

SYGNAŁY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

UWAGA CZYTELNICY!

W związku z sezonem urlopowym i trudną sytuacją kadrową, jaką aktualnie przeżywa drukarnia prasowa, gazeta nasza będzie w okresie wakacji (do 30 września) wydawana raz w miesiącu. Tak więc następny numer „Sygnałów” ukaże się dopiero z datą 30 lipca. Wszystkich Czytelników za te zmiany gorąco przepraszamy.

Jedni o naszej niedawno otwartej przy ul. Rzemieślniczej stołówce mówią w samych superlatywach, inni twierdzą, że jedzenie jest niedobre, a w ogóle to w stołówce dzieją się rzeczy wolać o pomstę do nieba. Chciałem dowiedzieć się, która z diametralnie różnych opinii jest bliższa prawdy. Złożyłem więc dwie wizyty w stołówce. Pierwsza w godzinach popołudniowych, w czasie wydawania obiadów; w obszernej przestronnej jadalni, rozmawiałem z konsumentami. Oto ich opinie:

Gdzie na obiad? Do stołówki MPK

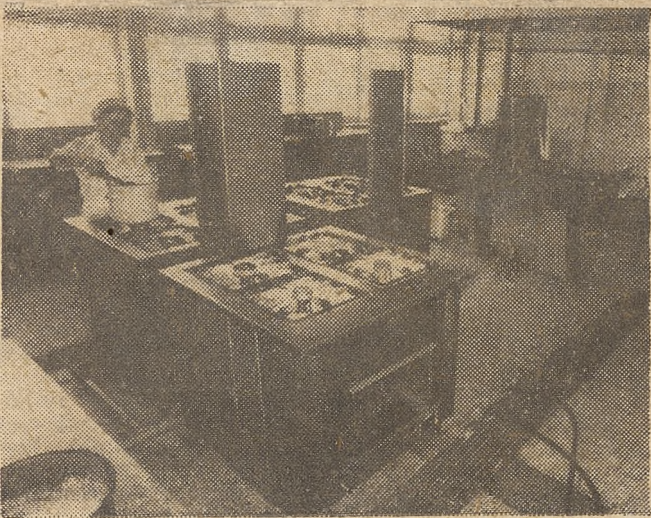
— Dzisiaj obiad mi bardzo smakuje. A normalnie też da się jeść, w każdym razie lepiej tu karmią niż w barze — mówi **Hubert Moszko** z Zakładu Transportu.

— Dobrze mnie tu karmią. Raz na początku zdarzyło się nieświeże mięso, ale tak to wszystko jak najlepiej, a zwłaszcza bardzo miła obsłu-

ga — to opinia żony pana **Mariana Szymanowskiego**, monter z Zakładu Budowlanego.

Także pracownicy przychodni przyzakładowej pochlebnie wyrażają się o obiadach.

Dla pewności oglądam jeszcze książkę zażeń. Jest tylko jeden wpis — podziękowanie (Dokończenie na str. 2)



Fot. Andrzej Makuch

GŁÓWNY CEL

CZŁOWIEK — BEZPIECZNA PRACA

18 czerwca br. obradowała w naszym przedsiębiorstwie Konferencja Samorządu Robotniczego. Jej sesja poświęcona była ocenie stanu warunków pracy oraz warunków socjalno-bytowych załogi.

Jak ważna to sprawa świadczy fakt iż dwie sesje w roku poświęcone są temu problemowi. Zagadnienie ochrony ludzkiego zdrowia, a często i życia jest — a raczej powinno być — równie ważne jak wyniki produkcyjne. Właściwie stało się zasadą w przedsiębiorstwie równorzędne traktowanie problematyki socjalno-bytowej z działalnością produkcyjno-usługową.

Tak stawia sprawę kierownictwo przedsiębiorstwa. Gorzej jest natomiast z realizacją tych założeń przez średni dozór techniczny. W pogoni za realizacją zadań planowych niejednokrotnie koncentrują się pracownicy na zapewnieniu w miarę sprawnej komunikacji tolerując nieprzestrzeganie przepisów BHP. Zwrócono na to uwagę w informacji Komisji Socjalno-Bytowej, jak też mówił o tym kierownik Działu BHP mgr **A. Dobrowolski**. Jeżeli dodamy do tego pogarszającą się organizację, dyscyplinę i kulturę pracy, nadmierne zagęszczenie stanowisk pracy, przestarzały i wyeksploatowany park maszynowy — efekty nie dadzą długo na siebie czekać. Co prawda w stosunku do roku 1975 znacznie zmniejszył się wskaźnik wypadkowości, to jednak w bieżącym roku za pięć miesięcy niepokojąco wzrósł w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego. I tak na przykład w Zakładzie Napraw Tramwajów wzrost ten wynosi aż 25%. Na 41 wypadków przy pracy w przedsiębiorstwie 5 zaistniało z winy tak kierownictwa jak i poszkodowanych, a 7 z przyczyn obiektywnych, aż 28 z winy poszkodowanych i jeden z winy kierownictwa. Niepokojącym zjawiskiem jest także wzrost kolizji pojazdów

własnych. Jeżeli sami na siebie najeżdżamy to już bardzo źle.

Duże pole do popisu w zakresie poprawy warunków BHP ma średni nadzór techniczny, a z tym jak już pisałam różnie bywa. Niedopuszczalnym jest by mistrzowie brygadziści i kierownicy sami nie przestrzegali zasad BHP, czy też organizowali pracę, wbrew tym zasadom. A niestety tak się zdarza.

Nasz cel — to by praca była lżejsza i bezpieczniejsza, by ludziom zapewnić godziwy odpoczynek po pracy. Temu między innymi służy działalność socjalno-bytowa przedsiębiorstwa. Z roku na rok rosną nakłady na cele socjalno-bytowe i mieszkaniowe pracowników. Od trzech lat wszystkie zgłoszone dzieci pracowników wyjeżdżają na kolonie i obozy. Byłaby możliwość zapewnienia wszystkim wyjazdu na wczasy, gdyby nie tradycja urlopów w miesiącach wakacyjnych. Z konieczności więc w pierwszej kolejności wczasy przyznaje się rodzinom wielodzietnym, pracownikom samotnie wychowującym dzieci, bądź wykonującym prace uciążliwe dla zdrowia. Prowadzona jest opieka nad matkami samotnie wychowującymi swoje dzieci oraz rodzinami wielodzietnymi. Te osoby mają możliwość bezpłatnie wysłać dzieci na wypoczynek wakacyjny. Znacznie poprawiono warunki socjalne załogi oddając pod koniec ub. roku przychodnię zdrowia i w tym roku stołówkę zakładową.

Pomimo jednak ciągłej poprawy na tym odcinku wiele jest jeszcze do zrobienia. Ot chociażby wydawanie gorących posiłków dla kierowców i motorniczych przez cały rok. Zwalczali bowiem uwagę dyskutanci, iż w tych grupach zawodowych, schorzenia układu pokarmowego — to niemal już choroba zawodowa. Wiele jednak spraw — jak powiedział dyrektor przedsiębiorstwa **Iganczyk Wilk** — to działania, wieloetapowe, nie da się ich zalać od zaraz.

FILOMENA SERWIN

• Zakład Torów rozpoczął ponadplanowy remont bieżący torowisk przed zajezdnią tramwajową w Podgórzu od strony ul. Rzemieślniczej.

• Zakład Naprawy Autobusów dokonuje przeglądów zerowych autobusów PR-110-U, przyjętych do przedsiębiorstwa w bieżącym roku w ilości 50 sztuk.

• Od 22 do 26 czerwca br. trzynastoosobowa grupa sportowców z MPK brała udział w spartakiadzie letniej w Kraftverkehr-Dresden. Nasi sportowcy startowali we wszystkich konkurencjach, a w piłce nożnej zdobyli pierwsze

15 dni w MPK

miejsce, otrzymując puchar przechodni.

Najlepszą zawodniczką spartakiady okazała się Polka, pani **Józefa Masaczyńska**, która zdobyła trzy pierwsze miejsca — w biegu na 60 m, w rzucie granatem oraz w skoku w dal.

• Dział Obsługi Inwestycji zakupił dodatkowo dwa podnośniki typu FDO — 12½ do obsługi „berlietów”.

