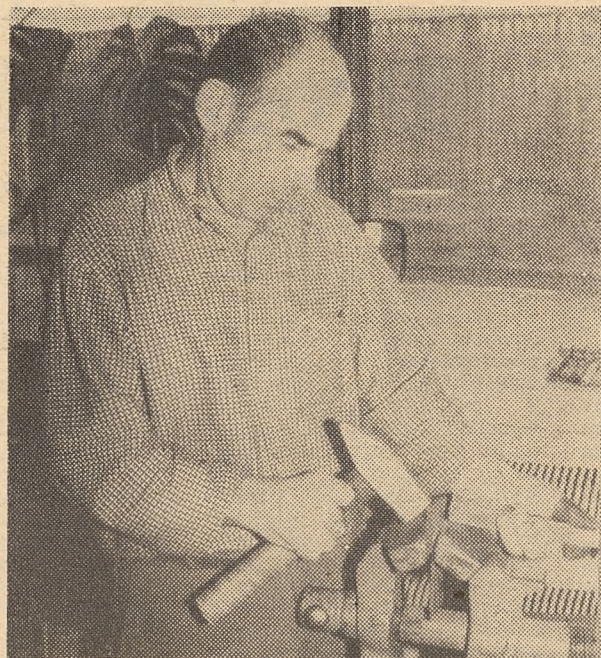
dyspozytor Karol Szczęśniak:

„Pod każdym względem uczciwy, zdyscyplinowany i chętny do pracy.”

koledzy, również motorniczowie:

Zbigniew Pulchny i Andrzej Koperniak:

„Koleżeńki! Można na niego liczyć. Pomoże i doradzi.” M.B.



Czy jest recepta na...  
wiązaną do zakładu...  
z tym pytaniem zwrócił...  
do pracownika ZTH, si...  
warsztatowego pana...  
Cudka, który akurat...  
miesiącu i roku koń...  
lata pracy w MPK...  
„Jest nas tu kilku...  
kładzie o takim długim...  
pracy. Nieraz spotyka...  
i mówimy... kiedy...  
przeleciało... lata prze...  
tu się postarzelismy. Naz...  
pracowałem w warsztacie...  
ulicy Wawrzyńca. Jak...  
ształy przeniesli do Pod...  
to ja też tam poszedłem...  
1965 roku jak wybud...  
Zajezdnię w Hucie to nie...  
niosłem się do niej...  
łem mieć bliżej do...  
a w tej właśnie dzier...  
otrzymałem z MPK mi...

## TADEUSZ SEWERYN

„Cóż ja mogę o sobie powiedzieć? Mało jestem w Krakowie, przeważnie jeżdżę po Polsce, bo taka jest praca kierowcy transportu. W Przedsiębiorstwie pracuję 14 lat. Do roku 1972 byłem motorniczym w Podgórzu, ale zawód kierowcy podobał mi się bardziej, więc przeszedłem do transportu. Jeżeli jestem dobrym pracownikiem, jak pani twierdzi, to być dobrym wcale nie jest trudno. (?) Wystarczy robić co do pracownika należy. Że mam czysty wóz? Przecież to jest mój drugi dom, tu spędzam także życie i to nie osiem godzin, bo czasem jedzie się na parę dni. Czy można mieszkać w brudzie? Bumelki jeszcze nie miałem, w pracy nic mi nie przeszkadza, jak się chce pracować to przeszkód nie ma. Jak pracują młodzi? Chyba źle i dobrze, to zależy z kogo biorą przykład. Moimi wzorami byli panowie Kazimierz Mauer i Franciszek Ojczyk, ich chwalić chyba nie trzeba. Wozy mamy przeważnie stare, jak więc o nie dbamy, tak też i zarabiamy. Nie miałem wypadku, bym nie mógł wyje-

chać, bo wóz niesprawny. Pewnie, że trzeba po godzinach czasem przy nim robić, ale kto lepiej wie, co mu jest, niż ja? Dobrze mi się tutaj pracuje, lubię czasem komuś pomóc. Zyczliwość się zwraca z nawiązką. Że pomagam ładowaczom, chociaż nie muszę? Przecież nie będę siedział i patrzył jak on sam pracuje. Mimo że kierowcy autobusowi zarabiają więcej, nie zamieniłbym się z nimi. Pracowałem już w ruchu, wiem co znaczy pasażerowie. Jestem z tej pracy zadowolony, lubię swój zawód, jestem zdrowy, chcę nadal tak pracować. Mam chyba szczęście do wozów, nie psują mi się”.

Na szczęście czy po prostu o nie dba?

„Pracuję w warsztacie, znam go bardzo dobrze. Jego wóz aż miło „robić”, bo samochód czysty i to tak wewnątrz jak i na zewnątrz. Jest grzeczny, koleżeńki, wszyscy chętnie mu naprawiają samochód. Zresztą on zawsze przy tych pracach jest i to nie nadzoruje a pracuje z mechanikiem. Poza tym co to za praca przy jego wozie, prawie

zawsze jest sprawa...  
nawet z oponami...  
potu. Po tym też...  
nać dobrego kierow...  
Zastępcą kierow...  
du: „Dlaczego aku...  
jest bumelanem...  
awaryjnie, sumie...  
domo, że wykona...  
prawidłowo, zaws...  
durze — czystym...  
Ma wóz z plandek...  
nie tylko cała...  
Najchętniej jemu...  
transport PSK. To...  
tościowy, jeszcze...  
rzyło by czegoś br...

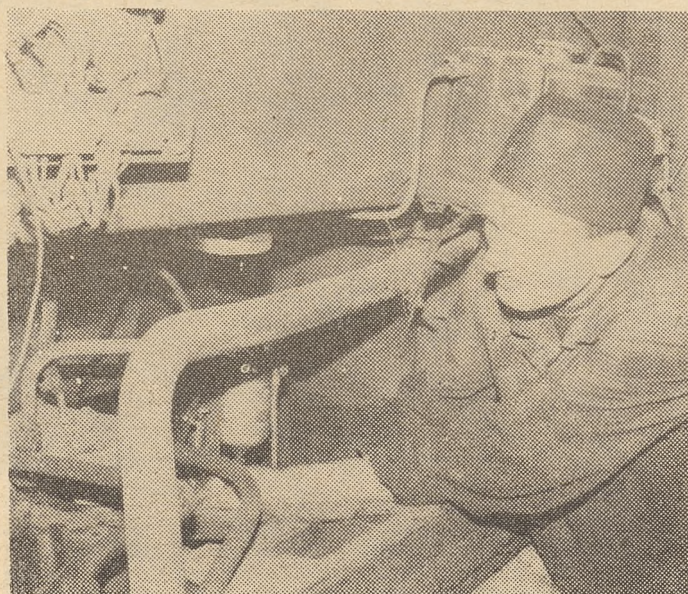
Dyspozytor i sp...  
tym chłopaku mo...  
tylko dobrze. Pra...  
wykonana bez zas...  
mochód zadbane...  
wyobrazić, że auto...  
sprawne. Do jego...  
się nie dokłada...  
wozie zrobił bez...  
awarii 220 tys. kil...  
po remoncie w cią...  
roku 47 tys. kilor...  
jest nie tylko kie...  
cuje także na równ...  
czami, zresztą gdy...  
kiego, jedzie sam...  
ba tu coś dodawać...  
Tadeuszowi Seweryn...

