

Nr 20 (182)

Rok VI

16-31 X 1980

Cena 50 gr

SYGNALY

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

W ZOO - TO MYŚLA

Mówi się, że kraj zadłużony, że inwestycje nie „spłaciły” się w terminie. To ogólnie o kraju.

A nasze przedsiębiorstwo? Tutaj słyszymy, że ogromnie niedoinwestowane, że przestarzały park maszynowy, ciasne zaplecze techniczne. Wszystko niby racja. Z drugiej jednak strony jeżeli przyjrzymy się niektórym zakupom i ich wykorzystaniu, to wygląda, że jesteśmy nie tylko bardzo bogaci, ale wręcz beztrosko rozrzutni, czasami tak śmiesznie nieodpowiedzialni w zakupach jak niezdolne dzieci, którym trzeba kupić zabawę na wystawie. Tylko, że za dziecko odpowiadają dorośli. Czy za niesłuszne zakupy poczynione przez dorosłych, ktoś w takim razie odpowiada? Okazuje się, że nie za bardzo.

Gdy przeglądałam protokół nr 12, z kontroli przeprowadzonej dla sporządzenia celowości zakupów maszyn i urządzeń oraz ich wykorzystania — wydawało mi się, że kupowali ludzie nie mający pojęcia o przydatności tego sprzętu. Tylko czy winić tu kupujących? Przecież oni realizują zamówienia. By nie pisać na okragło — oto fakty; obiecał do ziemniaków kosztował 8613 zł i leży już w magazynie 12 miesięcy. Aż 52 miesiące znajduje się w magazynie podgrzewacz PP-3/1 za 6730 zł. Znaczenie już droższa, bo kosztująca 20940 zł jest przetwornica AP 111 i leży sobie w magazynie 9 miesięcy, nikomu niepotrzebna. Po co więc ktoś zamawiał?

W ramach modernizacji warsztatów zakupiono 24 wentylatory za sumę 150 505 zł. Wentylatory są różnych typów i zajmują miejsce w magazynach od 13 do 29 miesięcy, także nikomu niepotrzebne.

Dla potrzeb pracowni psychotechnicznej zakupiono za 24 570 zł przyrządy optyczne kontroli kolorów. Pracownik zlikwidowano a przyrządy leży bezużytecznie 32 miesiące. Wymienione tutaj przedmioty to tylko kilka z 29 pozycji — nie sztuk — zapisanych w protokole.

Wydawało by się, że jeszcze nie ma o co włosów z głowy wyrwać, boć to rzeczy nie tak drogie. Patrząc jednostkowo tak, ale ogólna wartość tych pozycji to aż 770 999 zł. A to już chyba nie mało. I znów nie jedynie to niepotrzebne zakupy.

Uznano kiedyś, że w przedsiębiorstwie bardzo potrzebny jest młynek do mielenia soli. Pewnie i jest potrzebny, ale nie ten, co leży w magazynie 45 miesięcy, a zakupiono go za 6 tys. zł. Ciekawostka; młynek został wykonany według projektu racjonalizatorskiego. Nie używany zostanie przekazany pewnie na złom. Kto zatwierdził zły projekt?

W marcu br. Zakład Torów otrzymał dwie koparki produkcji rumuńskiej. Kosztowały — 2 998 384 zł. W trakcie kontroli stwierdzono, że są one używane niezgodnie z przeznaczeniem. Zostały bowiem zdemontowane czepaki i używa się je jako dźwig. Ich wykorzystanie jest jednak znikome. Dlaczego je więc zakupiono? Złożono zamówienie na zupełnie inne, ale takimi przydziałami dysponowało Zjednoczenia, przydzielono je więc bez porozumienia i opinii o przydatności.

Zakład Torów posiada jeszcze inne nowe i nie nadające się do użytku urządzenia: podbijkarkę, nasuwarę torów i przyczepę asenizacyjną; łączna wartość tego sprzętu to 310 914 zł. Urządzenia zakupiono i... nie nadają się do pracy na naszych torowiskach. Nikt też w całej Polsce Południowej nie ma ochoty posiadać ich u siebie.

Zainteresowała mnie także sprawa wyciągu narciarskiego zakupionego w grudniu 1974 r. Wyciąg znajduje się na stanie Ośrodka Wypoczynkowego w Osieczanach. Najciekawsze jest jednak to, że w Osieczanach nikt nigdy wyciągu nie widział. Zaczęto więc wyjaśniać gdzie „wyparował”. Okazało się, że został wypożyczony do schroniska „Śnieżnica” koło Limanowej, w zamian za bezpłatne korzystanie z niego naszych pracowników. Czy korzystają? Nigdzie w przedsiębiorstwie nie znaleziono na to dokumentu, wypożyczenie jest więc nieodpłatne, a więc darowizna, tyle, że — o ironio — odpisy amortyzacyjne dokonują się rokrocznie z naszego konta. No więc jesteśmy bogaci czy biedni?

Niektóre kraje niechętnie proszą czerpiąc dochody prawie jedynie z turystyki. MPK ma gest, przedsiębiorstwo turystyczne robi prezenty, najgorsze, że nie wiadomo komu należałoby podziękować, bo ofiarodawcy nie pamiętają.

(Dokończenie na str. 2)



Piechotą szybciej.

KRAKÓW MIASTEM WYJĄTKOWYM

Normalne anomalie?

Któż z nas nie marzy o bezpiecznym ruchu drogowym. Tylko marzenia to jedna sprawa, a zachowanie się na drogach to druga. Jeżeli do niezbyt rozważnej jazdy dodamy niezbyt rozważnych „przechodniów”, będzie to niestety tylko część problemów drogowych.

Kraków jest miastem wyjątkowym i to pod każdym względem. Zdaje się, że tak przyzwyczailiśmy się do tego, iż anomalie w oznakowaniu ulic i rozwiązaniach węzłów komunikacyjnych stają się normalne. Wszyscy mający coś do powiedzenia w komunikacji o tym wiedzą, bo przyznają rację narzekającym i w większości przypadków na tym się kończy.

W MPK sprawa oznakowań złych lub ich braku jest dyskutowana przy każdej okazji. Nie byłam jeszcze na takiej naradzie z kierowcami, by o tym nie mówiono, a i niewiele potrafiłabym wyliczyć KSR-ów, na których ten problem nie byłby stawiany. Ba, organizowano nawet kwartalne rady kierowców i motorniczych z przedstawicielami Wydziału Ruchu MO, Wydziału Komunikacyjnego Urzędu

Miasta. I jak dotąd na naradach przeważnie się kończyło. Mam nadzieję, że wystąpienie pana Tadeusza Fiszera — kierowcy taksówki, na przedostatniej KSR nie pozostanie bez echa. Cóż postuluje pan Fiszera?

W większości wypadków ruch okrężny ma pierwszeństwo na naszych skrzyżowaniach typu rondo. Co więc przemawia za tym, by Rynek Podgórski był podporządkowany ulicy Zamojskiego, trudno odgadnąć. Jeżeli dodamy że w ulicy Zamojskiego ruch jest minimalny, a w rynku duży, niewiadoma będzie tym większa. O tym kuriozum słyszę w przedsiębiorstwie od 5 lat — tyle, że oprócz wołających nie innego nie.

Trzeba było aż gorączki ostatnich dni, by wymóc przyznanie za instalowania świateł na skrzyżowaniach ulic: Kamińskiego — Gwardii Ludowej i Kamińskiego — Malborskiej.

Wielokrotnie widzę czekających kierowców na Gwardii Ludowej. Czekają dotąd, aż pojawi się MPK-owski pojazd i na ul. Kamińskiego pozwoli wyjechać. Na skrzyżowaniu z

ulicą Malborską autobusów wprowadzić mniej, ale więcej manewrujących między pojazdami przechodniów. Tutaj to nawet już na wypadek nikt nie czeka, bo te bywają.