• Ponad dwudziestoosobowa grupa pracowników MPK skorzystała w dniach od 13 do 28 czerwca br. z wycieczki do Związku Radzieckiego, organizowanej przez Młodzieżowe Biuro Turystyki Zagranicznej „Juventur”. Trasa wycieczki biegła przez: Lwów, Odessę, Jaltę, Symferopol i Kijów.

• Do końca bm. Dział Socjalny przyjmuje indywidualne zamówienia od pracowników na ziemniaki, które dostarczone zostaną im w okresie jesiennym.

(M. B.)

Czytając fragmenty dyskusji w „Sygnałach” nr 10 o działalności młodzieżowej w naszym przedsiębiorstwie, doszedłem do wniosku, że warto spróbować odpowiedzieć przynajmniej częściowo na pytanie postawione w dyskusji.

Na wstępie muszę podjąć polemikę z redaktorem J. Dziuro.

W swoim wstępie do dyskusji bardzo krótko i bez komentarza skwitowała hasła TMMT, TMMG, FASM. To nie tak, uważam, że to należy rozwinąć i być może okazać się, że nie jest tak źle z tą inicjatywą młodzieży. Nie podjęli próby rozwinięcia tego tematu pozostali uczestnicy dyskusji koncentrując się, zresztą na skutek sugestii prowadzących rozmowę na temacie zebrania, posługując się zresztą fragmentem artykułu „Oceńmy siebie” prezentującego osiągnięcia I kola ZSMP. Będąc przewodniczącym Zarządu Zakładowego często słowo zebranie starałem się zastąpić innym mniej formalnym określeniem — czy to jest istotne — być może nie, ale skoro spotyka się grupa młodych ludzi — członków ZSMP to nie możemy od razu mówić, że to zebranie.

Jeżeli przyjmujemy twierdzenie, że koło ZSMP jest grupą przyjaciół to, jest to po prostu spotkanie. Nie można także oceniać aktywności czy zaangażowania młodzieży tylko i wyłącznie pod kątem uczestnictwa w zebraniach. Moim zdaniem ważniejsze jest to co się dzieje na co dzień, na ile młody człowiek identyfikuje się ze swoją organizacją.

Zebranie — spotkanie jest potrzebne i wręcz konieczne,

MOJE ZDANIE W DYSKUSJI

ale wcale nie musi to być nudne i urzędowe spotkanie młodzieży z przywódcą swojej grupy. Kontaktując się na co dzień młodzi, członkowie tworzą dorobek organizacji i tutaj od zarządku, reprezentantów całego koła zależy na ile potrafią tę pracę zaprezentować i przedstawić jako efekt działalności.

Warunki współczesnej młodzieży znacznie różnią się od tych sprzed dziesięciu, piętnastu czy dwudziestu lat, ale w młodym człowieku tkwi taka sama inicjatywa i chęć pokazania się wobec innych.

Organizacja może wyjść im na przeciw i pomóc w tych zamierzeniach.

Był zarzut — próba usprawiedliwienia — że od 8 lat nie było szkolenia dla aktywistów. Twierdząc, że nie to jest powodem małej aktywności. Szkolenia były i są, wprawdzie nie seminaryjne, wyjazdowe, — chociaż i takich mógłbym w tych latach naliczyć kilkanaście. Spotykają się przedstawiciele wszystkich

Wstępie hasła. Po rozszyfrowaniu skrótów TMMT, TMMG czy FASM a należałoby do tego dodać jeszcze „Plebiscyt”, każdy kto choć trochę interesuje się programem ZSMP wie, że są to najciekawsze i dające największe możliwości działania. Tytuł „Młodzież dla postępu” będący podstawowym zbiorem inicjatyw młodzieżowych. Każdy z tych tematów jest realizowany przez cały rok. Niestety rzadko i to za-

częściej przy okazji podsumowań mówimy, czy piszemy o tych sprawach. Twierdząc, że każde koło może pochwalić się conajmniej jednym dobrym racjonalizatorem i gdyby tylko sylwetki niektórych zaprezentowano szerzej to przybliżylibyśmy ten temat innym i wtedy hasło TMMT przestałoby być „zaklętym” symbolem.

Zbyt rzadko widzimy znaki. TMMT wpięte do kłapy ubrania roboczego młodych robotników, a przecież co roku jest kilkudziesięciu laureatów. Taka żywa propaganda może

więcej zdziałać niż dziesięć zebrania. A jeżeli już jestem przy propagandzie — co najmniej dziwne, że I koło nie może załatwić sobie zamka do gabloty i dlatego nie robią propagandy. Czyżby do tego potrzebna była decyzja dyrektora?

Niejedną złotówkę z własnej kieszeni wyłożyłem po to by uzyskać szybki efekt propagandy i nawet jeżeli nie mogłem ich odzyskać to satysfakcją z osiągniętego celu była rekompensata.

W dyskusji padło pytanie jakich konkretnie w działaniu oczekują młodzi. Wydaje mi się, że na to zbyt pochopnie kolega Marian odpowiedział, że mieszkania, dofinansowania MM, podwyżki. Na pewno tak, ale takich jest naprawdę niewiele w stosunku do liczby członków. Młodość ma to do siebie, że lubi jak coś się dzieje. Jeżeli organizacja nie proponuje jej czegoś interesującego to zrobią to koledzy z ulicy. Do każdego musimy trafić indywidualnie. Do tego

musi jednak być grupa ludzi którzy zechcą swój czas przeznaczyć dla innych, jeszcze niewytajemniczonych. Różne są sposoby poszukiwania nowych aktywistów. Musi to jednak być rozwiązane indywidualnie. Najłatwiej trafić do nowego pracownika a ile przewodniczących kół rozmawia z nowymi pracownikami zaraz po przyjęciu go do pracy?

W tym miejscu warto przypomnieć zadanie z programu humanizacji pracy — każdy młody powinien mieć opiekuna-przyjaciela od pierwszego dnia pracy.

Długo mógłbym rozwodzić się na temat działalności organizacji. — Żyje jej zagadnieniami od kilkunastu lat i nadal nie przestałem być jej aktywnym członkiem. Aktualnie pełnię funkcję w Zarządzie Krakowskim ZSMP. Dla wielu moich kolegów nie jest to jednak działalność aktywna, bo zdarza się, że nie starcza czasu na udział w zebraniu koła. Pewno racja, bo wydaje mi się, że nadal wnoszę do tych zebrania coś nowego, ciekawego. Chciałbym swoim głosem w dyskusji wywołać do wypowiedzi kolegów, może nie mam racji w tym co piszę, a może warto się spotkać i podyskutować szerzej.

Tadeusz Walczak

„Aktywni czy zniechęceni?”

Gdzie na obiad? Do stołówki MPK

(Dokończenie ze str. 1)
kowanie od grupy z NRD, za wzorowe żywienie.
Zastrzeżenia mają natomiast panowie Albin Niedźwiedzi i Mieczysław Nawalaniec z Zakładu Transportu.
— Dzisiaj obiad jest dobry — mówią — ale wczoraj siekany był cuchnący. Wynika zresztą krótki spór, czy był to siekany, rolmops, czy klops.

Następnego dnia wizytę u kierowniczkę stołówki Wandy Urban, zaczynam od tej ostatniej opinii. Pani Urban zamiast cokolwiek tłumaczyć wyciąga dokumenty, z których niebicie wynika, że w dniu, o którym mówili obaj panowie na obiad były zrazy z mięsa mieszanego. A jeszcze nazajutrz, z tego samego mięsa zrobiono gulasz, który bardzo chwalili sobie uczestnicy zakończenia roku szkolenia partyjnego. Mógł jednak zdarzyć się wyjątkowo nieswieży kawalek.

Dopiero w tej chwili na ukończeniu są prace przy komorze chłodniczej, a aktualnie używane lodówki często się psują.

— Stąd raz po raz musimy przenosić cały nasz „dobytek” z jednej lodówki, do drugiej akurat sprawnej.

— Podobno w późniejszych godzinach obiady są zimne?

— To niestety prawda. Nie

mamy podgrzewaczy, dlatego nie jesteśmy w stanie zapewnić wszystkim ciepłych obiadów. Może jednak wkrótce i ta sytuacja ulegnie zmianie.

— Skarżyli mi się również konsumenci, że nie można kupić pojedynczych blozków na

nas abonamenty. Przeciwnie mamy do dyspozycji niewiele ponad trzydzieści blozków jednorazowych dziennie. A wydajemy prawie 400 obiadów. Od listopada będziemy robić także zupy regeneracyjne dla pracowników.