Co to znaczy „być dobrym pracownikiem” — zapytałam pana Jana Kowalika, który za takiego powszechnie jest uznawany. Czy ja wiem? To pojęcie różni różnie rozumieją. Dla jednych będzie to ten, który nisko się kłania, dla innych który głośno i mądrze mówi, jeszcze dla innych — ten który wypije. Czy ja wiem, że jestem dobry? Staram się robić co do mnie należy, być punktualnym, solidnym w robocie. To co mogę robić to robię. Praca jak praca, raz jest lepiej, raz gorzej, ale pracować trzeba wszędzie. „Pan Kowalik pracuje tu od zawsze”, to znaczy od momentu jak powstała zajezdnia przy Gwardii, ale tak w ogóle w przedsiębiorstwie to od roku 1945. Pamięta robotę na Wawrzyńca, w Czyżynach i Bieńczykach. Teraz jest „Na Woli”.

„Porównywać, proszę pani, pracy teraz i wtedy nie ma co. Toć to przecież niebo a ziemia. Po wojnie na Wawrzyńca pracowało się na polu, pod gołym niebem. Zima, lato leżało się na ziemi pod autobusem i naprawiało. Teraz jest o wiele lepiej pod tym względem, ale... Widzi pani, to jest nowa zajezdnia i „od zaraz” była zrobiona niesolidnie. W kanałach nie ma właściwych odpływów, brak czysciwa, ba, nawet zwykłej miotły nie ma. Jest też dziś i gorzej, ot cho-

ciażby kiedyś kierownik dojrzał mnie z połowy ulicy, zagadał tak po swojemu, serdecznie. Dziś tego nie ma, chyba, że już musi coś powiedzieć, bo „na mnie wejdzie”. Dlaczego tu tyle lat pracuję? Człowiek się przyzwyczaił i tak już został na stałe.”

Miedzy wierszami w wypowiedziach pana Kowalika wyczułam żal. Wynikało z jego wypowiedzi, że jakby lepiej opłacało się czyścić klamki i nisko się kłaniać, wtedy i o odznaczenia, a i profity łatwiej. No cóż, on jest człowiekiem, który właśnie tego na szczęście — robić nie potrafi. Nie jest więc głośnym „zasłużonym i odznaczanym”, jest po prostu bardzo dobrym pracownikiem. Czy to jednak takie proste i co znaczy „dobry pracownik”? Mówią pracownicy brygadzysty Jana Kowalika: „Znałem wielu brygadzystów, pracuję w przedsiębiorstwie osiem lat, ale takiego jeszcze nie. Z nim nigdy nie mamy kłopotów. On się naprawdę zna na pracy. Nam mistrz, kierownik nie są potrzebni, wszystko się załatwia z nim. Widzi pani, on nawet jak jest zdenerwowany, nie odgrywa się na nas, nie jest wulgarny. U niego nie ma tak jak ja to jeszcze pamiętam: przyszedł człowiek po szkole, chciał się szybko nauczyć. Mógł owszem, ale jak postawił



gorzał. U niego jeszcze się nie zdarzyło, by odmówił pomocy. Idzie i pokazuje, ile młodych on już wypuścił? Ten kto z nim popracował, nie mógł być zły. To naprawdę bardzo dobry fachowiec”.

„Pracę zawsze zaplanuje tak, że mistrzowie i kierowni-

na jego temat przełożeni? Jego mistrz powiedział, iż przez 24 lata swojej pracy zawodowej w różnych miejscach, takiego człowieka nie spotkał. On robi dobrze także wtedy, gdy wie, że straci. Jest bardzo uczciwy, umie sobie i innym pracę zorganizować, u niego nie ma przestojów. Jak coś zrobi, można w ciemno podpisywać, wiadomo na pewno, iż fuszarki nie ma. Kierownik zmian: „Lepszego fachowca nie mam. Dla niego nie ma znaczenia czy ma nadzór, czy nie, zawsze robi tak samo dobrze. To chyba jedyny mój brygadzysta, którego ludzie do mnie nie przychodzą, wszystko załatwiają z nim. Jeżeli on z czymś przyjdzie, to tylko wtedy gdy naprawdę sam nie przeszkoczy problemu”.

Zastępcy kierownika Zakładu: „On jest niewidoczny, to pracownik mówka. Nie chodzi, nie użala się tylko robi, i to jak robi? On, wystarczy, że posłucha silnika i już wie, co mu jest. Ile on już młodych wyszkolił i robi to chętnie. Jemu roboty nie trzeba przydzielać, bierze kartki z wozów i robi. Mimo że dojeżdża z Lisszki, nigdy jeszcze się nie spóźnił. Przy pracy myśli, umie sobie poradzić. On nie pracuje na zasadzie „byle by mój wózek wyjechał”, a że na innej zmianie kolega będzie miał zdekomputowany autobus? Coś

## JAN KOWALIK

# CUDEK

ak pracuję tu do  
epiej się w przed-  
ludziom pracuje.  
warsztat, umy-  
atnie byli razem.  
wszystko osobno.  
ie dostawało się  
ubrania. Obecnie  
trudno o wszyst-  
no jak i drugie  
Praca stała się  
Na przykład, przy  
waskotorowych  
zowiek narobił, a  
dźwigi. Pracy to  
niałem dużo. Wi-  
m szczęście do  
le ja tę pracę po-  
nie Cudku, który  
dzadzie członkiem  
ierownika ds. za-  
Andrzej Grochola:

„Pracownik długoletni, zdy-  
scypinowany. Nie pamiętam  
zeby się kiedy do pracy spóź-  
nił, nie mówiąc o jej opuszc-  
czeniu. Pracowity, spokojny  
bezkonfliktowy, zaangażowa-  
ny, sumienny, rzetelny”.

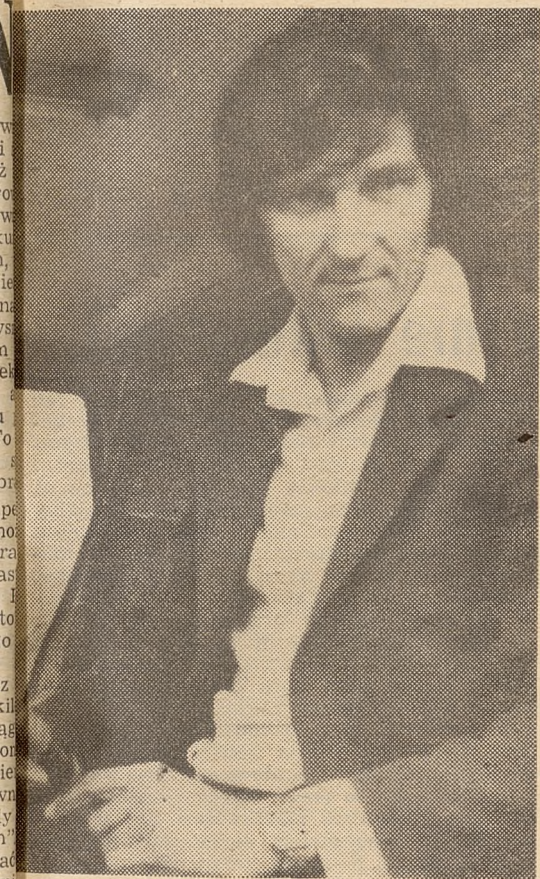
St. mistrz **Stanisław Sta-  
chak**:

„Znam go od 27 lat. Zaw-  
sze zdyscypinowany, sumien-  
ny, bardzo dobry pracownik.  
Z takimi ludźmi jak On ni-  
gdy nie ma w Zakładzie kło-  
potów. Jest wzorem i przy-  
kładem dla młodszych kole-  
gów”.