Ten sam problem dotyczy skrzyżowań: ul. Opolskiej — róg Wolasa, Lublańska — Skarżyńskiego, Wielicka — Szpitala Pediatry, Nowopłazowska — Płazowska.

Dobrym rozwiązaniem wydają się być światła przez kierowców nazywane wywoławczymi. Wiele jest takich miejsc w Krakowie gdzie ruch pieszy jest okrośowy. Bez sensu jest więc instalowanie tam sygnalizacji cyklicznej, np. w ulicach: Nad Sudółem, na Opolskiej i wielu innych.

Wielokrotnie podziwiałam spokój kierowców linii 155 oczekujących na odemknięcie rampy kolejowej przy ul. Sucheje. Czasami czeka się tam i 40 min. Przyszanie, trzeba mieć zdrowe nerwy!!

Pan Fiszera postuluje także by odwrócić kierunek ruchu w ulicy Zacisze i zrobić wjazd od Basztowej, natomiast wjazd ze Szpitalnej na Basztową uczynić tylko w prawo.

(Dokończenie na str. 2)

Ciekawe jakie zadania planowe miał do wykonania kierowca autobusu 21050 — 24.X. br. na ulicy Malborskiej. Otóż autobus z tablicą „104bis” jeździł sobie po ul. Grunwaldzkiej zatrzymując się co parę metrów. Jeden z trzech panów wychodził, odwiedzał kogoś w pobliskim domu, po czym pojazd ruszał parę metrów i znowu to samo. To wszystko działo się między godziną 8.30 a 8.45. O godzinie 8.50 tenże autobus jechał już chyba normalnie „po trasie” zbierając nawet po drodze pasażerów.

Dział Socjalno-Bytowy prosi by pracownicy, którzy za-

15 dni w MPK

placili za ziemniaki, a mieli możliwość innych źródeł zapotrzenia, dokonali zakupów we własnym zakresie. Ziemniaki w przedsiębiorstwie będą, nie wiadomo jeszcze jednak w jakiej ilości.

Pracownicy Działu Socjalno-Bytowego czynią starania o zorganizowanie zimowiska w Rabce. Będą tam mogły jechać dzieci ze schorzeniami górnych dróg oddechowych. Nie będzie natomiast w tym roku zimowiska w Żywcu-Sporyszu, gdyż planowany jest remont szkoły-osrodku.

W wyniku jesiennych przeglądów warunków pracy większość z 17 wniosków w Zakładzie Napraw Autobusów zostało już zrealizowanych, co znacznie poprawiło warunki pracy załogi.

Do 15 listopada przyjmowane są w Dziale Usług Bytowych podania o zapomogi dla samotnych matek i rodzin wielodzietnych.

Pomimo ustaleń z 30 września br. Dział Inwestycji nie wykonał dokumentacji podwór kleszczowych dachu w warsztacie lakierni, a w konsekwencji Zakład Budowlany — nie podjął napraw. Dach jeszcze się nie zawalił.

Znowu o złomie, także nie wywiezionym i zastawiającym drogę przeciwpożarową w ZNA. Mam nadzieję że pożaru nie będzie, bo wtedy transport zostałby zniszczony, że do wywozu gruzu.

F.S.

Sierpniowe dni, może nie jak tradycja każe gorące, ale i tak pewno gorączkowe, sprawiły, że o tym co mówiono przeważnie szeptem, głośno się krzyczy. Ba, krzyczy się nie tylko tam, gdzie o pomście wołać by należało, ale tak na wszystkich i wszystkich dookoła. Nie generalizuję tu, dziś, gdy gorączka już trochę spadła wiemy, że i tak jest.

Choćby postulaty. Spośród wielu setek zgłoszonych wybrałam dwa prawie identyczne:

„Zmniejszyć liczbę pracowników Nadzoru Ruchu. Przenieść do innych czynności pracowników Nadzoru Ruchu, T. Gada, T. Cygana i L. Kaczmarczyka” i wniosek drugi „Zlikwidować Nadzór Ruchu, samochody ruchowe przeznaczyć do innych celów”. Te wnioski zostały postawione w Zakładzie Eksploatacji Tramwajów w Podgórzu.

W rozliczeniu z realizacją postulatów wyjaśniono, że wymienieni należą do jednych z najbardziej oddanych i ofiarnych pracowników służby ruchu... i wnioski uznano za bezzasadne. Negatywnie także na szczęście ustosunkowano się do sprawy likwidacji nadzoru.

Zastanówmy się. Wymienieni wyżej trzej panowie należą do tych, którzy najczęściej widzą nieprawidłową pracę kierujących pojazdami na liniach. Nic więc dziwnego,

że nie cieszą się sympatią tych grup zawodowych. A, że akurat sprzyjał klimat, by stawiać wnioski?

Pytałam kierowców z Czyżyn i Bieńczy jak oceniają pracę Nadzoru Ruchu?

„No cóż — powiedzieli — gdyby wśród nas byli tylko dobrzy pracownicy nadzór, szczególnie ten „regulujący”,

ZLIKWIDOWAĆ

nie byłby nam potrzebny wcale. Nie jest tak jednak, co będziemy dużo mówić? Są kombinatory i obiboki. Dlatego nadzór musi być”.

„Jest jednak inna sprawa. Są i wśród regulatorów tacy, którzy nie pofatygują się nawet z punktu, by zapytać jaki ma numer służbowy kierowca. O potrzebną mu do statystyki informację dzwoni do dyspozytora” — powiedziała mi pani W. Zakula, zastępca kierownika zakładu w Czyżynach.

Czy w takich wypadkach można mówić o regulowaniu jazdy kierowców? O funkcji nadzorczej już chyba nie ma co marzyć.

Jak więc widać, niby najlepiej być umiarkowanym. Za dobrym pracownikiem nadzoru nie, ma się wtedy wrogów. Tylko do czego to prowadzi?

Zastanawiam się nad inną sprawą. Dzisiaj wszyscy domagamy się wszędzie kontroli i to bardzo surowej. Zawsze jednak wtedy myślimy o tym, by kontrolowano innych. Dziwnie nie przychodzi nam do głowy, że kontrolować powinno się także nas. Ileż byłoby oburzenia, gdyby pracownicy np. handlu ogłosili strajk i w postulatach zgłosili by zlikwidować im kontrole? Ze niemożliwe? Ze musi być kontrola? Dlaczego niby? Bo społeczeństwo odczuwa, iż wiele rzeczy dzieje się tam nie tak? Toć wiedza także wszyscy ci co korzystają z usług MPK — że tu też nie najlepiej. Jest inna sprawa, o której już pisałam wielokrotnie, właściwa organizacja pracy Nadzoru Ruchu. Inspektorzy i regulatorzy powinni doskonale znać przedsiębiorstwo i jego problemy. Być stanowczymi w swych decyzjach, ale pod warunkiem, że będą fachowcami.

F. SERWIN

Znaleźć ulicę Helską, to nawet dla rodowitego łodzianina nieprosta sprawa. Położona na przedmieściu, nie posiada nawet brukowanej nawierzchni. A znaleźć, mieszczący się przy Helskiej, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy MPK, to spory wyczyn. Gdy po kilkunastominutowych spacerach, po nienajdłuższej przecięci ulicy, bliski byłbym rezygnacji, bo nawet mieszkańcy Helskiej nie wiedzieli, gdzie mieści się ośrodek, wreszcie na niepozornym, takim jak wiele sąsiednich, w koszarowym stylu wybudowanym, jednopiętrowym domku, dostrzegłem niewielką czerwoną tablicę, głoszącą, że to właśnie tu.

Wszedłem więc. Czekali już, uprzedzeni o wizycie: kierownik laboratorium inż. Jan Kierzkowski i mistrz laboratorium inż. Wiesław Gieł. W trakcie rozmowy wszedł kierownik ośrodka inż. Wiesław Dytperner, człowiek, który potrafi koordynować ogromną ilość różnorodnych prac, prowadzonych w Ośrodku. Mogliśmy więc spokojnie przystąpić do rozmowy, a raczej do rozpisania na głosy monologu, którego byłem słuchaczem. Ogrom przedstawionych problemów, starczyłby na zapisanie całej gazety wielkością „Sygnałów”. Spróbujmy więc skoncentrować się na najważniejszych.