Fot. Andrzej Makuch

obiad. Sam to zresztą sprawdziłem wczoraj, już o godzinie czternastej nie udało mi się kupić bločka.

— Owszem to prawda. Ale taką umowę podpisał MPK z nami, to znaczy WSS Spółem. Obiady indywidualne to tylko margines naszej działalności. Przede wszystkim interesują

— Słyszałem też o tym, że jest brudno w pomieszczeniach zaplecza...

Kierowniczką jest wyraźnie oburzona. Zdejmuje klucze z haczyka, oprowadza nas po magazynach i kuchni. Efekty tego zwiedzania widać na zdjęciach. Czego jak czego, ale brudu na pewno na nich nie

zobaczycie. Natomiast są spore kłopoty z zaopatrzeniem, czasem to wręcz nie ma z czego gotować.

— I tylko jako anegdotę mogę potraktować — mówi p. Urban — dobrą radę, jaką kiedyś otrzymałam, aby kupować tylko świeże produkty. Biorę wszystko co jest, a i tak udało mi się wywalczyć dostawę mięsa dwa razy w tygodniu, a nie tylko raz jak dotychczas.

— A jak warunki pracy?

— Kuchnia, jak i jadalnia są funkcjonalne. Bardzo dobrze działa też wentylacja. Mam trochę za mało personelu, ale od 1 lipca sytuacja ulegnie zmianie na korzyść.

— Pracuję już w zbiorowym żywieniu 29 lat i nigdy nie miałam poważniejszej „wpadki”. Tu również dotychczas nie było żadnego zatrucia i jestem pewna, że nie będzie go również w przyszłości. A że niektórzy grymaszą? Żywnienie to taka dziedziną, w której nie można wszystkim dogodzić. Komuś nie smakuje obiad, stwierdzi więc, że wina to nieświeżych produktów, a potem mit rośnie. Trudno z nim walczyć. Może więc powiem tylko, że i ja jem codziennie to samo co konsumenci. I nie narzekam. A poza tym w maju sprzedaliśmy 180 abonamentów, w czerwcu już 380. To chyba też o czymś świadczy.

KRZYSZTOF GACEK

APELUJEMY

W związku z obchodami w 1979 r. Międzynarodowego Roku Dziecka, Krakowska Rada Związków Zawodowych oraz Kierownictwa poszczególnych Oddziałów Zarządów Związków Branżowych mające siedzibę w Krakowie szeroko uwzględniają problemy z tym związane w swojej działalności.

Jedną z poważnych kwestii w regionie krakowskim będzie udzielenie poparcia dla podjętych starań o rozwój rodzinnych domów dziecka.

Umożliwiając wszystkim chętnym włączenie się w realizację tego bardzo ważnego społecznie problemu organizujemy w dniach 8—9 września br. szereg imprez pod hasłem: „Krakowskie Związki Zawodowe Dzieciom”, m. in. pragniemy zorganizować loterię fantową, z której dochód zostanie przeznaczony na wyposażenie rodzinnych domów dziecka.

Rozpoczynamy więc zbiórkę przedmiotów, które przekazywane w drodze dobrowolnych datków stanowią będącymi na organizowanej loterii. Zwracamy się z apelem do załóg zakładów pracy Krakowa i województwa krakowskiego oraz do indywidualnych ofiarodawców o przekazywanie ich do Rady Zakładowej. Rada Zakładowa wraz z Redakcją Sygnałów MPK apeluje do wszystkich o wzięcie udziału w tej akcji.

W POSZUKIWANIU DETALU

Sytuację uratowano

Temat morze, to trudności z produkcją marnuje się jednak częściami zamiennymi do remontowanego taboru autobusowego. Dlatego znów do niego powracamy. Jest przecież problemem „nr 1” naszego przedsiębiorstwa. Czy do rozwiązania? Jakimi drogami?

— Tu w tej pięknej teście, znajdują się kopie zamawianych przez nas części zamiennych, potrzebnych do naprawy taboru autobusowego. Są one podstawą dla Wydziału Zaopatrzenia Materiałowego.

— Cóż więc robicie? — Musimy we własnym zakresie ratować sytuację. Chociażby właśnie przykładem mogą być sprężarki fibrowe do napędu pompy wyryskowej do autobusów typu „Jelcz”. Wydział Zaopatrzenia Materiałowego sprawdził je dla nas z Centralnej Składnicy Części Zamiennych Skoda.

— Cóż więc robicie? — Musimy we własnym zakresie ratować sytuację. Chociażby właśnie przykładem mogą być sprężarki fibrowe do napędu pompy wyryskowej do autobusów typu „Jelcz”. Wydział Zaopatrzenia Materiałowego sprawdził je dla nas z Centralnej Składnicy Części Zamiennych Skoda.

— Cóż więc robicie? — Musimy we własnym zakresie ratować sytuację. Chociażby właśnie przykładem mogą być sprężarki fibrowe do napędu pompy wyryskowej do autobusów typu „Jelcz”. Wydział Zaopatrzenia Materiałowego sprawdził je dla nas z Centralnej Składnicy Części Zamiennych Skoda.

— Cóż więc robicie? — Musimy we własnym zakresie ratować sytuację. Chociażby właśnie przykładem mogą być sprężarki fibrowe do napędu pompy wyryskowej do autobusów typu „Jelcz”. Wydział Zaopatrzenia Materiałowego sprawdził je dla nas z Centralnej Składnicy Części Zamiennych Skoda.

— Cóż więc robicie? — Musimy we własnym zakresie ratować sytuację. Chociażby właśnie przykładem mogą być sprężarki fibrowe do napędu pompy wyryskowej do autobusów typu „Jelcz”. Wydział Zaopatrzenia Materiałowego sprawdził je dla nas z Centralnej Składnicy Części Zamiennych Skoda.

— Cóż więc robicie? — Musimy we własnym zakresie ratować sytuację. Chociażby właśnie przykładem mogą być sprężarki fibrowe do napędu pompy wyryskowej do autobusów typu „Jelcz”. Wydział Zaopatrzenia Materiałowego sprawdził je dla nas z Centralnej Składnicy Części Zamiennych Skoda.

— Cóż więc robicie? — Musimy we własnym zakresie ratować sytuację. Chociażby właśnie przykładem mogą być sprężarki fibrowe do napędu pompy wyryskowej do autobusów typu „Jelcz”. Wydział Zaopatrzenia Materiałowego sprawdził je dla nas z Centralnej Składnicy Części Zamiennych Skoda.

— Cóż więc robicie? — Musimy we własnym zakresie ratować sytuację. Chociażby właśnie przykładem mogą być sprężarki fibrowe do napędu pompy wyryskowej do autobusów typu „Jelcz”. Wydział Zaopatrzenia Materiałowego sprawdził je dla nas z Centralnej Składnicy Części Zamiennych Skoda.

— Cóż więc robicie? — Musimy we własnym zakresie ratować sytuację. Chociażby właśnie przykładem mogą być sprężarki fibrowe do napędu pompy wyryskowej do autobusów typu „Jelcz”. Wydział Zaopatrzenia Materiałowego sprawdził je dla nas z Centralnej Składnicy Części Zamiennych Skoda.

— Cóż więc robicie? — Musimy we własnym zakresie ratować sytuację. Chociażby właśnie przykładem mogą być sprężarki fibrowe do napędu pompy wyryskowej do autobusów typu „Jelcz”. Wydział Zaopatrzenia Materiałowego sprawdził je dla nas z Centralnej Składnicy Części Zamiennych Skoda.

— Cóż więc robicie? — Musimy we własnym zakresie ratować sytuację. Chociażby właśnie przykładem mogą być sprężarki fibrowe do napędu pompy wyryskowej do autobusów typu „Jelcz”. Wydział Zaopatrzenia Materiałowego sprawdził je dla nas z Centralnej Składnicy Części Zamiennych Skoda.

— Cóż więc robicie? — Musimy we własnym zakresie ratować sytuację. Chociażby właśnie przykładem mogą być sprężarki fibrowe do napędu pompy wyryskowej do autobusów typu „Jelcz”. Wydział Zaopatrzenia Materiałowego sprawdził je dla nas z Centralnej Składnicy Części Zamiennych Skoda.

Przegląd audycji radiowęzłowych

żej oceniło audycję Janiny Dziuro i Tadeusza Kubiczy: „Kraków miał szczęście” oraz audycję Alicji Cygan z Zakładów Przemysłu Cukierniczego „Wawel”. Obie te audycje zdobyły ex aequo pierwsze miejsce.