Brygadzysta **Zbigniew Kar-  
wat**:

„Zdyscypinowany, dokład-  
ny w pracy i po gospodarstwu  
do niej podchodzący”.

M. B.



ta się zda-  
r-  
ysli pan  
Je przecie  
wzi są ró-  
nie wszy-  
ktnie. Ja  
je, ci co ze  
mbrzy”.

## Ze wspomnień Marcina Waligóry

**W** kilku numerach „Gaze-  
ty Krakowskiej” snuł  
swoją niecodzienną opo-  
wieść — przyczynek do histo-  
rii ruchu robotniczego —  
**MARCIN WALIGÓRA**, były  
KPP-owiec, działacz partyjny  
po wojnie, który przez 27 lat  
toczył bój o odzyskanie ode-  
branej mu legitymacji, były  
przewodniczący Rady Narodo-  
wej m. Krakowa w latach 50-  
tych. W swoich wspomnie-  
niach napomknął, iż przed  
wojną pracował w naszym  
przedsiębiorstwie, toteż uzna-  
liśmy za stosowne zwrócić się  
do tego formatu działacza ro-  
botniczego z prośbą o garść  
wspomnień dotyczących „MPK-  
owskiego” fragmentu w jego  
nietuzinkowym życiorysie. Oto  
co, zaskoczony nieco naszą  
prośbą, Marcin Waligóra przy-  
wołał w swojej pamięci:

„W 1938 r. zostałem rad-  
nym miasta Krakowa i nale-  
żałem do tzw. Rady Nadzor-  
czej. Tramwaje były wtedy  
spółką, a dyktował im  
niejaki **Polaczek**. On też czę-  
sto przychodził na robotę. Po-  
niem że byłem tym radnym,  
członkiem Rady, której on  
podlegał, czuł przede mną res-  
pekt i witał się ze mną. Ja

robiłem przy torowiskach, no  
więc człowiek był brudny, ob-  
szarpany. Był to okres bez-  
robocia. Ja byłem jedynym ra-  
dnym w Krakowie bezrobo-  
tnym, zresztą wybrali mnie  
bezrobotni, bo ja byłem z tzw.  
funduszu pracy. Skierowano  
mnie więc do tych torowisk,  
ale nie wypadało, w ocenie  
władz, aby członek Rady Nad-  
zorczej pracował kilofem na  
torowisku, a ja znów nie  
chciałem się z tego wycofy-  
wać, bo chciałem mieć z ro-  
botnikami bezpośredni kon-  
takt, jako że byłem przewo-  
dniczącym organizacji robotni-  
ków ziemnych, ale właśnie  
dlatego władze sanacyjne po-  
stanowiły mi dać jakąś „le-  
pszą” robotę. Skierowano mnie  
więc do magazynu w tramwa-  
jach, argumentując to niby  
wielkim do mnie zaufaniem,  
w rzeczywistości zaś chodziło  
o to, aby mnie unieszkodliwić,  
żeby nie miał styczności z  
robotnikami; to była ich poli-  
tyka. Tkwiałem więc w tych  
czterech ścianach magazynu  
od jesieni 1938 do wybuchu  
wojny. Pierwszą wypłatę tzw.  
„miesięcznego” otrzymałem  
właśnie w momencie wybu-  
chu wojny. Umundurowano

mnie też i otrzymałem nawet  
maskę gazową.

Krótki to był okres tej mo-  
jej tramwajarskiej pracy, ale  
dosyć intensywny, gdyż od ra-  
zu poznałem wszystkich przy-  
wódców robotniczych, zwłasz-  
cza związkowych. A były tu  
związki klasowe pod egidą  
PPS-u (Związek Zawodowy  
Pracowników Użyteczności  
Publicznej) i był też związek  
chadecki. Ten związek tzw.  
„czerwony” był bardzo silny  
(w przeciwieństwie do chade-  
ckiego). Był to, można powie-  
dzieć, oddział przodujący, któ-  
ry swoją siłą, jedność i soli-  
darność z klasą robotniczą de-  
monstrował szczególnie na 1  
Maja. Szli pierwsi w pocho-  
dzie, z czerwonym sztanda-  
rem, w mundurach, z własną  
milicją porządkową i własną  
orkiestrą.

Związkowcy tramwajarscy  
stanowili siłę, bo byli to lu-  
dzie bardzo solidarni, o wy-  
sokim poziomie uświadczenia,  
o czym można się było  
przekonać na burzliwych ze-  
braniach w Domu Tramwaja-  
rza. Stanowili wzbudzającą  
zazdrość elitę robotniczą tak-  
że dzięki wysokim stosunkowo

oraz wykonywał falsyfikaty  
dokumentów.

W miarę zbliżania się  
frontu następowało ogolaca-  
nie zakładu z urządzeń i ma-  
szyn. Towarzysze nasi i w  
tym wypadku podjęli działa-  
nia sabotażowe. Ukrywali co  
ważniejsze urządzenia, a na  
to miejsce ładowano do  
skrzyń worki z piaskiem.  
Dzięki ich działalności nasze  
przedsiębiorstwo nie poniosło  
dotkliwych strat w parku ma-  
szynowym.

Nadszedł wreszcie oczeki-  
wany przez wszystkich dzień  
wyzwolenia przez Armię Ra-  
dziecką naszego miasta. Kra-  
kowskie tramwajarze przystą-  
pili do usuwania zniszczeń i  
wznowienia komunikacji. 25  
stycznia reaktywowana zo-  
stała działalność związku za-  
wodowego, na którego czele  
stał delegat PPR **Józef Cho-  
dak**. Towarzysze z PPR i PPS  
biorą aktywny udział w akcji  
parcelacji gruntów i zabez-  
pieczaniu majątków oraz w  
organizowaniu terenowych or-  
ganów władzy ludowej.

Akcje te przebiegały w at-  
mosferze ostrej walki poli-  
tycznej i klasowej. Obok tych  
akcji prowadzona jest działa-  
ność w samej PPS, która do-  
minowała w naszym przed-  
siębiorstwie. Odrodzona PPS  
odrzucała antykomunistyczne  
koncepty z okresu między-  
wojennego i przyjęła opraco-  
wany przez PPR program so-  
cjalistycznych przeobrażeń.  
Dlatego też w 1946 roku dzia-  
lacze PPR i PPS wspólnie  
działali w okresie referendum  
ludowego. Mimo działającej  
na Podhalu dywersyjnej ban-  
dy „Ognia” krakowskie tram-  
wajarze szli propagować ha-  
sła socjalizmu w wioskach  
województwa krakowskiego.

W grudniu 1948 r. nastąpiło  
zjednoczenie PPR i PPS. U-  
tworzona w wyniku tego Pol-  
ska Zjednoczona Partia Ro-  
botnicza przejęła kierowni-  
ctwo społeczno-polityczne ży-  
ciem Polski Ludowej. Nastą-  
pił nowy rozdział w historii  
ruchu robotniczego.

zarobkom i stałości pracy ch-  
warowanej pragmatyką.