Ośrodek jest jedynym w Polsce prowadzącym badania nad komunikacją szynową. Oczywiście miejską. Podobny, dla autobusów, powstaje aktualnie w Warszawie. W Łodzi pracuje 26 osób, z tego 11 z wyższym wykształceniem. Nie zajmują się one bezpośrednio sprawami ruchu, prowadzą badania o szerszym znaczeniu. Problemy nie należą do łatwych. Jan Kierzkowski mówi, że nowy pracownik, dopiero po dwu latach może być uważany za pełnowartościowego partnera w pracy. Tak długo bowiem trwa adaptacja. Współpracuje OBR także z innymi przedsiębiorstwami. Ostatnio na przykład opracował wraz z WUKO wóz do naprawy i konserwacji sieci trakcyjnej pod napięciem. Cała izolacja tego wozu, to dzieło naukowców z Helskiej. Podobnie, także

wraz z WUKO opracowano odsłanianie torów, pracującą bez strat energii.

Jak dotychczas Ośrodek pracuje w zasadzie wyłącznie na rzecz MPK Łódź, choć nie trzyma swych opracowań w tajemnicy przed innymi. Pracuje się tu wciąż nad nowymi rozwiązaniami technicznymi i technologicznymi, które stosowane są często na terenie całego kraju. Ale przede wszystkim działa, przynajmniej na razie w Łodzi i dla

propozycjami dokonania konkretnych zmian.

Opracowują także na Helskiej plany rozwoju MPK Łódź. Na podstawie planów rozwoju miasta, wyliczają przewidywane natężenie potoków pasażerskich na poszczególnych trasach i proponują najkorzystniejsze rozwiązania układu komunikacyjnego miasta, modernizację systemu zasilania. Z dużym wyprzedzeniem obliczają zapotrzebowanie na energię e-

no w etap realizacji tych zamierzeń, co przysparza pracownikom, a zwłaszcza inż. Dytpernerowi, wiele dodatkowych zajęć. Zakład Doświadczalny Komunikacji Miejskiej w Łodzi, jak w przyszłości ma się nazywać OB-R ma wiele ambitnych zamierzeń. Bo choć i obecnie sporo prac przeprowadzanych jest dla potrzeb całego kraju, bo wszędzie są przecież te same problemy, to jednak reorganizacja zwiększy rangę Ośrodka, ułatwi przeprowadzenie wielu spraw. A ostatnio na przykład przeprowadzane są w Łodzi badania nad współpracą kół z szyną, po ich sfinalizowaniu, opracuje się optymalny kształt główki szyny i profil obręczy. A badania, tu trzeba dodać od razu, robione są w oparciu o materiał dostarczany z całego kraju. Zresztą nowa szyna i obręcz, również będą służyć wszystkim.

Słucham jeszcze wielu interesujących wywodów. Przede wszystkim o przyszłej współpracy z innymi przedsiębiorstwami komunikacyjnymi, „Konstalem”. Spore to zamierzenia, ale skoro osiągnięto tak wiele...

I wreszcie rozmowa schodzi na Kraków. Byli u nas krakowianie z wizytą — mówią gospodarze — oglądali urządzenia, zapoznawali się z pracą Ośrodka. Byliśmy i my w Krakowie. I szczerze mówiąc, boimy się kolejnej wizyty przedstawicieli waszej załogi, podejmowano nas bowiem tak serdecznie, że nie będziemy w stanie się zrewanżować.

Oglądam jeszcze liczne dokumenty poświęcone powstającemu Zakładowi. I czytam skrypt jednego z wystąpień inż. Dytpnera, sprzed kilku lat, z czasów, gdy istnienie OB-R, nawet w skromnych, łódzkich rozmiarach, było zagrożone. Wynotowuję:

„Istnienie Ośrodka jest konieczne, bo zlecenie wykonywanych u nas prac innym instytucjom pochłonie znacznie więcej czasu i pieniędzy, niż istnienie naszej placówki”.

Całe szczęście, że w porę zrozumiano tę prawdę i przy Helskiej dalej prowadzi się niezbędne wręcz badania. Z pożytkiem dla miejskiej komunikacji szynowej w całym kraju.

Krzysztof Gacek



Momen odznaczania. Drugi od lewej — inż. Jan Taboła, otrzymuje odznakę „Za zasługi dla ZSMP”.

Gospodarniej, efektywniej, oszczędniej

W dniu 23 października br., w świetlicy przy ul. Bocheńskiej, odbyło się uroczyste na szczeblu wojewódzkim podsumowanie Turnieju Młodych Mistrzów Gospodarności za rok 1979 i Młodzieżowej Wiosny Czynów w roku 1980.

To, że spotkanie laureatów — organizacji ZSMP z Krakowa i całego województwa miejskiego — odbyło się właśnie w MPK, jest wyróżnieniem dla naszej organizacji, która po raz ósmy już znajduje się wśród zwycięzców.

Przy ocenie działalności poszczególnych zarządów zakładowych kół ZSMP, brane były pod uwagę efekty ekonomiczne uzyskane w pracach społecznych i różnego rodzaju oszczędności, na przykład w przypadku naszego przedsiębiorstwa — oszczędności paliw, ogumienia, sprzętu i energii elektrycznej. Trzeba dodać, że są to w sumie milionowe sumy, do uzyskania których przyczyniła się młodzież.

Laureaci Turnieju Młodych Mistrzów Gospodarności i wyróżnieni w Młodzieżowej Wiosnie Czynów obdarowani zostali medalami, dyplomami oraz pięknymi pucharami.

Prócz nagrodzonych zespołów, 5 osób wśród których znajdował się również przedstawiciel naszego ZZ ZSMP inż. Jan Taboła, otrzymał odznakę „Za zasługi dla ZSMP” — województwa miejskiego krakowskiego.

M.B.

W jedności siła

Późnym popołudniem w hali naprawczej Zakładu Taksówek, zebrało się ponad 100 osób. Niemal połowa załogi Zakładu przybyła, aby zdecydować o przyszłości ruchu związkowego w „taksówkach”. W prezydium zasiadli: Michał Karyczek — przewodniczący Komitetu Założycielskiego NSZZ „Solidarność” w MPK, Leszek Kowalczyk reprezentujący interesy tych, którzy nie zdecydowali się na wstąpienie do „Solidarności”, przedstawiciel Międzyzakładowego Komitetu Założycielskiego NSZZ „Solidarność” Ryszard Krajewski oraz szef Zakładu Franciszek Orszański, który zresztą po otwarciu zebrania zszedł „do ludu”, na salę.

Wśród samochodów, przy mdłym świetle żarówek, siedząc na ławach, bądź stojąc, pracownicy Zakładu gorąco dyskutowali o najistotniejszych problemach. Podobała mi się ta dyskusja. Gorąca, rzeczowa, widać było, że tym ludziom naprawdę chodzi o coś ważnego, o ich dalsze losy. Zwróciła moją uwagę także dyscyplina panująca na sali. Gdy na moment jej zabrakło — ludzie zaczęli nawzajem się przekrzykiwać, jeden z mówców zaproponował wybór przewodniczącego zebrania. Został nim długoletni pracownik, cieszący się ogromnym autorytetem u kolegów, Tadeusz Fiszer. I znów był porządek, choć dalej było bardzo gorąco. Jerzy Szydlik, wyraził zdanie kolegów stwierdzając, by nie rozbijać ruchu związkowego, powiedział, iż należy zachować jedność na bazie „Solidarności”. Ryszard Krajewski wyjaśnił zebranym cele i zasady funkcjonowania NSZZ „Solidarność”, stwierdzając wyraźnie, że organizacja ta nie stawia przed sobą żadnych celów politycznych, interesuje ją jedynie obrona interesów robotników.