W grupie drugiej, rozgłosni stojących na niższym poziomie organizacyjnym, wygrała Janina Musielak z Zakładów Przemysłu Gumowego „Stomil”. Konkurs przyniósł wiele ciekawych audycji, z zainteresowaniem wysłuchanych przez zgromadzonych. (K. G.)

W marcu br. odbyła się w naszym przedsiębiorstwie sesja wyjazdowa Okręgowego Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Krakowie. Bezpośrednio po niej, zapowiedzieliśmy, że do spraw jakie wówczas rozpoznawano, wrócimy na łamach naszej gazety. Czynimy to teraz, tak późno, ponieważ musieliśmy zebrać całą dokumentację. Mamy nadzieję, że omówienie tych przypadków pozwoli czytelnikom lepiej poznać obowiązujące przepisy prawa pracy.

Sprawa, która rozpatrywano w pierwszej kolejności był spór między Jerzym Winiarskim (z którym umowa o pracę wygasła w wyniku porzucenia jej) a MPK.

Stan faktyczny przedstawiał się następująco: 14 grudnia 1978 r. Jerzy Winiarski stawiał się do pracy po chorobie i chciał otrzymać od przełożonych urlop, motywując to chorobą żony. Z powodu trudnej sytuacji, w jakiej wówczas znajdowało się przedsiębiorstwo, odmówiono mu, informując jednocześnie, że może skorzystać ze zwolnienia lekarskiego. Jerzy Winiarski oświadczył wówczas, że jemu na pracy nie zależy, może nawet natychmiast ją wypowiedzieć i pracy nie podjąć. Po kilku dniach tego samowolnego „urlopu”, zakład pracy zgodnie z obowiązującymi przepisami uznał, że pracownik porzucił pracę i skreślił go z ewidencji pracowników.

Dopiero wówczas Jerzy Winiarski zrozumiał, że to już

ORZECZNICTWO SĄDOW PRACY

URLOP

nie przelewki. W jego sytuacji rodzinnej (ma żonę będącą w ciąży, która zarabia 2700 zł miesięcznie, w dodatku wynajmuje pokój sublokatorski, płacąc ponad 1000 zł miesięcznie) ta forma rozwiązania umowy o pracę po której nie tak łatwo nawiązać nowy stosunek pracy, powodowała dość istotne skomplikowanie dalszych planów życiowych. Zwracał się więc do Zakładu MPK, że w zawodzie motorniczego znalezienie pracy poza MPK jest niemożliwe. Odwołał się więc nasz bohater do Terenowej Komisji Odwoławczej do spraw Pracy, która oddaliła jego wniosek jako bezzasadny. Wówczas J. Winiarski odwołał się do Okręgowego Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Krakowie, który ostatecznie rozstrzygnął sprawę 28 marca, właśnie na sesji wyjazdowej w sali przy ul. Bocheńskiej. Rozstrzygnięcie niekorzyśne wnioskodawcy, nie mógł bowiem orzec inaczej. Sprawa była całkowicie jednoznaczna. Z umowy o pracę wynikają bowiem dla pracownika nie tylko prawa, o które tak skwapliwie upominał się Jerzy Winiarski, ale i obowiązki, o których nie chciał pamiętać. Nawet najbardziej humanitarne prawa pracy, a nasze niewątpliwie do nich na-

leży, nie mogą dopuścić do tego, aby samowola pracowników dezorganizowała pracę przedsiębiorstw, aby mieli oni tylko prawa, przy braku jakichkolwiek obowiązków.

Wyraził można zdziwienie, że pracownik tak młody (24 lata), mający już, mimo roku zaledwie pracy na swoim koncie kilka kar dyscyplinarnych, zdecydował się tak właśnie postąpić, nie zważając na swoją trudną sytuację rodzinną. Przewodniczący składu orzekającego, Sędzia Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych mgr Ryszard Hałuszczyński nie ukrywał zdziwienia, pytając powoda, dlaczego, skoro potrzebował wolnego na opiekę nad chorą żoną, nie poszedł po prostu do lekarza i nie wziął zwolnienia lekarskiego, a zdecydował się na porzucenie pracy. Lekomyślność zaiste wręcz przerażająca.

Nie wszystkim przypadło także do gustu zachowanie młodego człowieka po zakończeniu rozprawy. Niezadowolony z wyroku (czemu w końcu trudno się dziwić), obrażony na wszystkich (czemu dziwić tylko on sam) wyszedł z sali mocno trzęsący drzwiami. Niestety coraz więcej w naszym życiu ludzi, zwłaszcza młodych; przyzwyczajonych tylko do wyciągania korzyści, a gdy się nie powiedzie, gdy zdarzy im się przeholować i ponieść tego konsekwencje, mających pretensje do wszystkich z wyjątkiem siebie.

(K. G.)

SYZYFOWA PRACA

Powszechnie wiadomo, że stan wielu krakowskich ulic i placów pozostawia sporo do życzenia, garby, pralki, przełomy, dziury, brak utwardzonych poboczy i ostre łuki są utrudnieniem naszym kierowców. I nie tylko ich zresztą. Na złych nawierzchniach dewastuje się tabor autobusowy, setki tysięcy a nawet miliony złotych idą w błoto co w efekcie przyczynia się również do nieregularności kursów powoduje narzekania pasażerów itp. itd.

Niestety, tę oczywistą zależność między stanem ulic krakowskich a sprawnością komunikacji miejskiej nie wszyscy zdają się dostrzegać. Niedawno miałem okazję przejrzeć stos pism i monitorów, które wysyłało w tej sprawie nasze przedsiębiorstwo do kompetentnych czynników w mieście. Zwykle zaczynało się to od przeglądu tras autobusowych. Ostatnio wzięte takie organizowało MPK 6 grudnia 1978, 25 i 26 stycznia

br., 6 i 7 lutego br., 10 kwietnia br. Po każdej wizji sporządzano protokoły z wykazem usterek do usunięcia, który przesłano komu trzeba. Tak np. 4 kwietnia br. wysłano pismo do naczelników wszystkich krakowskich dzielnic z prośbą o interwencję i spowodowanie naprawy nawierzchni ulic. 19 kwietnia wy-

ślano następne pismo do naczelnika dzielnicy Krowczyńskiego w sprawie zniszczonych nawierzchni na pętlach autobusowych na osiedlach: Azory i XXX-lecia PRL oraz na Kleparzu. 28 kwietnia ponowne pismo przesłano do naczelnika dzielnicy Podgórze w związku z katastrofalnym stanem niektórych ulic. 2 maja wysłano pismo do naczelnika gminy Liszki w sprawie nawierzchni drogi na odcinku Piekary — Ście-

jowice oraz w Jezioranach. 11 maja br. zagrożono urzędowi dzielnicowemu Podgórze zawieszeniem komunikacji na linii 158 o ile w terminie do dnia 21 maja nie poprawi się nawierzchni ul. Rącznej. Czy pismo te dały rezultat?

Ulicę Rączną przewidziano załatwić i linii 158 jak na razie nie zawieszono. Urząd dzielnicowy Krowczyńskiego wystąpił z przyhałajającym pismem do Dzielnicowego Zarządu Dróg, kopię którego otrzymało MPK. Tylko Urząd dzielnicowy Nowa Huta przesłał szczegółowe wyjaśnienia. Pozostałe urzędy jak dotąd milczą. Nie znaczy to oczywiście, aby na drogach nie się nie działo. Znaczną część drobnych uszkodzeń zimowych, zlikwidowano, poza tym prace są stale i na bieżąco prowadzone. Nie

na tę skalę jednak, aby można było mówić o likwidacji problemu. Rozmawiałem w tej sprawie z kierownikami. Najbardziej skarżyli się na stałe ulice dzielnicy Podgórze. Owszem poprawiono ulicę Telegi oraz pętlę w Prokocimiu, ale ulice takie jak: Przewóz, Ściegiennego, Gwardii Ludowej czy Bie-

żanowska dalej w zasadzie nie nadają się do normalnej eksploatacji. Ulice wymienione w poszczególnych protokołach empekowskich komisji powtarzają się, także w relacjach kierowców.