Pamiętam czołowych dzia-  
laczy tego związku, takich jak  
**Karton**, **Nowakowski**, czy mo-  
cno ścierający się z prawicą  
**Chodak**. Wspominam też  
**Eichnera**, chociaż bardziej z  
jego działalności sabotażowej  
na początku wojny. Tramwa-  
jarze mogli liczyć przede  
wszystkim na swój związek,  
gdyż my jako radni (myślę tu  
jeszcze o Kartonie, bo nie je-  
stem pewien czy Chodak był  
już przed wojną radnym) nie-  
wiele mogliśmy dla tramwa-  
jarzy zdziałać na forum Ra-  
dy — poruszanie ich żywo-  
tnych problemów spotykało  
się z wyrzuceniem z sali  
obrad.

Cóż, czas zatarł w pamięci  
nazwiska i zdarzenia. Bliższe  
mi są powojenne kontakty z  
MPK, kiedy to jako przewo-  
dniczący Miejskiej Rady bra-  
łem żywy udział zarówno w  
likwidacji linii tramwajowej  
w Rynku Gł. i na Floriań-  
skiej, jak również w urucha-  
mianiu nowych linii, m. in.  
pierwszej do Nowej Huty, ale  
to już dzieje bardziej znane”.

Spisał: **Z. ZYGMA**



## Z rodzinnego albumu



Kolejne zdjęcia archiwalne pochodzą z rodzinnych albumów państwa Marii i Franciszka Kwisków. Zostały wykonane w 1944 roku m. in. na pętli łagiewnickiej. Szerzej o losach tej tramwajarskiej rodziny napiszemy w najbliższych numerach, dziś jedynie informacja, iż pani Maria przez dwa okupacyjne lata pracowała jako konduktorka, a do pracy w MPK (jako operator urządzeń elektrycznych Wydziału Sieci i Podstacji) wróciła w 1966 roku i przepracowała 13 lat, do emerytury. Pan Franciszek pracował w przedsiębiorstwie od 1937 roku początkowo jako konduktor, następnie motorowy i pracownik warsztatów stolarskich. Zmarł w 1962 roku. Tradycję podtrzymuje córka — Teresa, a także inni członkowie rodziny.

PS. Wiemy już, iż na zdjęciach znajdują się m. in. pan Łękowski (był nauczycielem motorniczych podczas okupacji), pan Drebnicki (kontroler) i pani Senio.

# Równo czy sprawiedliwie

Opracowana w naszym przedsiębiorstwie i wprowadzona w życie we wrześniu ub. r. nowa siatka płac spotyka się coraz częściej z krytyką ze strony części naszej załogi. Protestują najczęściej kierowcy i motorowi, choć i inne grupy zawodowe popierają te protesty, a argumentacja ich jest następująca: „Jeździmy wszyscy w podobnych warunkach, takim samym taborem i po tych samych ulicach, dlaczego więc w tej samej grupie zawodowej występuje tak duże różnicowanie płac tj. stawek płacy podstawowej, od dwudziestu kilku do czterdziestu złotych za godzinę pracy”. Argumentacja na pozór słuszna i hasło jednokowej płacy za jednakową pracę wydaje się być bezdyskusyjne.

Przeanalizujmy jednak motywy przemawiające za różnicowaniem płac. Czy znajdzie się taki kierowca lub motorzysta, który gotów jest zapewnić że wszyscy jego koledzy mają jednakowe kwalifikacje zawodowe, że praca wykonywana przez każdego z nich jest rzeczywiście taka sama? Czy można jednakowo oceniać pracę kierowcy — nowicjusza, który niedawno ukończył DM-kę z pracą starego kierowcy, który zna już nie jeden

typ samochodu i silnika, który przyczynę uszkodzenia wozu potrafi stwierdzić na podstawie głosu pracującego silnika, potrafi takie uszkodzenie sam usunąć? Jeszcze większy problem powstaje, gdy przychodzi nam oceniać jakość pracy. Jak wynagrodzić tych, którzy ze swoich obowiązków wywiązują się sumiennie, którzy dbają o stan samochodu, ogumienia, lub o wagon? Jak przekonać motorniczych i kierowców, że warto dbać o dobrą obsługę pasażerów, podjeżdżać na końcówkach na przystanki dla wsiadających, zabierać pasażerów przy wyjazdach i zjazdach do zajezdni? Nie pracujemy, niestety, jednakowo, byśmy mogli domagać się jednakowej płacy. A że tak jest służy przykładem: kilka dni temu wsiadłem do autobusu linii „164”, który dopiero co wyjechał z zajezdni, bo widać było że był świeżo myty. Tak, myty, lecz wcale nie znaczący, że był czysty. Wprawdzie na podłodze były jeszcze małe kałuże, ale przed polaniem wodą nikt nie pokwapił się zmyść całego piachu, który nadal był widoczny w kałużach, na siedzeniach i suficie znać było smugi rozmazanego brudu.

Czy obrzędnym, który tak „umyli” wóz i kierowcy, który

zdecydował się wyjechać takim autobusem na ulice miasta należy się taka sama stawka płacy jak kierowcom obrzędnym sumiennie wypełniającym to co do nich należy? To tylko jeden przykład niewypełniania obowiązków, ale nie jedyny — niestety. Kto w tej sytuacji znajdzie inny sposób jak własnie płacić, by przekonać niesumiennych, że warto dobrze pracować? Jaki na razie nikt czegoś takiego nie wymyślił i tylko różnicowanie płac daje możliwość egzekwowania od pracowników tego co do ich obowiązków należy. Jak wobec przytoczonych faktów pogodzić wspomniany na wstępie postulat zrównania płac poszczególnych grup zawodowych? Nie jest on chyba realny do tego, dopóki nie będzie równa praca wszystkich, bo skoro tak nie jest, płacić równo wcale nie będzie znaczyło płacić sprawiedliwie. A jeśli chcemy tego dokonać, by wszyscy kierowcy mieli mniej więcej równe zarobki, apelujmy wprost do naszych kolegów by wszyscy jednakowo dobrze pracowali, a może też warto by było, nim zgłosimy pretensje, że inni więcej od nas zarabiają, spojrzeć jak też ich praca wygląda w porównaniu z naszą.

A. ZYZMAN

## Późne wyjazdy

# Czy znajdziemy na nie lekarstwo?

Jeździmy, jako całe przedsiębiorstwo, coraz lepiej, ale do doskonałości, jak okazuje się, jeszcze dużo nam brakuje. W ostatnim okresie prawdziwą zimą stały się późne wyjazdy i to w obu trakcjach, choć szczególnie niekorzystnie wygląda to w trakcji szynowej. Fakt, że argumenty nadzoru z obu zajezdni brzmią całkiem przekonująco: ciasnota w zajezdniach utrudnia szybkie i sprawne wyjazdy, kłopoty z zasilaniem w ZTH w każdej chwili grożą zablokowaniem wyjazdu w ogóle, nawet i drobna awaria już za zajezdnią blokuje wyjazd pozostałych wozów, przyczyną są zauważone w ostatniej chwili awarie i uszkodzenia wozów, w końcu te późne wyjazdy są zbyt drastycznie liczone, a niepotrzebnie bo część z nich jest i tak nadrabiana na trasie. Ale...