Wówczas o głos poprosił szef Zakładu Franciszek Orszański. Powiedział: „pamiętam dawne, jeszcze przedwojenne czasy, gdy ruch związkowy był rozbity. Pamiętam też, że słabe związki nie były w stanie wygrać żadnej sprawy. Dlatego najważniejsze jest zachowanie jedności. W tym nasza siła. Wiem, że wielu pracowników waha się, czeka na moją decyzję. Podejmę ją więc. Po tym co usłyszałem tu przed chwilą, gdy wiem już, że „Solidarność” nie występuje przeciw ustrojowi, przeciw partii, składam akces do tego związku”.

Na sali rozpętała się istna burza braw. Chciano na gorąco przeprowadzić głosowanie, kto jest za „Solidarnością”, jako jedynym działającym w Zakładzie związkiem. W porę przypomniano jednak, że nie ma połowy załogi, głosowanie takie byłoby więc naruszeniem zasad demokracji. Ostatecznie w głosowaniu jawnym powołano więc tylko Komitet Założycielski NSZZ „Solidarność”. Wszedł do niego: Jerzy Szydlik jako przewodniczący, Tadeusz Fiszer jako zastępca, Andrzej Socha jako sekretarz oraz Władysław Majchrzak, Andrzej Kurdziel, Aleksander Hausner, Adam Gajda, Edward Giermek i Józef Nowikowski jako członkowie.

I jeszcze nie koniec zebrania. Wiesław Teschlik mówi: „Wybieramy tajnie, robimy to demokratycznie. Mniejmy odwagę mówić prawdę w oczy. Nie zaczynamy robić tej demokracji od końca”.

Tym razem zebrani przystali, aby zachować ważność jawnych wyborów, ale muszą pamiętać, aby wybory do władz związkowych przeprowadzić tajnie.

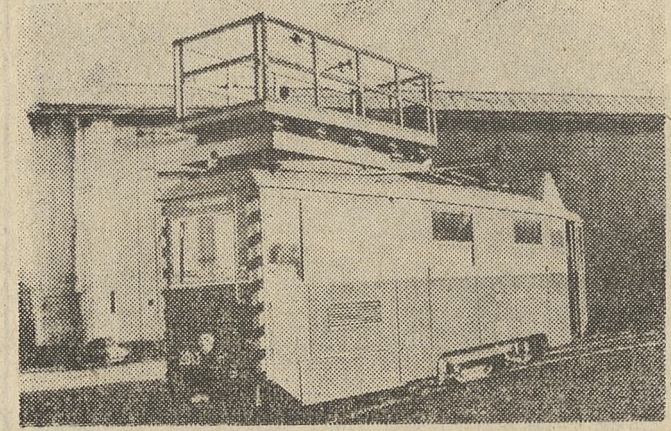
Z kolei powiedział Tadeusz Fiszer: „Kochani, nie ma w tej chwili wśród nas Leszka Kowalczyka. Atakowaliśmy go ostro. Nerwy nie wytrzymały. Ale pamiętajmy, on jest dobrym kolegą, uczciwym pracownikiem, robił co mógł, uszanujmy prawo człowieka do własnych przekonań. Zachowajmy fair play do końca”.

Rozległy się oklaski. Te oklaski świadczą o dojrzałości załogi. Pozwoliły mi one wyjść z zebrania z przekonaniem, że słuchałem dyskusji mądrych ludzi, których obchodzą sprawy dotyczące się w kraju i którzy nie chcą urządzić „polowań na czarownice”, lecz rzetelnie rozliczyć tych, którzy doprowadzili do obecnej sytuacji i uczciwą pracą doprowadzić do wyjścia z niej.

KG

Z ŁÓDZKIEGO OBR

O współpracy kół i szyn



Ten wóz powstał także dzięki specjalistom z ulicy Helskiej. Fot. W. KRASKA

Łodzi. Stąd na bieżąco pomagają poszczególnym zakładom w rozwiązywaniu problemów, z którymi nie mogą one sobie dać rady, np. ostatnio zajmował się automatycznym napędem zwrotnic, którym zainteresowane w równym stopniu były Zakłady: Sieci, Torów i Eksploatacji Tramwajów. Wykrywa także Ośrodek błędy w działaniu instalacji elektrycznej tramwaju, których nie można wykryć normalnymi metodami, często występuje do „Konstalu” z

lektryczną. I ostatnia już funkcja OB-R, to obsługa formalno-prawna wynalazczości pracowniczej. Dużo tych funkcji, aż wierzyć się nie chce, że wszystko wykonywane jest zaledwie przez kilkadziesiąt osób.

Przed dwoma laty, na Zjeździe Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Kielcach, przedstawiciel ministerstwa poinformował zebranych, że łódzki Ośrodek będzie pracował dla potrzeb całego kraju.

I właśnie obecnie wkroczo-

(Dokończenie ze str. 1)

ca z powodu braku dokumentów jest bezimienny.

Posiadamy także parę zamiatarek mechanicznych po 8900 zł każda. Także nie są wykorzystane, bo... nie znalazły zastosowania.

Okazuje się, że prezenty nie tylko dajemy, ale i przyjmujemy. ZEA Wola Duchacka otrzymała nieodpłatnie z ZOO zamiataarkę spalinową wartości 481963 zł. Po umorzeniu — z tytułu dotychczasowej eksploatacji — posiada

się może słuszną, np. zmywarka do naczyń w warsztatach szkolnych, wyparzacze elektryczne dla bufetów, maszyny do krojenia wędlin także dla bufetów, czy wreszcie odkurzacze przemysłowe po 127720 zł, na ogólną wartość aż 894040 zł. Zmywarka do naczyń jest sprawna, ale nie używana ze względu na długi cykl mycia. Naczynia przed myciem powinny być także dokładnie „wyręsztkowane” no i powinno ich być dużo. Uczniowie nie bawią się więc w mechanizację tylko po pro-

W ZOO — TO MYŚLA

wartość 192799 zł, ale koszty amortyzacyjne w wysokości 8 procent odpisuje się od wartości pierwotnej. Od lipca już płacimy, a zamiataarka jest w naprawie, bo... dostaliśmy ją uszkodzoną. W rzeczywistości ta „darmocha”, tanio nam nie przyszła. No i ZOO nie takie naiwne, jak my w stosunku do „Śnieżnicy”.

I jeszcze jedno: jak dotychczas Wola Duchacka to plac budowy, więc i zamiatać nie ma sensu. Oby się po paru latach nie okazało, że ileś tam tysięcy złotych płaciłmy niepotrzebnie. W protokole znalazłam jeszcze wiele niewypałów. Część z tych chybionych zakupów z pozoru wydawała

stu myją ręcznie. Maszynki do wędlin są używane tylko wtedy, gdy jest... szynka, a odkurzaczy nie używa się wcale.

Jak już zaznaczyłam zakupów wydawały się prawidłowe, ale tylko w momencie zakupu. Dlaczego wcześniej nie zastanawiano się, czy będą przydatne? Przy okazji zbierania materiałów do tego tekstu, ktoś mi poradził, bym policzyła sobie także kajaki i sprawdziła komu one służą? Dowiedziałam się, że są dwa pontony i jeden kajak składany. Czy tylko? Ja mam prawo wierzyć i wierzę, że tak jest, jak mi powiedziano.

F. SERWIN

Co się komu należy

Wynagrodzenie za pracę szczególnie szkodliwą lub niebezpieczną dla ludzkiego zdrowia, zwiększone jest o specjalny dodatek.

Wysokość jego uzależniona jest od grupy, do której dana praca jest zaliczana. I tak w grupie pierwszej wynosi 50 groszy za 1 godzinę, w drugiej — 1 zł, w trzeciej — 1,50 zł. Jest jeszcze grupa czwarta, przewidziana dla stanowisk pracy na dużej wysokości. Wielkość dodatku w tej ostatniej grupie, uzależniona jest właśnie od wysokości na jakiej usytuowane jest stanowisko pracy.