Czy nasi drogowcy oraz wspierające ich przedsiębiorstwa budowlane są w stanie uporać się z problemem. Pozwolę sobie zaryzykować stwierdzenie, że przy takim podejściu do zagadnienia jak obecnie —

nie. Nie zawsze i nie wszędzie pojmuje się rangę problemu. Działalność budowlanych pozostawia wiele do życzenia. Ileż to nowych ulic wymaga w krótkim czasie generalnej przebudowy czy remontu. Zbyt często buduje się nowe arterie tzw. tanim kosztem, bez wyobraźni. Po kilku miesiącach eksploatacji ta-

kich dróg okazuje się, że niedostatecznie utwardzona lub byle jak położona nawierzchnia nie wytrzymuje stale wzrastającego ruchu ciężkich pojazdów. Remonty nowych dróg to zabawa w koło Macieju.

Zbyt często też mamy do czynienia ze zwyczajnym partactwem. W roku ubiegłym np. wykonywano nową nawierzchnię ulicy Nad Sudolem. Trzykrotnie w czasie tej budowy podnoszono i obniżano poziom

plyt pokrywowych kanałów oraz krętek ściekowych. Ostatnim razem odbywało się to przy pomocy młotów pneumatycznych, którymi usuwano dopiero co ułożony asfalt. I tak mimo tych poprawek, część płyt pokryw kanałów jest tak zanurzona w asfalcie, że najechanie na nie samochodem typu mały fiat daje efekt podobny do wjechania w dziurę. Przykład ten nie jest niestety odosobniony.

Osobny problem to projektanci, którzy nierazko wytyczają wąskie ulice, tworzą ostre łuki i ostre narożniki. Stąd biorą się w empekowskich pismach prośby o wykonanie poboczy, mijanek, przycięcie krawężnika czy wyprostowanie łuku.

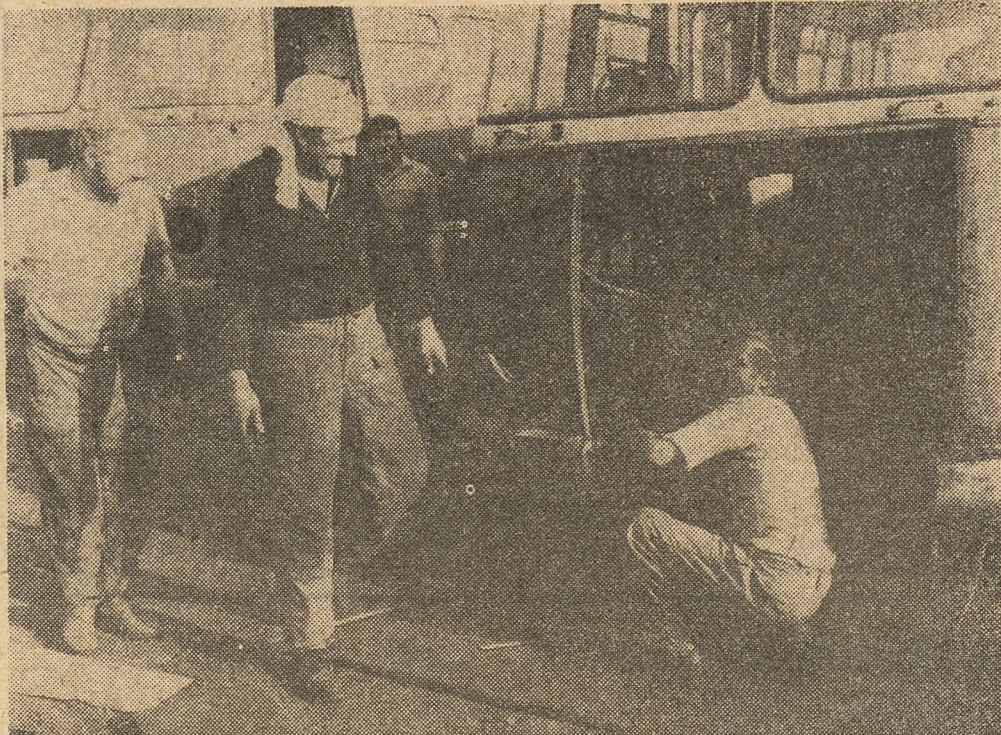
Jak więc widać, chcąc rozwiązać problem, trzeba sięgnąć do jego źródeł. Potrzebne jest nowe spojrzenie na sprawę. I słowa te dedykuję krakowskim drogowcom.

LECH KORECKI



Fotoreportaż
ANDRZEJA MAKUCHA
Tekst
KRZYSZTOF GACEK

PIĄTKA z placu ZOMO



Na peryferiach Nowej Huty, nieopodal Wzgórz Krzesławickich jest plac. Stanowi on własność Oddziału Zaopatrzenia Robotniczego Huty im. Lenina. Do niedawna był wykorzystywany jako boisko jednostki ZOMO. Obecnie zamieniono go czasowo na plac postojowy dla naszych, uszkodzonych autobusów.

W tej chwili stoi na nim ok. 80 samochodów, które w ten sposób chronione są przed rozszabrowaniem, co niestety dość często miało miejsce, gdy wozy te stały w zajezdniach. 40 z nich to nowe „Berliety” w których zepsuły się silniki. Te wozy będą remontowane. Pozostała 40 samochodów stojących na zielonym placu, to przeznaczone do kasacji stare Jelcze. Dotychczas likwidowano je w warsztatach Zakładu Naprawy Autobusów, a tam jak wiadomo miejsca nie za wiele, a i pilniejsza praca zawieszona się znalazła. Przeciętnie likwidowanie jednego autobusu trwało więc około dwóch tygodni. A przecież w takim nadającym się na złom autobusie jest wiele części, które można wykorzystać w innych wozach. A części jak wiado-

mo, to podstawowy problem w naszym przedsiębiorstwie. Tymczasem leżały one, niekiedy miesiącami w starych, zdezelowanych samochodach.

Ściągnięto więc te wszystkie wozy, na czasowo wypożyczony nam, tu godzi się powiedzieć, że nieodpłatnie, przez Hutę Lenina — plac. Zwerbowano brygadę kierowców, którzy akurat z powodu awarii swoich samochodów nie mieli pracy. Panowie: Zenon Konieczny, Wojciech Takulski, Alojzy Michałowski, Stanisław Pacioch i ich brygadzysta Piotr Wasik zabrali się do roboty 5 czerwca. Ich praca polega na wymontowywaniu silników i innych części.

Dzięki ogromnej ofiarności, której natchnięcie się nie mogą nadzorujący pracę Tadeusz Ries i inż. Henryk Albrecht, do 27 czerwca, kiedy to odwieźliśmy ich na miejsce tam do dnia dzisiejszego, 21 silników. Mimo bardzo prymitywnych warunków (brakuje nawet szafki i ubikacji) bieżący kierowcy sprawnie remontują kolejne pojazdy. A czasem, wcale nie tak rzadko, zdarza się, że pękają liny, którymi chcą wyciągnąć

na stanowisko remontowe kolejny samochód, głęboko zapadnięty w błotniste podłoże.

— Nigdy nie przypuszczałem, że tu jest tak mokro — mówi Tadeusz Ries.

A przecież, na razie przynajmniej, pogoda dopisuje. Gdyby zaczął padać deszcz, prace musiałby stanąć. Wszystkie czynności wykonywane są bowiem pod gołym niebem.

Kierowcy, którzy aktualnie rozbierają stare autobusy 1 lipca wracają do macierzystej

zajezdni w Bieżczycach. Ich samochody zostaną wyremontowane, będą mogły znów wrócić na linie. A dzięki nim, dzięki ich postawie będzie mogło wyjechać na miasto kilkanaście samochodów więcej.

Oczywiście nie sama piątka kierowców decyduje o powodzeniu akcji. Oni wykonują najistotniejszą część pracy, ale nad całą resztą czuwa zarząd Zakładu Naprawy Autobusów. Trudno bowiem wymagać od pięciu ludzi, aby zajmowali się transportem

kilkusetkilogramowych części, aby myśleli o wielu innych z pozoru tylko mniej ważnych sprawach.

I tak należą im się gorące słowa podziękowania. Zwłaszcza od tych kierowców, których dzięki uruchomieniu zepsutych dotychczas wozów, przestała straszyć zima „rezerw”. A swoją drogą, gdyby wszyscy kierowcy podchodzili do sprawy podobnie jak wymieniona piątka, może lepsze czasy w komunikacji autobusowej zaczęłyby się znacznie wcześniej.

Co zrobić gdy się nie jest zbyt trzeźwym i przełożony nie przyjmuje do pracy? W takiej sytuacji wiadomo — niesprawiedliwiona nieobecność — a konsekwencje także finansowe znaczne.