Przyjrzyjmy się nieco bliżej temu „ale”, czyli przedostatniemu z przedstawionych wyżej argumentów — zauważonym w ostatniej chwili awariom i usterkom. Takich sytuacji właśnie nie powinno być — od dłuższego bowiem czasu zarówno kierowcy jak i motorowi (jedni więcej drudzy mniej) mają obowiązek przychodzenia wcześniej do pracy, po to właśnie, by mogli sprawdzić stan techniczny swoich pojazdów. Dwadzieścia czy nawet czterdzieści minut powinno wystarczyć na dokładne sprawdzenie wyjeżdżającego taboru, tym bardziej, że czas ten jest czasem płatnym. Tymczasem, rzeczywistość wygląda zupełnie inaczej. Niektórzy prowadzący pojazdy zjawiają się jednak w pracy w ostatniej chwili przed godziną wyjazdu i bez sprawdzenia pojazdu wyjeżdżają na trasę. Nic więc dziwnego, że zdarza się, że awaria zauważona jest przed dyspo-

zytornią, w bramie, czy tuż za bramą. Jak dotychczas, nie zdarzyło się słyszeć, by komukolwiek potrącono zapłatę za ten dodatkowy czas, dlatego, że do pracy przyszedł zbyt późno, a szkoda, bo może wówczas ci którzy lekceważą swoje obowiązki byłoby bardziej zainteresowani w ich sumiennym wypełnianiu. Niektórzy potrafią głośno mówić o tym, że inni biorą za darmo pieniądze, podczas gdy sami biorą je bez żadnych skrępowań i trudno ich przekonać, że powinni wcześniej zjawiać się w pracy. To właśnie ich nierzetelność sprawia, że odpowiedzialność za zbyt dużą ilość późnych wyjazdów spada na całą załogę zakładu.

Czy nie ma na nich sposobu? Uważam, że jest. Po prostu trzeba konsekwentnie przestrzegać zasady, że płaca za wcześniejsze przychodzenie do pracy należy się tylko wtedy, gdy pracownik rzeczywiście jest w pracy. Nie można bowiem dawać ludziom pieniędzy za nic, a nawet gorzej niż za nic, bo otrzymują je za to, że udowadniają iż nadal aktualna jest zasada „czy się robi, czy się leży...” Takie dawanie ludziom pieniędzy nie służy niczemu innemu jak tylko demoralizacji całej załogi i dopóki z tym nie skończymy, nie możemy liczyć na poprawę naszej działalności. Ogólnie biorąc są dwa sposoby jej poprawy: albo przez wzrost ilości taboru, albo przez lepszą pracę i lepszą jej organizację. W sytuacji, gdy przez najbliższe lata nie możemy liczyć na zwiększenie ilości taboru, pozostaje nam to drugie.

Dyscyplina we wcześniejszym przychodzeniu do pracy nie stanie się antidotum na późne wyjazdy, nie zlikwiduje ich w ogóle, ale zaczniemy od najprostszego.

A.Z.

# W Krakowie też było getto

(Dokończenie ze str. 1)

dzi, całymi godzinami stali o głodzie na słońcu, deszczu czy mrozie. Mieszkania ich tymczasem były ograbiane z resztek dobytka. Z apeli takich nie wszyscy wracali do swych domów. Wielu umierało z wyczerpania. Stosunek Niemców do Żydów był nieludzki. Przejeżdżając przez getto widziałem jak żołnierz niemiecki uderzył kółką kobietę, która przewróciła się i już nie wstała. Kiedy przejeżdżałem w tym dniu po raz drugi przez tę ulicę, kobieta leżała w tym samym miejscu na bruku. Innym znów razem zauważyłem jak Niemcy biją kilku mężczyzn przechodniów, z których jeden prawdopodobnie wioził w wózku małe dziecko. Kiedy po raz drugi przejeżdżałem przez tę ulicę, w

miejsu, w którym się to działo, pozostał tylko wózek z dzieckiem. Często bez powodu Niemcy strzelali w okna mieszkań Żydów. Najtragiczniej jednak zapisał się w mojej pamięci dzień likwidacji getta. Na apel przy placu Zgody, zgłosić musieli się wszyscy Żydzi. Niemcy przystąpili do segregacji. Chodziło im bowiem o siłę roboczą — przeniesienie młodych zdrowych ludzi do przygotowanego już w Płaszowie obozu pracy. Apel trwał wiele godzin. Ludzie kłęczeli. Wielu z nich nie doczekało jego końca.

Inż. Stanisław Czajkowski przewodniczący Koła ZBoWiD w MPK, również pracownik ówczesnej Miejskiej Kolei Elektrycznej, był przypadkowym świadkiem prowadzenia

Żydów w dniu likwidacji getta do obozu pracy w Płaszowie i tak to wspomina...

„Ulicą Wielicką szli ludzie, zupełnie wycieńczeni, w różnym wieku, niektórzy chorzy. Padali, a Niemcy ich bili i strzelali do nich... Ulicą płynęło dużo krwi. Trupy rzucano na jadące obok samochody ciężarowe. Była to krwawa droga likwidacji krakowskiego getta”.

Tyle naoczni świadkowie, pracownicy Miejskiej Kolei Elektrycznej później MPK, których poprosiłam o garść wspomnień z okupacyjnego Krakowa. Tym razem były to wspomnienia o tragedii mieszkańców tego miasta, których winą było tylko to, że urodzili się Żydami.

MARIA BUBACZEWSKA

# 1 MAJA 1983 r.

(Dokończenie ze str. 1)

kich tych uroczystościach nigdy nie zabrakło reprezentantów naszej załogi. Uczestniczyli w nich całe pokolenia rodzin „tramwajarzy”, podkreślając jak zawsze solidarność ze światowym ruchem wyzwoleniowym, z klasą pracującą całego świata, oraz poparcie dla słuszych poczynań naszych władz centralnych, zmierzających do rozwoju gospodarczego i politycznego kraju.

Rok 1981 — przez kraj przechodzi fala protestów skutecznie podtrzymywanych przez wrogie ośrodki. Ale i w tym roku, jak i w następnym nasza załoga mimo nawoływań do bojkotu uroczystości, bierze — może nie tak licznie jak dawniej — ale zgodnie z tradycją udział i razem z orkiestrą, nieodłączną wizytówką naszego przedsiębiorstwa dumnie wkraczają na płytę Rynku. W tegorocznych uroczystościach, godnie będziemy repre-

zentować nasze przedsiębiorstwo, które posiada przecież już 100-letnią tradycję ruchu robotniczego. W dniu 1 Maja zamykamy nasze przywiązanie i jedność klasy pracującej, poparcie dla słuszych poczynań partii i rządu, zmierzających do wyprowadzenia kraju z kryzysu

Na zakończenie przytaczam apel Tymczasowej Rady Krajowej PRON: „Nie pozwólmy, aby zakłócone zostały obchody święta 1 Maja, rocznicy uchwalenia Konstytucji 3 Maja i „Dnia Zwycięstwa” Uczynimy wszystko, aby miały one godny przebieg. Niech służą narodowemu pojednaniu! Nie pozwólmy też zakłócić przygotowań do wizyty w Ojczyźnie naszego wielkiego rodaka, papieża Jana Pawła II. Niech ład i spokój będą trwałą wartością w naszym życiu publicznym”.

T. ZWOLIŃSKI

## Kto najlepszy

W przedsiębiorstwie podsumowano ostatecznie wyniki współzawodnictwa międzydziałowego za drugie półrocze ub. roku. Po ostatecznych zmianach ilości punktów, ustalono, iż najlepsi byli w grupie pierwszej w Zakładzie Taksówek — 108 punktów. Drugie miejsce zajął zakład z Bieńczyca i trzecie ZA — Bieńczyce.

W grupie drugiej pierwsze miejsce Zakład Sieci i Podstawy, drugie ZNT, oraz trzecie Zakład Budowlany.