Całość spraw związanych z dodatkami za szkodliwą pracę normuje zarządzenie nr 3 Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 7 lutego 1975 r. Załącznik do tego zarządzenia daje wykaz stanowisk pracy lub prac wykonywanych w warunkach szkodliwych dla zdrowia, uciążliwych i niebezpiecznych, w niektórych jednostkach organizacyjnych resortu Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska.

W przypadku więc każdej,

spornej sprawy związanej z dodatkami za wykonywanie szkodliwej dla zdrowia pracy, jest możliwość sprawdzenia, każda bowiem z grup posiada bardzo szczegółowy wykaz takich stanowisk pracy.

Tak więc czy się komuś dodatek ten należy czy nie, nie jest zależne od kierownictwa przedsiębiorstwa, a od tego, czy dana praca jest objęta jedną z czterech grup zarządzenia.

Pisząc o przysługujących na niektórych stanowiskach za szkodliwą pracę dodatkach, odpowiadam równocześnie na interwencję w naszej redakcji jednego z kierowców cysterny, przewożącego paliwo, iż w jego przypadku, dodatek ten się nie należy. Prócz bowiem samych czynności związanych z przewozem, kierowca cysterny nie jest bezpośrednio i w pomieszczeniu zamkniętym narażony na szkodliwe dla zdrowia wdychanie etyliny. Praca kierowców cysterny jest natomiast na pewno niezbyt niebezpieczna, ale to już jest inna sprawa i za to posiadają oni najwyższą grupę uposażenia.

M.B.

Normalne anomalia

(Dokończenie ze str. 1)

Przyspieszenia wymagają prace w ulicy Mazowieckiej, aby ruch mógł się odbywać w obu kierunkach. Aż proszą się światła na skrzyżowaniach: Czarnowiejska — Inwalidów, Dzierżyńskiego — Piastowska — Głowackiego. Należałoby też, chyba zastanowił się nad częstszym kontrolowaniem kierowców poruszających się w tych, których typ samochodów statystycznie najczęściej uczestniczą w wypadkach, a więc małe „fiaty” i „kamazy”.

A tak w ogóle to iza się w oku kręci, że Kielce, Poznań, czy miasteczka śląskie mogą sobie pozwolić na bezkolizyjne skrzyżowania obwodnic. Kraków ciagle nie. Tam rozumiano, że nie opłaca się oszczędzać na budowie rozwiązań węzłów komunikacyjnych. W Krakowie jakby nie wiadomo o tym. Przykładem niechże będą nowe, nie nowoczesne skrzyżowania, gdzie rozwiązani są nawet nie na dziś, a na parę lat wstecz.

F. SERWIN

Przegląd przeżrocz

W dniu 27 bm. w klubie MPK przy Placu Serkowskiem 7 odbył się drugi zakładowy przegląd przeżrocz: o tematyce zakładowej, krajoznawczej, różnej. 15 osób zgłosiło swoje prace. W tematyce zakładowej Komisja I miejsce przyznała — Leopoldowi Rolniakowi, w tematyce krajo-

znawczej — Zygmunowi Gądkowi, w różnej — Zdzisławowi Skubiedzie. Oceny dokonała Komisja w składzie: Władysław Rospondek — inżynier, fotograf, krajoznawca PTTK, Andrzej Kurzawa — fotograf, krajoznawca PTTK i Stanisław Tyran — fotograf zakładowy.

WAGA SŁOWA

Rozdyskutowaliśmy się ostatnio bardzo. Rozmawiamy nareszcie o wszystkim. Tyle, że nie zawsze w sposób odpowiedzialny. Byłem ostatnio na zebraniu, które mnie zaniepokoiło. Jedną z mówczyń wystąpiła z totalną personalną krytyką niemal wszystkich członków MPK-owskich władz. Darujcie czytelnicy, ale nie przytoczę tego głosu. Nie przytoczę go, ponieważ nie chcę znaleźć się w sądzie, jako oskarżony o zniesławienie. Tak, zniesławienie, bowiem zamiast konkretnych argumentów, padły sformułowania „ludzie mówią”, „prawdopodobnie”, „słyszałem”. Tak nie wolno. Nie wolno publicznie stawiać ludziom zarzutów niesprawdzonych. I choć wszyscy na sali (w tym i ja) podziwiali odwagę, to jednak chyba nie o taką odwagę nam chodzi. Krytykujemy, owszem, ale krytykujemy konkretnie. Nie możemy jednak stwierdzać, że: „Ob. X jest na swoim stanowisku nieporozumieniem”, gdy jednocześnie nie podajemy na poparcie tej tezy żadnego dającego się sprawdzić konkretnego dowodu.

Słusznie zauważył jeden z mówców „odwaga potaniała, rozsądek podrożał”. Tak — bardzo podrożał i bardzo go nam dzisiaj potrzeba. I choć, znając mówczynię, wiem, że całe jej bardzo obszerne wystąpienie, nad którego fragmentem jedynie zatrzymałem się w tym felietonie, było zgodne z jej sumieniem, uczciwe, to jednak zostałem zaniepokojony; bo powiało duchem lat pięćdziesiątych, kiedy wystarczyło rzucić na kogoś oskarżenie, by „wykończyć” człowieka. Nie pamiętam na szczęście tych czasów, ale ci którzy zachowali je we wspomnieniach, nie mówią o nich dobrze.

Nie zastanowiła się mówczyń nad wagą swych wypowiedzianych przecież oficjalnie słów. Skąd to przekonanie o własnej nieomyślności, o tym, że każda plotka jest prawdą?

Wystąpienie na zebraniu jest publikacją. I pozostając z szacunkiem dla odwagi, ideowości, wiedzy zawodowej mówczyń, muszę zaapelować o większą rozwagę w głoszeniu poglądów. Chcemy bowiem uzdrowić sytuację, ale chyba nie przy pomocy ataków tak w ogóle na wszystkich. KG

Czas sprzątać po sobie!

Co pewien czas prasa codzienna opisuje pozostawiony przez budowlanych bałagan. Po zrealizowaniu zadania, zabierają swoje rzeczy i... odchodzą z reguły, niewiele obchodzą ich to, co po sobie pozostawili.

Zdarzają się i takie przypadki, że wykonując swoje prace niszczą i dewastują to, co już wcześniej było zrobione. Właśnie tak się rzecz ma w przypadku oddanego kilka miesięcy temu z wielkim zresztą szumem obiektu w Cichym Kąciku „dwoma zera” zwanego, przez pracowników naszego Zakładu Budowlanego. Pomieszczenie owo sobie stoi nawet wygląda na jeszcze nie najgorszy natomiast po obu jego stronach pozostało od czasu budowy zniszczone osiatkowanie. Z prawej, należącej wraz z urwaną (również przez naszych budowlanych) furtką ogradzającą zaplecze pawilonu handlowego, z lewej zaplecze pakamery Zakładu Torów, w której mieści się stały punkt brygady szlifierzy torów i plugów odśnieżnych. I jak tu teraz przechowywać niezabezpieczone kamienie szlifierskie, kilofy, szufle, wiadra, węgiel i drzewo?

Na wykopanej dziurze w ziemi, która w tej chwili dla bezpieczeństwa przykryta jest drewnianym podestem, wypożyczonym od sąsiadów ze sklepu, skończyła się również obiektem budowlanych o doprowadzeniu bieżącej wody do pakamery, załogi Zakładu Torów. W sumie kilka osób ma tu swoją bazę i przebywa w niej po 16 a nawet 24 godziny na dobę.

Czy w takiej sytuacji można się dziwić zarówno kierownictwu pawilonu handlowego jak pracującej w Cichym Kąciku załodze Zakładu Torów, że nie wspominają z sympatią pracowników Zakładu Budowlanego?

Liczymy, że ci ostatni naprawią swój błąd. Dla dobra choćby tylko własnej opinii.