Co „zaradniejsi” szukają więc wyjścia z sytuacji. „Dęska ratunku”, byłoby więc zwolnienie lekarskie. Owszem, tyle, że nie każde. Takie np. z numerem choroby określającym jednoznacznie „dolegliwości kacowe” nie rozwiązuje sprawy. „Najlepiej” wtedy celowo np. stłuc sobie jakiś mięsień i po problemie.

Już słyszę krzyki potępiające mnie, iż wypisuję „instrukcję” bumelantom i pijakom. Moi drodzy, ja wcale nikogo nie instruuję. Ja po prostu opisuję — niestety istniejącą praktykę niektórych naszych pracowników. Na taki to bowiem pomysł wpadł motornicz, pan Adam H.

29 maja pana H. dyspozytor nie dopuścił — i na szczęście — do pracy stwierdzając, że jest pijany. A powody ku temu były. W dniu poprzednim bowiem motornicz, o którym tu mowa raczył się alkoholem. Byłoby to jego sprawą bo robił to w domu. Pić zaczął około godz. 20.00. Wypili w dwóch trzy półlitrowki, a w dniu następnym w pracy był o godz. 3.30. Co robi więc nasz „bohater”? Uda się do domu, bierze książeczke ubezpieczeniową i maszeruje do Stacji Pogotowia Ratunkowego. Tam lekarz

„KAC” i L-4!

stwierdza „fizykalne objawy pojedynczego uderzenia młotkiem mięśnia prostego uda lewego”. W wywiadzie lekarz zanotował „przed trzema dniami wypadając z samochodu odczuł ból uda” i zakreślił werset „w pracy”. Otrzymał więc nasz motornicz upragnione trzydniowe zwolnienie. Widocznie faktycznie nie był zbyt trzeźwy skoro lekarzowi powiedział iż wypadł z samochodu, a członkiem zespołu wypadkowego wręcz coś innego. A więc 26. V. br. „zmuśszony” wysiadł by pod Pocztą Główną przełożyć zwrotnicę, w chwili stawiania nogi na równej — jak sam zeznał — leźdźni odczuł silny ból w okolicy lewego biodra. Fakt, że źle mu było wysiadać bo jak zeznał „zwrócony był twarzą do drzwi i trzymał się dwoma rękami”. Stwierdził też, że na pewno nie uderzył się w konstrukcję wozu. Skąd więc siniak? Mimo, „odczuwanego bólu” nikomu o zdarzeniu nie zgłosił.

Co zmusiło go więc do wizyty u lekarza?

Jak stwierdził nie przyjęcie go do pracy w stanie nietrzeźwym.

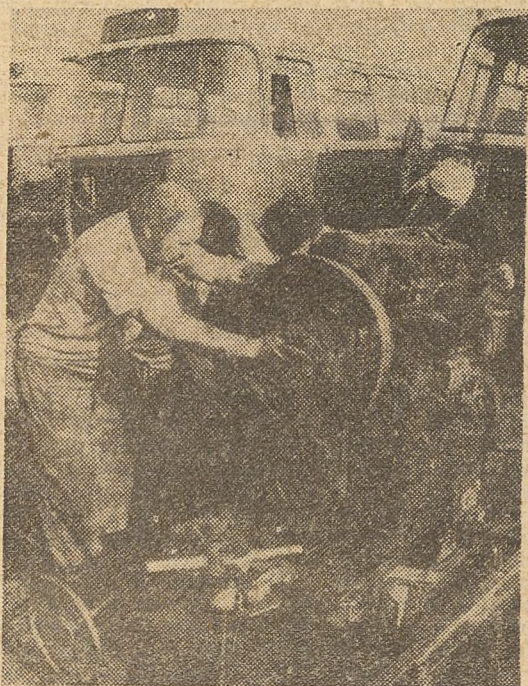
Jest jeszcze w tym wszystkim i inna może ważniejsza od zwolnienia sprawa.

Motornicz stwierdził, że wiedział, iż alkohol utrzymuje się w krwi 24 godziny — pił dnia poprzedniego od godz. 20.00 — myślał jednak, że „jakoś” da radę „ponieważ miał dobrą linię”. Przeróżając, że nie pomyślał, iż daleko mu było do pełnej sprawności i co by było gdyby spowodował wypadek, zabił człowieka?

Piszę to po to, by wszyscy przychodzący do pracy wstanie nietrzeźwym nareszcie zdali sobie sprawę z wagi skutków, jakie mogą powodować. Nie chodzi tu już nawet o nich samych, ale o niebezpieczeństwo, na które narażeni są ludzie niewinni. Niechże przynajmniej pijacy ponoszą skutki sami. Wiem, że tym tekstem nie odzwyczają nikogo pić. Rozliczajmy jednak pijaków konsekwentnie bez skrupułów, przynajmniej w zakładzie pracy.

F. Serwin

Z ostatniej chwili: Już po napisaniu tekstu dowiedziałam się, iż motorniczego, o którym mowa zwolniono z pracy dyscyplinarnie.



Zakład Sieci i Podstacji realizuje wszystkie zadania planowe. We współzawodnictwie międzywydziałowym jednak pierwszego miejsca nie zajęł, bo ma nawet więcej niż mówią wskaźniki... awarii sieciowych. Myślałam — pewnie zaniedbane remonty sieci, złe konserwowanie czy też remonty robione „na plan”. Postanowiłam rzecz zbadać. Poprosiłam mgr inż. W. Misiewiczza zastępcę kierownika Zakładu by pokazał mi wykaz awarii sieci w najbliższym minionym okresie a więc w maju.

Tych poważniejszych powodujących dłuższe zakłócenia w ruchu było pięć. Ze sprawozdań wynika, iż ani jedna z tych awarii nie wynikała z zaniedbań Zakładu. 7 maja br. tramwaj linii 14 wykończył się o godz. 10.00 na pętli tramwajowej przy Kopcu Wandę. W wyniku wykołowania nastąpiło ścięcie słupa kratowego z liniami zasilającymi odcinek do Cementowni. Usuwanie awarii trwało do godz. 20.00. 20 maja przy pętli w Bieżczycach wykończył się tramwaj linii 25. Także nastąpi-

ło ścięcie słupa, tyle, że tutaj udało się rzecz załatwić prowizorycznie. Słup miał po prostu mniejsze znaczenie. Niepokojące jest jednak to, że nie ma go tam do dnia dzisiejszego. Przerwa w ruchu na tym odcinku trwała tym razem „tylko” 190 min.

Te dwie awarie były spowodowane przez użycie kowników sieci a więc przez nasze przedsiębiorstwo. Bywają jednak i ta-

bowiem z konieczności uszkodzenie „załatano” prowizorycznie”. Przerwa w ruchu trwała od godz. 22.50 do 6 rano.

Zupełnie innego rodzaju są natomiast awarie ciągu zasilania w ulicach Brożka — Kapelanka — Skolickiego. Tylko w miesiącu maju — 19 i 28 — nastąpiły dwa przypadki upalenia się kabli zasilających. Te inwestycje oddawano MPK do eksploatacji w dwu ra-

zaalarmowano o awarii w Zakładzie Sieci myślało, iż jest to sprawa jednostkowa i nie chcąc przedłużać zatrzymania w ruchu naprawiono uszkodzenie we własnym zakresie. Następna jednak awaria tego samego typu 28 maja pozwala wnioskować, iż zjawisko upalania się kabli może być nagminne, a tą sprawą już musi zająć się wykonawca. Wydaje mi się sprawami awarii trzeba by było zain-

gnać MPK” za moim rozmówcą, ówczesnym kierownikiem Wydziału Torów postulowałam utworzenie specjalnej komisji wypadkowej, w skład której weszłyby specjaliści od torów, sieci, tab. ru i bezpieczeństwa komunikacji miejskiej. Wydaje mi się, że do sprawy wartoby wrócić.

Z tego wynika jeszcze kolejny problem. Na zlikwidowanie awarii przy ścięciu słupa trakcyjnego musiano czekać aż pojawi się dźwig i dłuższa, po prostu sprzęt ten musiał zjechać stamtąd gdzie był używany. Zdaje sobie sprawę, że stworzenie pogotowia, które zajmowałoby się m. in. ustawianiem słupów nie jest sprawą łatwą, bo i sprzętu brak i awarie tego typu zdarzają się przeciętnie raz w miesiącu. Ale tę sprawę trzeba jakoś rozwiązać. Problem jeszcze większy gdy awaria wypadnie po pierwszej, zmianie. Często nie ma komu jechać tym sprzętem, a bywa, że i zdecydować by jechał nie ma komu.