W ostatniej grupie, trzeciej, kolejność jest następująca: Nadzór Ruchu, Wydział Socjalno-Bytowy i Taryfowo-Biletowy.

Zwycięzcom gratulujemy.

(F. S.)

## Podziękowania emerytów

Rada Oddziałowa Emerytów i Rencistów NSZZ MPK Kraków pragnie — za naszym pośrednictwem — podziękować zespołowi „Wagonik”, który społecznie wystąpił podczas uroczystości Dnia Kobiet oraz kierownictwu Ośrodka Szkolenia Zawodowego Kierowców — zwłaszcza Waldemarowi Mroczkowi, Jadwidze Motyka-Rudnik i Kazimierzowi Olejko — za pomoc w transporcie paczek dla chorych emerytów i rencistów. My również dziękujemy.

## LISTY OPINIE POLEMIKI



W nawiązaniu do artykułu A. Gieleckiego „Czy krakowskie autobusy muszą mieć pięciocyfrowe numery inwentarzowe” („Sygnały” nr 7) uprzejmie informuję, że obecne zmiany w systemie numeracji autobusów nie mają nic wspólnego z „zastosowaniem nowoczesnych metod obliczeń komputerowych”.

Uważam, że pan Gielecki zamiast snuć przydługie rozważania filozoficzne, powinien zwrócić się do autorów projektu nowej numeracji o wyjaśnienie jej celowości i niezbędności. Takiego rozwiązania wymagają podstawowe zasady prowadzenia dyskusji także na poziomie publikatorów zakładowych.

Nie rozumiem też, jak „piszący ten artykuł, któremu nie obca jest problematyka szczegółowych zastosowań elektronicznej techniki obliczeniowej” wyobraża sobie możliwość zarezerwowania w ramach czterocyfrowego symbolu cyfrowego dwu cyfr dla określenia zakładu eksploatacyjnego i typu autobusu. Przy zachowaniu tych wyróżników (a o to według mojego rozeznania głównie chodzi w nowej numeracji) dla jednego zakładu pozostałoby 99 cyfr, które stanowiłyby numer porządkowy pojazdu. Byłoby to przynajmniej dla autora rozwiązanie do stosowania przez szereg lat. Trzeba tylko jeszcze założyć, że

ilość pojazdów będzie się zmniejszać. W przeciwnym przypadku wnioski pana Gieleckiego wypływają chyba ze znajomości nowej arytmetyki komputerowej, z którą nas zapozna w następnym numerze.

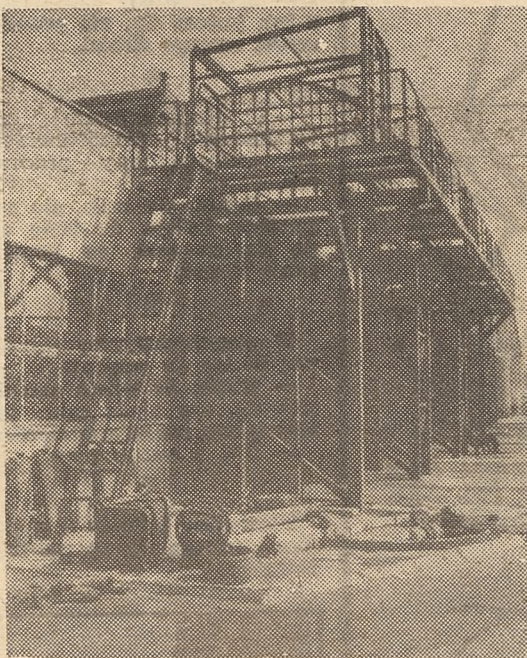
Kierownik Działu  
Elektronicznej Techniki  
Obliczeniowej  
(—) mgr E. KOPCZYŃSKI

\*

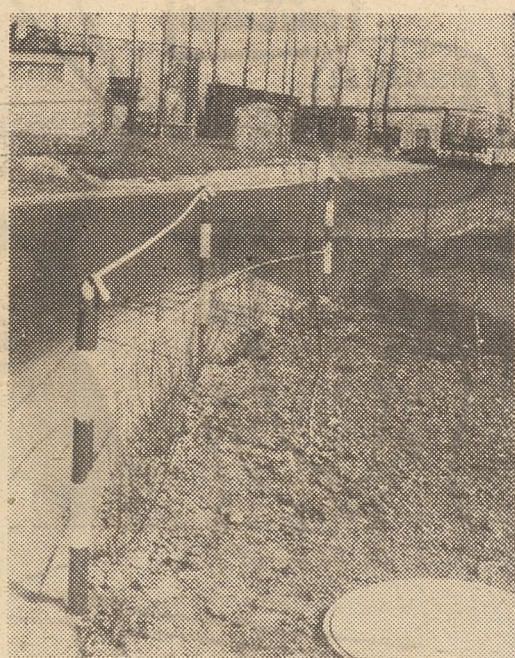
„Redakcjo,  
Napiszcie o Nim. Jest miły, uśmiechnięty i zawsze bardzo życzliwy dla swoich pasażerów. Nazywa się Krystian Stefiuk, jest kierowcą MPK — nr 8048, jeździ autobusem linii 108, pomiędzy Pl. Getta i bazami na Rybitwach. Czeka na dobiegających do autobusu, zabiera po drodze wszystkich późnialskich spieszących po pracy do domu. Słowa wdzięczności kwituje uśmiechem i zawadiackim mrugnięciem oka, mówiąc o Nim — porządny człowiek. Ułatwia to jakże trudne życie, dodaje otuchy i wiary, że nie jest z nami tak źle, że są wśród nas ludzie solidni i życzliwi. Bardzo go lubimy i cieszymy się, że jeździ razem z nami na tej trasie.

Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu w Krakowie można tylko pogratulować takiego Kierowcy — Człowieka”