Przy okazji jeszcze jedno dyskretnie pytanie kieruję pod adresem Wydziału Zabezpieczenia Ruchu. Dlaczego pracownicy Zakładu Torów nie mogą korzystać z nowej inwestycji (OO) w Cichym Kąciku? Czy może dlatego, że pomieszczenie to usytuowane zostało właśnie w najbliższym sąsiedztwie ich bazy? M.B.

strzeżenia. Przy czym w dwóch wypadkach były to zastrzeżenia naprawdę drobne. Słusznie ocenił sprawę jeden z najstarszych pracowników Zakładu, brygadziści Mieczysław Zadura mówiąc:

— Dziecinada. Nie można traktować człowieka jak śmiecia, ale stwierdził on też, że nie

można nerwowo podchodzić do pracownika, jak to się czasem zdarzało w Zakładzie.

Zadziwiła mnie wypowiedź jednego z brygadzystów, którego nazwiska nie będę tu przytaczał. Człowiek ten ma ogromne pretensje do kierownika, o to, że za spóźnienie się do pracy, nakazano mu posprzątać placu, co nie licuje z godnością brygadzysty. Przyznam, że nie bardzo rozumiem. Spóźniać się, dawać zły przykład załodze, to można,

Rozdzwonił nam się telefon. Czytelnicy zadają pytania: — Kogo objęły sierpniowe podwyżki płac? Kiedy wprowadzony zostanie nowy taryfikator? Czy w miesiącu styczniu przyszłego roku, jak się o tym mówiło? W jakiej wysokości otrzymamy dodatek drożyzniany?

Aby dokładnie i wyczerpująco odpowiedzieć naszym czytelnikom na wszystkie pytania, musieliśmy zasięgnąć informacji u osób najbardziej kompetentnych w zakresie tych spraw, a więc z-cy dyrektora d.s. pracowniczych, mgr Stanisławy Kostro i kierownika Działu Płac mgr Józefa Białonia.

Odpowiedzi udzielimy w takiej kolejności, w jakiej przedstawiliśmy pytania naszym czytelnikom.

Z dniem 1 sierpnia wprowadzono dla kierowców i motorniczych II tabelę plac. Ponadto motorniczym podniesiono dodatek za czynności konduktorskie z 24 zł do 46 zł.

Dla pracowników zaplecza wprowadzono IV tabelę placu zasadniczej. Równocześnie podniesiono tym pracownikom o 5 procent premię. Łącznie ze specjalną otrzymują teraz 30 procent premii. IV tabelę plac w miesiącu sierpniu br. objętych zostało 78 proc. pracowników zaplecza.

Podwyżkami plac objęto

również 49 proc. pracowników umysłowych.

Ponadto od 1 października br. IV tabelą plac objęto pozostałych pracowników zaplecza — 22 proc. pominiętych w sierpniu oraz wprowadzono nową tabelę plac dla przewoźników części pracowników umysłowych.

Nowy taryfikator, który — jak nam nasi czytelnicy zadają drugie pytanie sugerowali — miał wejść w życie dopie-

Podwyżki, podwyżki...

ro od miesiąca stycznia przyszłego roku, został wprowadzony pismem Ministerstwa Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska nr PS-3-81(655)80 z dnia 1 października 1980 r. już od 1 października br.

W związku z ustaleniem nowych stawek placowych w dotychczasowych kategoriach zaszerzowania, pracownicy umysłowi otrzymują podwyżki plac od 1 października wynikające ze zmiany stawek placowych. Podwyżki te wynoszą 400 albo 500 zł w zależności od kategorii zaszerzowania. Grupy zaszerzowania pozostają więc te same, ponieważ podwyżki zostają wprowadzone wg nowego taryfikatora placu

w ramach tych samych grup i otrzymują je wszyscy pracownicy umysłowi.

Niezależnie od tego, pracownicy zaplecza zaszerzowani w kategoriach od I do VI, otrzymują dodatkowe podwyżki w związku z podniesieniem najniższych plac z 2000 zł na 2400 zł.

W przyszłym roku zapowiedziana jest zmiana wynagrodzenia pracowników komunikacji miejskiej. Nowe zasady

zakładają ograniczenie ilości składników placowych szczególnie w grupie prowadzących pojazdy, ujednolicenie systemu oraz podwyższenie stawek plac w proporcji do skróconego czasu pracy, wynikającego z wprowadzenia dodatkowych wolnych sobót.

Pozostaje nam jeszcze odpowiedzieć na ostatnie pytanie. Otóż nie ma takiego terminu jak „dodatek drożyzniany”. Są podwyżki rekompensujące wzrost kosztów utrzymania. Podwyżki te realizuje się w ramach nowo wprowadzonego taryfikatora i tabel plac.

Sądymy, że wyczerpująco odpowiedzieliśmy naszym czytelnikom na ich pytania. M.B.

Cieszy zaufaniem jakim darzą ludzkie naszą gazetę. Nam redaktorom powierzają często sprawy, które jak twierdzą są „nie do załatwienia”. Z drugiej strony smuci fakt, że niejedna sprawa, która wydaje się oczywistą i bardzo prostą do załatwienia, przybiera rozmiary giganta i narasta wokół niej wiele problemów nie do pokonania. Taką właśnie była ostatnio dla osób zatrudnionych przy transporcie paliwa — sprawa rękawic olejochronnych.

Kilka tygodni temu zwrócił się do nas kierowca z Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego Piotr Ślusarczyk przewoźący cysterną benzynę z interwencją, że nie otrzymuje rękawic olejochronnych z wkładką. Te, które ostatnio otrzymał, nazywają się wprawdzie olejochronne ale są to tylko rękawice gumowe bez tzw. ocieplacza. Rękawice takie nie chronią przed działaniem szkodliwych dla skóry środków chemicznych. Na rękach robią się krosty i pęcherze.

Jakże więc odmówić interwencji w takiej sprawie? W pierwszej kolejności zadzwoniłam do magazynu nr 7. Kierowniczka magazynu Teresa Kwistek potwierdziła słowa kierowcy Piotra Ślusarczyka mówiąc: „W dniu 7 sierpnia br. otrzymałam zakupione przez Zakład Zaopatrzenia Materiałowego (100 par) rękawice gumowe tzw. olejochronne bez ocieplacza. Zastanowiłam się... czwarty kwartał, to przecież okres jesienno-zimowy — temperatury minuse... Skoro w tej chwili rękawice z samej tylko gumy nie zdają egzaminu, cóż dopiero później? Sprawę więc starałam się zainteresować kierownika Działu BHP mgr Augustyną Dobrowolską. Nie otrzymałam jednak żadnej konkretnej odpowiedzi.

I to byłoby wszystko co mogłam na razie w sprawie rękawic olejochronnych uczynić. Zajęta innymi sprawami zawodowymi

nie mogłam podjąć sprawy rękawic olejochronnych. W dniu 16 września br. otrzymałam 300 par rękawic olejochronnych z ocieplaczami, a 24 z nich pobrał już dla swoich pracowników Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego. Sprawa rękawic olejochronnych została więc załatwiona pozytywnie. A ja chciałabym zadać pytanie pod adresem Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego — „Czy zawsze należy kupować to co jest, a nie żądać tego czego potrzebujemy?” M.B.

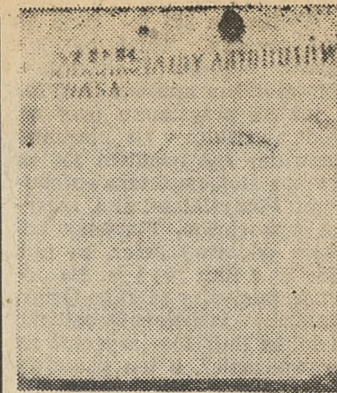
mi, postanowiłam do tej w niedługim czasie powrócić. Interwencji u producenta — w Krakowskich Zakładach Przemysłu Gumowego „Stomil”. Od tej ostatniej interwencji uchroniła mnie informacja zastępcy kierownika Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego — Józefa Kudka. Zagadnięty (kilka dni temu) w miejscu bynajmniej nie urzędowym, bo w kolejkę po śniadanie w zakładowym bufecie... czy kierowcy przewożący paliwo mają już odpowiednie rękawice, czy może nadal uskarżają się na ich brak, odparł: „Dostali już takie jakie chcieli”.