FILOMENA SERWIN

KOGO OBCIAŹYĆ?

kie, które powodują inne przedsiębiorstwa, bądź wynikać one z wadliwej technologii. Ot na przykład 21 maja na przejeździe przez torowisko w ul. Piasta Kołodzieja nastąpiło zerwanie przewodów i lin. nośnych. Powodem była wywrotka jadąca z... podniesioną skrzynią. Wprawdzie wszelkie koszty naprawy sieci pokryje przedsiębiorstwo — właściciel wywrotki, ale na tym odcinku wymagany jest w wyniku tej awarii, remont bieżący. Tam także

tach. Pierwsza część „pracej” bez zarzutu, natomiast drugi rzut wykonywany w „przyspieszonym terminie” w ub. roku na skutek niewłaściwego ułożenia kabli ulega awarii. Powiedziano mi w Zakładzie Sieci i Podstacji, że wykonawca — Krakowskie Przedsiębiorstwo Robót Elektrycznych — nie miał właściwie możliwości dobrać kabli ułożyć. Właściwa awaria powinna być usunięta przez wykonawcę w ramach gwarancji. Gdy

interesować się gruntowniej. Może by tak komisja współzawodnictwa brała pod uwagę awarie „zawinione” i „nie”. Zrozumiałe, że uszkodzenia sieci nie można „przypisać” Zakładowi Torów chociaż stan torów może być np. przyczyną wykołowania i zerwania sieci. Ale tak jak już pisałam obciążenie „konta awarii” a co za tym idzie ujemne punkty we współzawodnictwie — sprawiedliwe chyba nie jest Pięć lat temu jeszcze w jednodniówce „Sy-

Pasażerowie linii autobusowych „105”, „124”, „129” i „324”, od momentu zrealizowania przez budowniczych pierwszego etapu inwestycji miejskiej — Mostu Warszawskiego dosłownie przeklinają swój los, który w ślepych przeznaczeniu pchnął ich do zamieszkania akurat w tym kierunku miasta. Mają bowiem dodatkowy kłopot, już i tak na nie najlepszej jeździ chodzą o miejską komunikację trasie. Wydużyła im się droga do centrum miasta o dwie (tam i z powrotem), długości ul. Montelupich. Do tego doliczyć jeszcze należy umieszczone przy niej dwa światła sygnalizacyjne, z 4-6 cyklami świetlnymi, co w sumie daje sporą stratę czasu. Wydużenie linii tych autobusów, nie jest obojętne ani dla naszego przedsiębiorstwa (czas, benzyna), ani dla pasażerów, którzy codziennie, przymusowo, zwiedzać muszą mało atrakcyjną ul. Montelupich oraz zbyt długo wyczekiwać na przystankach.

Aby chociaż częściowo

rozładować tę przymusową i niekorzystną dla obu stron sytuację, usytuowano przy ul. Montelupich przystanek dla dwóch linii autobusowych MPK — „105” i „124”. Wiele osób z niego korzysta. O przystanku

Z ULIC NASZEGO MIASTA

GRZECZNOŚĆ UZASADNIONA

tym jak mnie poinformowano w Wydziale Koordynacji i Eksploatacji Ruchu, pomyślano dopiero po interwencji naczelnego dyrektora inż. Ignacego Wilka. Dlatego tylko dla dwóch ponieważ kierowano się tym, że autobusy te kursują częściej od pozostałych, z których jeden tj. „129” nazywany jest „studenckim” — jego trasa prowadzi od domów akademickich, na lotnisku w Czyżynach do Dworca Głównego. Jest to błędne mniemanie. Auto-

bus ten zatrzymuje się bowiem na wszystkich przystankach i każdy kto chce może z niego korzystać.

O nielogiczności tego zarządzenia, mogą powiedzieć coś też sami kierowcy, którzy na prośby pasażerów z

grzeczności (w większości) otwierają drzwi.

Tak na przykład postąpił też kierowca autobusu linii „129” nr boczny 22235 w sobotę 30 czerwca br. o godz. 8.50. Najpierw poinformował pasażerów, że przystanek przewidziany jest tylko dla linii „105” i „124” ale kiedy usłyszał uwagi pasażerów na temat niezbyt sensownego zarządzenia MPK, dojechał do przystanku, otworzył drzwi i kto chciał mógł wysiąść. Chętnych znalazło się aż 8

osób. Dowód, że jest on potrzebny dla wszystkich linii autobusowych kursujących na tej niefortunnie przedłużonej trasie.

Warto więc jak najszybciej zmienić wydane zarządzenie jako że (również informacja uzyskana w Wydziale Koordynacji i Eksploatacji Ruchu), początkowo termin oddania drugiego etapu inwestycji Mostu Warszawskiego, został z 22 lipca br. na czas nieokreślony przesunięty. Podobno z uwagi na konieczność wyburzenia jakiegoś jednego znajdującego się tam obiektu, na co nie zgadza się jego użytkownik.

Kłopotliwy, zarówno dla pasażerów, jak i dla MPK objazd, musi więc jeszcze jakiś czas istnieć — mimo dużych problemów jakie stwarza, zarówno jednej jak i drugiej stronie. Nie więc nie pozostaje jak tylko pomóc tym pierwszym i zarządzeniem o istnieniu tymczasowego przystanku przy ul. Montelupich objąć wszystkie cztery, przebiegające tu w jednym kierunku linie autobusowe.

(M. B.)

MPK-owskie obrazki

Miałem chyba wyraźnego pecha, albo... lepiej nie mówić. Oto trzy scenki z jednego tylko dnia — 27 czerwca. Kilka minut po północy (coż czas pracy dziennikarza nie jest normowany) wracałem w gronie redaktorów z zaprzyjaźnionych gazet z seminarium w Nowej Hucie. Czekaliśmy długą chwilę na przystanku przy ul. Śluga. Tramwaj niejechał, natomiast raz po raz przemikały koło nas MPK-owskie autobusy. W końcu jeden z nich z numerem linii 109 na tablicy czołowej zatrzymał się przy nas z powodu czerwonego światła. Podszedłem do kierowcy.

— Dokąd pan jedzie — zapytałem.

— Przewożę pracowników — tym słowem towarzyszył nieokreślony ruch ręką.

— Ale ja jestem pracownikiem.

— Tego ja nie wiem.

Zapaliło się zielone światło wóz ruszył, a my z zainteresowaniem obejrzelśmy jego wnętrze, w którym siedziały 3 może 4 osoby. Nie muszę już chyba powtarzać uwag jakie usłyszałem od moich towarzyszy na temat uwrażliwości pracowników MPK.

Ten sam dzień 27 czerwca, kilkanaście minut po godzinie dwudziestej. Dochodzę do przystanku „Solvay”. Wyprowadza mnie jakiś tramwaj. Tuż za nim jedzie następny, podbiegłem więc. Kilka metrów a nieruszym przechodzę przez tory. Nie spieszę się, wszak między mną, a nadjeżdżającym jest przystanek. Nagle słusze dzwonek. Rozpędzona „osemka” w pełnym biegu mijają przystanek. Jedzie do zajezdni w Łagiewnikach. Mnie wprawdzie zadowolony dojazd do przystanku obok zajezdni, ale próżne nadzieje. Pan motorniczek nie będzie się bawił w zabieranie pasażerów. On przecież już skończył pracę. Nie zapomniałem numeru wozu. W tym momencie późniejsze od spełniania dziennikarskich obowiązków, było dla

mnie ratowanie życia. Niemal w ostatniej chwili uskoczyłem sprzed rozpędzonego wozu.

Kilkanaście minut później. Jadę następnym tramwajem w kierunku centrum miasta. Z zajezdni przy ul. Rzemieślniczej wyjeżdża pojedynczy wóz linii „1”. Jedzie za nami. Ze zdziwieniem obserwuję manewry motorniczego, który najpierw bardzo wolno dojeżdża do przystanku, czekając, aż wóz, w którym ja jadę ruszy, a potem w momencie gdy potencjalni pasażerowie „jedynki” wchodzą już na jezdnię, ostro przyspiesza. Powtarza się to na jednym przystanku, następnym. Śledzę te manewry przez tylną szybę „8”. Ostentacyjnie wyjmuję zeszyt zapisując numer wozu, mając nadzieję, że motorniczy zorientuje się, stanie na następnym przystanku. Niestety pod Koroną, znowu bardzo długo czekał, aż „8” ruszy, aby potem przyspieszając się ze złośliwym uśmiechem, chcącym widać do jego wozu ludziom, przejechać im przed nosem. Nie pozostaje mi więc nic innego, jak podać numer wozu — 152, może odpowiedzialne służby przypomną ponu motorniczemu podstawowe obowiązki.