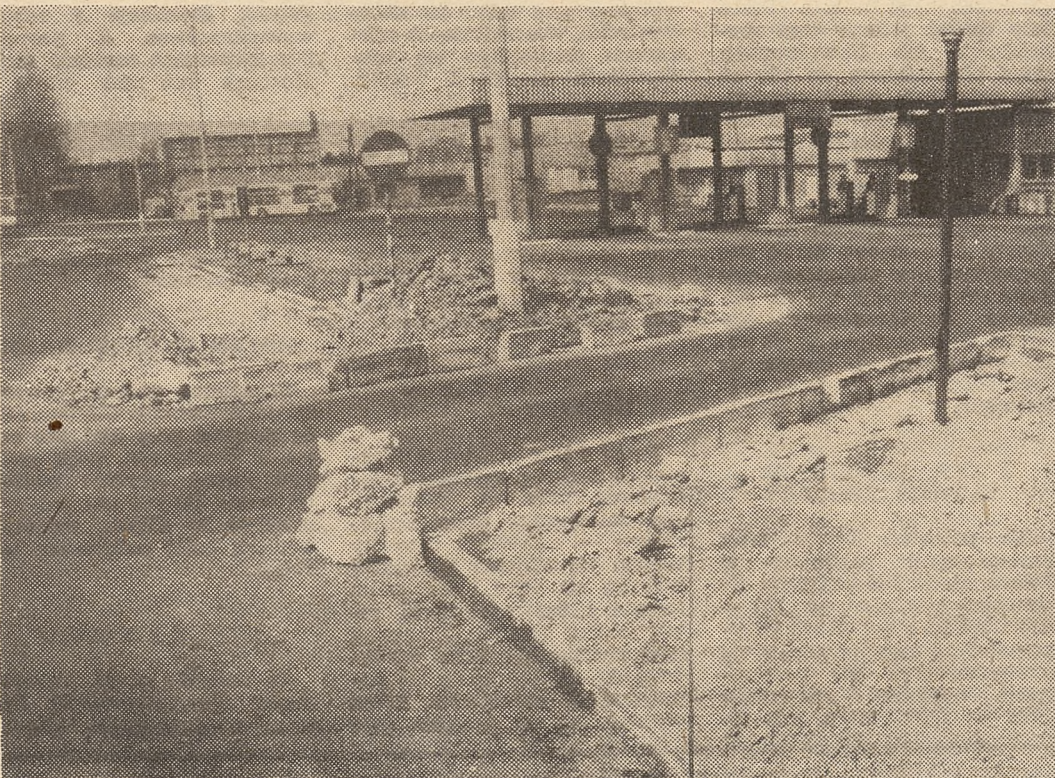
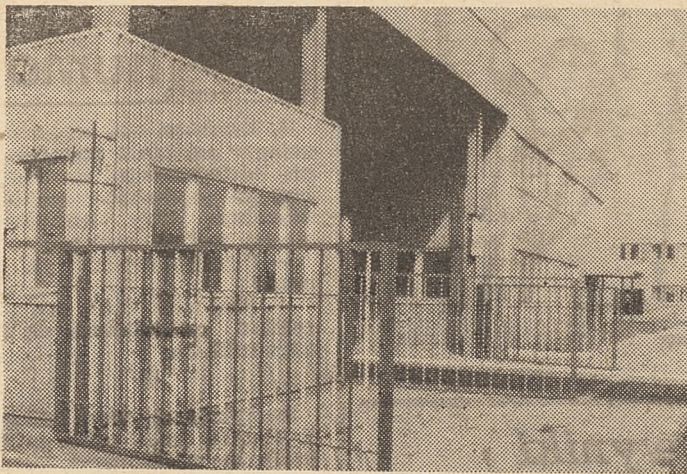
Taki list do „Gazety Krakowskiej” wysłał pracownicy Przedsiębiorstwa Handlowo-Technicznego Sprzętu Pożarniczego i Ochronnego „Suon” w Krakowie, ul. Obrońców Modlina 4.



Głośne wentylatory zostaną wyprowadzone z hali na zewnątrz. Właśnie wykonuje się potrzebne przybudówki.



Poustawiane barierki chronią trawniki przed dewastacją. Odmalowane, ładnie kontrastują z zasadzoną świeżą zielenią.



A to przykład „fachowego” wykonawstwa luków jezdni. Trzeba je teraz poszerzać, rujnując oczywiście chodniki. No cóż, tamta robota już została zapłacona. Na fuszerece jednych zarabiają drudzy. Zdjęcia STANISŁAW MAKAREWICZ

Barierki w bramie wjazdowej ułatwiają w miarę bezkolizyjny wjazd i wyjazd autobusów.

## Czy to ta Wola?

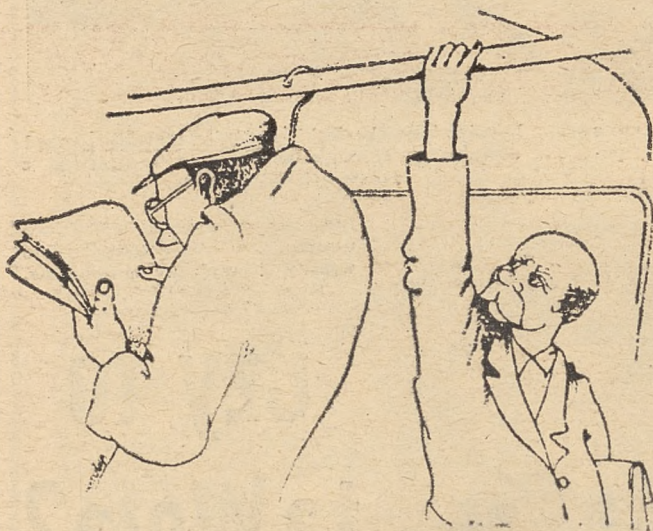
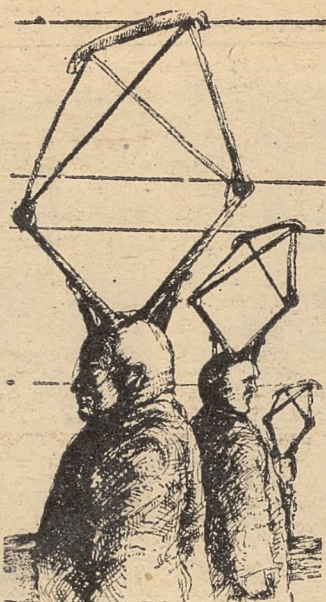
Jeszcze rok temu do ZAW wybierałam się nie bez obaw. Jeżeli było lato i piękna pogoda kurzyło się tam niczym w kamieniołomach. Co się działo gdy był deszcz, lepiej nie mówić. Jakże inaczej tam dziś. Załoga w czynnie społecznym uporządkowała teren, wysprzątała place, poustawiała barierki, wyrównała chodniki. Miło tu teraz, chociaż? Dobry nastrój szybko mija gdy wejdziesz do hali myjni. Zapada się wylewka posadzki, krzywy kanał, ale... miało być o porządkach. (F.S.)



Zieleń nie tylko posadzili, ale też dbają o nią.

URZĄD  
STANU  
CYWILNEGO

MYŚLAŁEM ŻE  
CHODZI CI  
O ZMIANEK  
ZAWODOWY



Bez słów

## Pierwsze wyniki badań radiestezyjnych

W nawiązaniu do notatki zamieszczonej w ostatnim numerze poczytnych „Sygnałów MPK” pragnę wyjaśnić, iż badania radiestezyjne przeprowadzałam na terenie Rozgłośni i Redakcji „Sygnałów”. Badania potwierdziły, że najlepsze warunki do pracy ma Rzecznik Prasowy, a ogólnie warunki radiestezyjne w rozgłośni należy uznać za przeciętne.

Znacznie ciekawsze wyniki uzyskałam w pomieszczeniach zaprzyjaźnionej redakcji. Specy-

ficzny układ hydropola, podwójne oko siatki szwajcarskiej i inne anomalie tworzą tzw. „block-head field”. Miejsca takie sprzyjają występowaniu NOL i innych paranormalnych zjawisk, natomiast utrudniają pracę koncepcyjną.

Mam nadzieję, że wyniki moich badań zostaną uwzględnione w praktyce i przyczynią się do lepszego poznania niektórych zjawisk...

Koleżanka z Radiowęzła

— Dlaczego w chwili gdy zatrzymał was wartownik podaliście mu nie swoje dane personalne?

— Byłem wtedy bardzo zły, a jak jestem zły, nie poznaje nawet samego siebie...

\*

— Nnnnnazywam się Nnnnnowak — przedstawia się kierownikowi nowy pracownik.

— Bardzo mi miło, ale pozwólcie kolego, że będę się do Was zwracać po prostu: panie Nowak.

\*

W przychodni przyzakładowej lekarz do pacjenta:

— Widzę, że wraca pan do zdrowia, czy zjada pan już cały talerz rosółu z apetytem?

— Nie, z makaronem.