Nie miałam podstaw nie wierzyć ale zadzwoniłam jeszcze do mistrza spedycji Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego Bronisława Banasia, od którego otrzymałam potwierdzenie słów zastępcy kierownika Józefa Kudka. Z kolei kierowniczka magazynu nr 7 Teresa Kwistek poinformowała mnie, iż w dniu 16 września br. otrzymała 300 par rękawic olejochronnych z ocieplaczami, a 24 z nich pobrał już dla swoich pracowników Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego.

Sprawa rękawic olejochronnych została więc załatwiona pozytywnie. A ja chciałabym zadać pytanie pod adresem Zakładu Zaopatrzenia Materiałowego — „Czy zawsze należy kupować to co jest, a nie żądać tego czego potrzebujemy?” M.B.

stanowisku. Dwie osoby nie zaakceptowały tej decyzji. Nie muszę dodawać, że były to same osoby, które kampanię przeciw kierownikowi rozpętały.

Kierownik Ptak w rozmowie ze mną stwierdził, że bardzo zawiódł się na załodze Zakładu. Nie dlatego, że kilka osób wystąpiło przeciw niemu. Tego mógł się spodziewać. Przede wszystkim dlatego, że odpowiedział na atak była cisza na sali. Ludzie milczeli, mimo, że gdy zapytano ich wprost, wygłaszali opinie pozytywne dla przełożonego. Czyżby aż tak bardzo wszystkim jedno było pracownikom ZNA, kto będzie ich przełożonym? Czyżby nie obchodziły ich próby skrzywdzenia człowieka? Na pewno w całej tej historii i inżynier Ptak nie jest bez winy. Zapewne wyrażanie o stosowne wnioski. Dobrze by było, aby wnioski wyciągnęli także pozostali pracownicy Zakładu. Bo atmosfera w ZNA musi ulec radykalnej zmianie. A to zależy w tej samej mierze od kierownika, co od każdego pracownika. K.G.



Od dawna już piszemy niemal w każdym numerze o nie-respektowaniu przez kierowców obowiązku zatrzymywania się na przystankach w czasie zjazdów do zajezdni. Piszemy, jak dotąd, bez echa, bowiem nie otrzymujemy żadnych wyjaśnień w tej sprawie. A tymczasem Dział Koordynacji Eksploatacyjnej do każdego rozkładu jazdy wkłada dodatek, określający trasę zjazdu każdego autobusu oraz przystanki, na których winien on się na tej trasie zatrzymać. Tyle, że wkładki te w szybkim tempie znikają z rozkładów. W sierpniu br. sprawdzono wszystkie rozkłady jazdy znajdujące się w zajezdniach i stwierdzono, że na 332 rozkłady w 204 wkładkach nie było. Dlaczego tak się dzieje... oficjalnie nie wiadomo. Wiadomo jednak, że kierowcy bardzo niechętni są obowiązkowi zatrzymywania się podczas zjazdów z trasy i że w czasie dnia pracy rozkłady znajdują się w rękach kierowców. Tu pytanie do dyspozytorów w zajezdniach: Dlaczego przyjmują niekompletne rozkłady?

Przeprowadzono też w sierpniu i to dwukrotnie, w późniejszych godzinach wieczornych kontrole przestrzegania przez kierowców wspomnianego wyżej zarządzenia. Przez kontrolowane punkty miało przejechać 140 samochodów. Przeje-

SOBIE-PAŃSTWO

chało... 67, a żeby było zabawniej, w tej liczbie mieści się 8 autobusów, które miały zjechać inną trasą. Z tego na przystanku zatrzymało się 16 wozów. W czasie ponownej kontroli, na 32 autobusy planowane, przejechało 20, a zatrzymało się 8. Absolutny rekord sobiepaństwa biją kierowcy z Woli Duchackiej, z których ani jeden, w czasie obu kontroli nie zatrzymał się na przystanku.

Panuje więc wieczorem na mieście zupełna anarchia. Tym bardziej to przykre, że wszyscy znamy dokładnie sytuację komunikacyjną Krakowa. Musi irytować każdego widok pędzących w kierunku zajezdni sprawnych autobusów, które mogłyby przynajmniej częściowo łagodzić trudności. Ale nie z tych rzeczy. Stojące ludzie na przystankach, czekające po kilkadziesiąt minut, a gdy wam się nudzi, to możecie przeczytać sobie, jakich to linii autobusy zatrzymują się na tych przystankach w czasie zjazdu do zajezdni. Możecie też poobserwować autobusy tych właśnie linii, tyle, że nie zatrzymują się one. I gdy przydzie wam ochota na kojarzenie faktów, możecie zastanowić się nad respektowaniem zarządzeń wydawanych przez dyrekcję MPK przez kierowców.

A tak na zdrowy rozum, to nie bardzo rozumiem czym kierują się kierowcy, nie zabierając pasażerów. Oszczędność czasu doprawdy minimalna, a innych konkretnych przesłanek nie widzę. Czy naprawdę panowie wy nigdy nie wracacie wieczorem do domu, nie czekacie beznadziejnie na przystanku, aż przyjedzie nocny tramwaj? Wystarczy przecież odrobina wyobraźni. A także szacunek dla pasażerów i dla trudności ludzi, którzy opracowują rozkład jazdy, będący tylko papierową fikcją. Sądzę, że sytuację można zmienić od zaraz bez dodatkowych ustaleń, rozmów, dyskusji. Wystarczy odrobina dobrej woli... A gdy nie wystarczy? Zostałem upoważniony przez kierownika Wydziału Nadzoru Ruchu Włodzimierza Nazimka, do przekazania, że po 1 listopada nasila się kontrola zjeżdżających autobusów.

KRZYSZTOF GACEK

„SPRAWA PTAKA”

Niewesoły ton miała moja relacja z zebrania w Zakładzie Naprawy Autobusów. Zadałem w niej kilka pytań, na które, przynajmniej częściowej odpowiedzi, udzielić można po lekturze protokołu ze spotkania z dyrektorem do spraw trakcji autobusowej, pracowników nadzoru technicznego, kolektynu i kierownictwa Zakładu Naprawy Autobusów. Spotkanie poświęcone było praktycznie jednemu tylko tematowi: tzw. „sprawie Ptaka”, a więc osądzeniu zarzutów zgłoszonych pod adresem kierownika Zakładu inż. Wiesława Ptaka. Po wstępnej dyskusji, w czasie której dwu mistrzów podtrzymało żądanie usunięcia kierownika, zastępcą dyrektora do spraw trakcji autobusowej mgr inż. Stanisław Kowalczyk zadał zebranym jedno pytanie: co sądzą o kierowniku?

Na podstawie protokołu sporządziłem listę odpowiedzi 35 pracowników Zakładu. 24 osoby stwierdziły że nie mają do kierownika żadnych pretensji, 6 wstrzymało się od głosu, i tylko 4 miały za-

strzeżenia. Przy czym w dwóch wypadkach były to zastrzeżenia naprawdę drobne. Słusznie ocenił sprawę jeden z najstarszych pracowników Zakładu, brygadziści Mieczysław Zadura mówiąc:

— Dziecinada. Nie można traktować człowieka jak śmiecia, ale stwierdził on też, że nie

wtedy wszystko jest w porządku, ale poskładanie elementów rozrzuconych po placu, to „plama na honorze”. Chyba nie wszystko tu jest jasne.