To tylko trzy scenki z jednego dnia. Oczywiście tego dnia korzystałem z usług przedsiębiorstwa jeszcze co najmniej kilkanaście razy. Tyle, że do tamtych pracowników MPK nie miałem żadnych zastrzeżeń. Trzy osoby zrobiły jednak wiele, aby zachować moją wiarę w to, że nasze trudności komunikacyjne wynikają wyłącznie z obiektywnych przesłanek. Praca w komunikacji jest ciężka, odpowiedzialna. To jednak nie może zwalniać od odpowiedzialności. W przeciwnym razie wśród społeczeństwa Krakowa nadu nie będziemy mieli dobrej opinii.

KRZYSZTOF GACEK

100 LAT POLSKIEGO ZWIĄZKU WĘDKARSKIEGO

Pod tym hasłem zorganizowano drugie Ogólnopolskie Zawody Wędkarskie pracowników Komunikacji Miejskiej koło Wrocławia.

Nie miała szczęścia tym razem nasza reprezentacja, która uplasowała się dopiero na ósmym miejscu (667 pkt.). Nie dość, że pojechała w osłabionym składzie (bez kol. Jerzego Albrechta, który musiał wykonywać pilne zadania produkcyjne) to jeszcze fatalny pech — bo ktoś mógł przewidzieć, że złownię przez kol. Eugeniusza Zadurę „biały amur” wymiarowy — bo

mający 40 cm — przechowywany zgodnie z życzeniem sędziów przez okres zawodów w worku foliowym, wyschnię do tego stopnia że się skrócił o całe 5 mm. No i efekt wiadomy — decyzja sędziów, minus 1100 pkt.

W zawodach brało udział 16 drużyn, z czego najlepszy to: I MPK Rzeszów — 3680 pkt., II MPK Żagań — 1500 pkt., III MPK Jelenia Góra — 1480 pkt.

Zyczymy naszym wędkarzom większego szczęścia w przyszłych zawodach!

Z. FENRYCH

Dzieci dziękują

Komitet Obwodowy nr 15 Dzielnicy Śródmieście w Krakowie uprzejmie dziękuje pracownikom MPK Zakładu Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie przy ul. Ujastek 1: mgr inż. A. Grochoi i Franciszkowi Salaji za włożony wkład pracy przy wykonaniu w czynie społecznym dwóch huśtawek dla dzieci z terenu naszego obwodu — w związku z Międzynarodowym Rokiem Dziecka.

Za czyn ten wymienieni zasługują na pochwałę i uznanie. Nasze maluchy składają im za naszym pośrednictwem najserdeczniejsze podziękowania, i proszą jednocześnie o dalszą pamięć.

Huśtawki te — o które toczą się teraz między maluchami „boje” o prymat użytkowania — wzbogaciły skromnie urządzone plac zabaw dla dzieci, usytuowany przy ul. Ugorek 1.

Za komitet Obwodowy nr 15 Sekretarz J. Kierpiec przewodniczący Tadeusz Put

W związku z wymianą kolonii z „Transbudem” Kraków dnia 17 czerwca br. przewożiliśmy z Łodzi grupę dzieci (36) na kolonię do Sobolowa.

W czasie przejazdu przez Kraków ok. 14.00 samochód „Jelcz” z MPK Łódź uległ awarii, z prośbą o pomoc zwróciliśmy się do MPK w Krakowie przy ul. Makuszyńskiego 34.

Natychmiast zostało skierowane pogotowie techniczne, które ściągnęło nas do zajezdni.

Bardzo troskliwie zajęli się nami Wasi pracownicy.

Ob. Kazimierz Durek zadbał o natychmiastowe rozpoczęcie usuwania awarii, dyspozytor Ob. Wł. Hołyst podstawił Wasz autobus który zawiózł dzieci do Sobolowa. W tym czasie Ob. Artur Spruch czuwał nad sprawnym przebiegiem wymiany autobusu i poświęcił swój wolny czas (nie-dziela) wskazując drogę wyprowadził nas z Krakowa w kierunku Wieliczki, informując o trasie do Sobolowa.

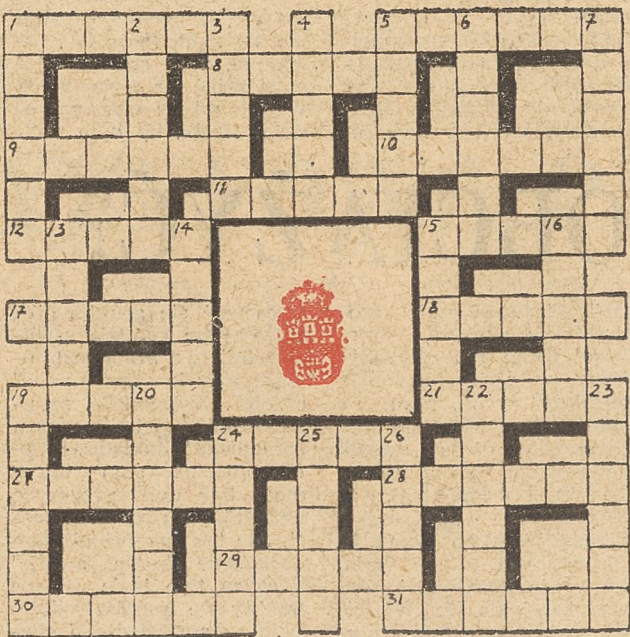
Tą drogą chcieliśmy serdecznie podziękować Waszym pracownikom za okazanie szczerego zainteresowania naszymi kłopotami. Tylko dzięki Waszej ofiarnej pomocy udało się przetransportować 36 dzieci do Sobolowa z minimalnym opóźnieniem. Chcielibyśmy, aby w wyniku awarii wszyscy zwracający się o pomoc natrafili na taką zaopiecz jak załoga Mięskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie a jesteśmy przekonani, że otrzymają natychmiastową i skuteczną pomoc.

W imieniu dzieci, osób konwojujących, rodziców oraz organizatora serdecznie dziękujemy.

Z-ca Dyrektora Zjednoczenia Gospodarki Komunalnej m. Łodzi

Zdzisław Frączkiewicz Zakład Szkolenia i Usług Bytowych

KRZYŻÓWKA NR 82



POZIOMO: 1) Niecały bóg, 5) Strój beduina, 8) Pokaz, występ, 9) Działanie przy pomocy siły, 10) Karcza, 11) Pierwiastek chemiczny, 12) Sztuczna rzeka, 15) Przywódca rebelii galicyjskiej, 17) Tłuszcz używany do ciasta, 18) Nie wpuszcza na tor, 19) Zasłona, 21) Uczucie, 24) Mieszkaniec starych zamków, 27) Imię Poddębity, 28) Zakończenie, 29) Nowoczesny taniec, 30) Maszynny tkackie, 30) Owoc tropikalny.

PIONOWO: 1) Urządzenie do przyrządzania paszy, 2) Skazany na wygnanie, 3) Robi się z niej kasza, 4) Jedna strona medalu, 5) Nadziewana czekolada, 6) W zbroi, 7) Szczelina, 13) Stan pogotowia, 14) Część naboju, 15) Zwierzę leśne, 16) Miasto w NRD, 19) „Serce” auta, 20) Cofnięcie się, zastój, 22) Strzelba, 23) Drapieżnik, 24) Tytuł dziennika włoskiego, 25) Aromatyczna przyprawa, 26) Zaopatrzenie na starość.

ROZWIĄZANIE
KRZYŻÓWKI NR 80
POZIOMO: 7. celuloza, 8.

„SYGNAŁY MPK” — Dwutygodnik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: Maria Bubaczewska, Janina Dziuro, Krzysztof Gacek, Filomena Serwin.

Adres Redakcji: MPK, Kraków, ul. Wawrzyńca 15, p. 73. Druk: Prasowe Zakłady Graficzne, RSW „Prasa — Książka — Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 3000. I-9