\*

Kierownik jednego z zakładów zwraca się do swojego zastępcy:



— Niech mi pan znajdzie w naszym zakładzie energicznego, inteligentnego, zaradnego, idącego przebojem młodego człowieka, który nadawałby się na mojego następcę.

— I przyprowadzić go do pana?

— Ależ nie! Niech mu pan załatwi przeniesienie do innego zakładu.

\*

Spotykają się dwaj koledzy, z których jeden robił prawo jazdy na zakładowym kursie.

— No, i jak ci poszło, zdałeś?

— Zdawałem ostatni i jeszcze nie wiem...

— A kiedy się dowiesz?

— Jak instruktor wyjdzie ze szpitala...

\*

Po wejściu do autobusu jeden z pasażerów pieczolowicie ułożył na półeczce koszyczek, z którego po pewnym czasie spadło na sąsiada kilka kropel jakiegoś woniejącego płynu.

— Bimberek? — domyślnie pyta pokałany.

— Nie, foksterierek...

## Retro Tramway Stol. Król. Miasta Krakowa

Nr 13 WETO DLA DRUGIEGO TORU ROK 1883

Po Banku Belgijskim trakcję konną przejęło nowe towarzystwo „Tramwaj krakowski”. Debiut przed miejską Radą nie przebiegł zachęcająco. I tak na posiedzeniu nadzwyczajnym 12 lipca, na wniosek radcy dra Hajdukiewicza z sekcji ekonomicznej Rady:

„nad podaniem Towarzystwa kolei konnej, zowiącej się Tramwajem krakowskim, de pres. 11 kwietnia 1883 L. 10937 o pozwolenie założenia drugiego toru kolejowego obok istniejącego już toru wzdłuż obecnej trasy, przeszła Rada m. do porządku dziennego.

Jako pobudki do uchwalenia tego wniosku były następujące okoliczności i tak, że ul. Krakowska, Grodzka i Floryańska są zbyt wąskie, dlatego też w razie założenia drugiego toru tramwajowego nie mogłoby być mowy o łatwej komunikacji wozami i powozami. Jak również o możliwości składania materiałów opałow. budowlanych itp. a nadto łatwe zdarzyć by się mogły wypadki nieszczęśliwe”.

No cóż, przyszłość pokazała, że w swym postanowieniu ojcowie miasta nie byli zbyt konsekwentni. Ulicą Krakowską jeżdżą tramwaje w obie strony do dziś. Okazało się, że tramwaj nie jest aż takim zawałdą, jak myśłano. Chwalebna zresztą troska radców miejskich o swobodny ruch wozów i powozów miała zresztą inny podtekst: chodziło o uzasadnioną nieufność wobec „Tramwaju krakowskiego”. Ale o tym już w następnym odcinku...

(amb)



### WRACAJĄ WYSEPKI

Młodsze pokolenie wrocławian nie pamięta wysepek tramwajowych, których dawniej sporo było w ruchliwych punktach tego miasta. Przed laty nastał jednak czas gwałtownego ich likwidowania, gdyż stwierdzono, że nie są one potrzebne. Akcję przeprowadzono z dużą konsekwencją. Aliści ostatnio powiał nowy wiatr i wyseпки tramwajowe doczekały się we Wrocławiu rehabilitacji. Obecne władze komunikacyjne doszły do wniosku, że są one potrzebne i w znacznym stopniu przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa pieszych. Postanowiono je na powrót budować i jeszcze w tym roku plany te będą realizowane.

### 5 TYS. AUTOBUSÓW Z TASM „JELCZA”

Na początku br. z taśm montażowych zakładów w Jelczu zjechał 5-tysięczny licencyjny autobus typu „PR — 110”. Warto z tej okazji przypomnieć, że seryjną produkcję przeznaczonych dla komunikacji miejskiej autobusów „PR — 110” zalogą jelczań-

skich zakładów rozpoczęła w czerwcu 1976 r. Obecnie ten licencyjny pojazd budowany jest już w 90 proc. z części i podzespołów krajowych. Ponieważ import części przewidziany jest tylko do końca tego roku, w najbliższych miesiącach przewiduje się uruchomienie produkcji wszyst-

### ŚLIMACZE TEMPO BUDOWY ZAJEZDNI

Przed 7 laty zaczęto w Warszawie budowę zajezdni autobusowej przy ul. Stalowej. Nie dotrzymany przez wykonawcę — „Zelbet” umowny termin jej oddania upłynął z końcem ub. roku i sądząc po tempie i zaawansowaniu robót trudno brać serio kolejną datę przekazania MZK tej inwestycji, obliczonej na 300 pojedynczych autobusów, którą wyznaczono na przełom tego

i przyszłego roku. Na dobrą sprawę poza stanami surowymi, uzbrojeniem terenu i robotami nawierzchniowymi wykonawcy mają większość prac przed sobą. Została cała energetyka, instalacje i roboty wykończeniowe. A przecież bez sprawnego zaplecza technicznego nie ma mowy o

prawidłowym funkcjonowaniu przedsiębiorstwa.

### METRO W SZANGHAJU?

Przerwane podczas rewolucji kulturalnej w Chinach prace wstępne przy budowie metra w Szanghaju, mają podobno zostać wkrótce podjęte na nowo. Dotychczas jedynym miastem w ChRL, mającym miejską kolej podziemną, jest Pekin.

### LOWCY DECYBELI

Na budowie stacji „Kachowskaja” sierpuchowskiej linii moskiewskiego metra będą uło-

żone niezwykle tory antywibracyjne, na gumowych amortyzatorach. Projekt ten opracowali specjaliści z laboratorium kolei Instytutu Naukowo-Badawczego Transportu Kolejowego. Szyny kładzione są na całej długości dużych ram betonowych, co już nieco zmniejsza wibracje, ponadto

są izolowane od ścian i dna tunelu za pomocą specjalnych gumowych „poduszek”.

### W 1986 R. RUSZY BUDOWA METRA W HAWANIE

W 1986 r. w stolicy Kuby rozpoczeta zostanie budowa metra, które i tam uznano za najlepszy środek miejskiej komunikacji. Jeśli budowa będzie przebiegać zgodnie z harmonogramem, pierwszy odcinek podziemnej kolei zostanie oddany w 1991 r., a dalsze o długości 30 km, będą przekazywane sukcesywnie w latach następnych aż do 2000 r. Władze Hawany liczą, że uda się w ten sposób rozładować narastające trudności komuni-

kacyjne w aglomeracji, która dziś liczy już ponad 1,5 mln mieszkańców.

### ZAWINIŁO MPK

Jak doniosła jedna z wrocławskich gazet, pewien mieszkaniec tego miasta nie dotarł na czas na umówione spotkanie z dyrektorem tamtejszego MPK, który wytknął mu spóźnienie. „Bardzo przepraszam powiedział wówczas interesant, ale czekałem pół godziny na przystanku i nie nadjechał w tym czasie żaden tramwaj ani autobus...”

### JAZDY PRÓBNE W KUWEJCIE

W zakładach w Szekeks-harvar na Węgrzech powstał prototyp nowego autobusu miejskiego o długości 8 metrów, z 53 miejscami siedzącymi. Pojazd jest klimatyzowany, zaś karoserię i silniki do egzemplarzy próbnych dostarczyła zachodniemiecka firma Volkswagen-Man. Jazdy próbne są przeprowadzane w Kuwejcie, który zamówił partię tych autobusów.

(Oprac. l-k)