W sprawozdaniu z zebrania (2 września), napisałem: „Odniosłem wrażenie, że było na tym zebraniu nieco prywaty,

prób załatwienia osobistych interesów”. W tej chwili, po zapoznaniu się, z protokołem kolejnej narady, mogę stwierdzić, że niestety wrażenie zamieniło się w pewność. To tylko kilku osobom kierownik Ptak przeszkadza w Zakładzie. Przeszkadza, tak jak przeszkadzałi jego poprzednicy inż. J. Albrecht, inż. J. Kucharski, czy inż. B. Kolasa. Faktem jest, że kierownik Ptak nigdy nie prowadził tak dużego zespołu ludzi, że sam niejedno-

rotnie nie zachował się w sposób właściwy, ale przecież zadania planowe są w Zakładzie wykonywane, pracownicy otrzymują nagrody. O czymś też świadczy, że w 1980 roku ukarano dotychczas w Zakładzie 9 osób. W analogicznym okresie ub. r. — 13. Cóż tu jeszcze dodać. Ma-

my obecnie czas szczególnie burzliwy. Wielu tych, którzy nie sprawdził się, musi odejść ze swych stanowisk. Ten czas wykorzystują niektórzy, do personalnych rozgrywek. Tak jak dzieje się to w Zakładzie Naprawy Autobusów. Dobrze, że tam przynajmniej, zatrzymował zdrowy rozsądek. Ostatecznie zebranie zdecydowało o pozostawieniu na 6 miesięczny okres próbnego inżyniera Wiesława Ptaka na dotychczasowym

Wydarzyło się to rano 16 października. Dzień był jak rzadko pogodny i słoneczny. Prowadziłem autobus linii 103 i już na przystanku przy os. Podwawelskim (w kierunku centrum) zatrzymałem się za dwoma stojącymi tam autobusami. Pomyślałem: oho, zaczyna być ciasno. Pierwszy był stary pocziwy Jelcz, za nim Berliet z linii 164 i ja. Na odcinku pomiędzy mostem Grunwaldzkim i mostem Dębickim autobus linii 164 „wyszedł na prowadzenie”, a ten pocziwy Jelcz okazał się potwornie przeładowanym autobusem linii 173. Zrobiło mi się żal kolegi tak ciężko pracującego. Chcąc mu pomóc postanowiłem go wyprzedzić, ale na skrzyżowaniu pod Jubilatem zapaliło się czerwone światło. Stałem więc na lewym pasie, bo nie zdążyłem na tym krótkim odcinku zjechać na prawy pas, gdyż ku memu zdziwieniu nie puszczali mnie ostro szarżujący autobus linii 173. On stał obok mnie. Pomyślałem, że teraz mnie pusi-
ci, przecież rozumiem, że chce mu pomóc. Zapaliło się zielone światło, ale Jelcz nie dał się wyprzedzić, gnał jak na wyścigach i choć wysunął się o pół długości autobusu to jednak zrozumieliśmy, iż nie zdąży go wyprzedzić przed przystankiem. Zwolniłem więc i z pewnym trudem udało mi się zjechać na prawy pas a następnie w zatokę przystankową.

Z tego przystanku ruszyliśmy jednocześnie, ale już nie próbowałem mu pomóc, bo zrozumieliśmy, że mój kolega nie da się wyprzedzić. Pod „Cracovią”, byliśmy zgodnie razem, 173 nadal był okropnie przeładowany ale wyciszał z silnika co tylko było można, żebym go czasem nie wyprze-

dził. Niestety wydarzyło się na łuku tuż po minięciu ul. Krupniczej. Otóż lewym pasem jechał pusty samochód ciężarowy, wyprzedził mnie i zwrócił się z Jelczem, ale pędzący zbyt szybko i nadmiernie przeładowany Jelcz zaczął zjeżdżać na lewą stronę — kierowca nie mógł go już opanować i choć ciężarówka uciekała możliwie najbardziej na lewą stronę, to jednak zdarzenie stało się nieuniknione.

JAK POMÓC TAKIM AMBITNYM?

Jelcz uderzył lewym bokiem (tylną częścią) w burtę ciężarówki, posypało się szkło, autobus przejechał całkiem na lewą stronę i zatrzymał się. Dużą przytomność umysłu i dużą rutynę wykazał przy przy kierowca ciężarówki, który uciekał aż na trawnik i na szczęście uniknął zderzenia ze słupem oświetleniowym.

A więc znowu wypadek! Czy musiało do niego dojść? Na pewno nie! Lekko myślnie, brawura i wreszcie urażona ambicja doprowadziła do nie-
szczęścia. Kierowca tego Jel-
cza chyba jeszcze nie wie

na czym polega praca kierowcy w komunikacji miejskiej; potraktował Aleję jak tor Monza, a swego wysłużonego Jelcza jak wysigowe Ferrari, no i efekt żaloszny.

Mój kolega „po fachu” został już za swą głupotę srogo ukarany, ale pasażerowie jadący z nim powiedzą, że wszyscy kierowcy z MPK jeżdżą „jak wariaci”.

Komu to było potrzebne? Na różnych spotkaniach, czy zebraniach często się mówi o braku solidarności wśród kierowców, że jeden drugiemu „wozi się na ogonie” zamiast wyprzedzić i pomóc koledze, no ale jak pomóc takim „ambitnym”?

Dla nas kierowców z MPK celem nadrzędnym jest dowieźć pasażerów do celu ich podróży bezpiecznie i spokojnie. A to, że na końcówce będziemy spóźnieni? Nie spotkałem się jeszcze z przypadkiem by kierowca autobusu za spóźnienie wynikłe z jego normalnej pracy został ukarany, lub miał z tego powodu jakieś inne przykrości. Wozimy ludzi, a więc ładunek najcenniejszy, nas obowiązuje troska o zdrowie i życie przewożonych pasażerów, nie dajmy się więc ponieść fałszywym ambicjom.

A poza tym, uwierzmy w naszą „szoferską” solidarność, jeśli my wzajemnie nie będziemy sobie pomagać to nikt nam nie pomoże!

Celowo nie podaję numeru wozu, nie to jest bowiem ważne. Najważniejsze byśmy sobie wzajemnie zaufali i pomagali sobie w każdej sytuacji a o wiele łatwiej będzie nam się pracowało.

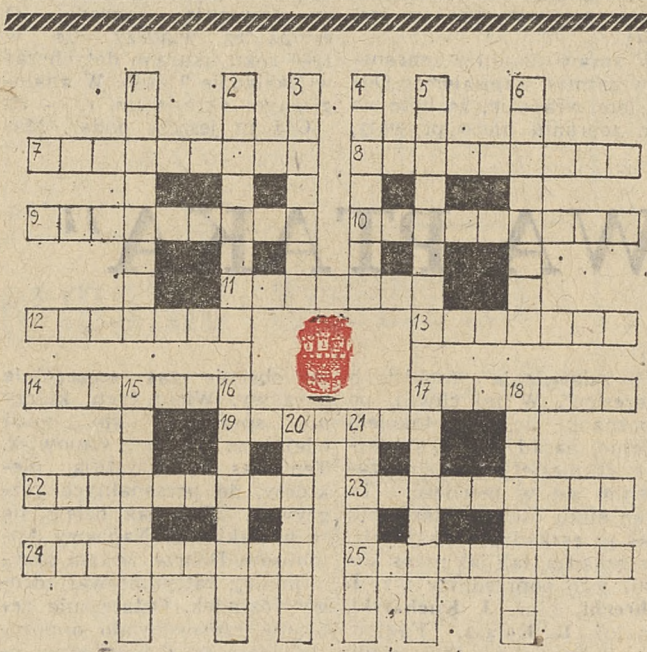
LESZEK SIODŁAK
kierowca

Nikt z nas nie lubi, gdy wytyka mu się błędy, złą pracę, ale wiele osób nie ma o to urazy do tych, którzy to zauważyli, dużo tu zależy od formy w jakiej to robimy. Nikomu chyba tak bardzo jak kierowcom nie potrzebna jest współpraca na linii, człowiek za kierownicą jednego autobusu powinien wiedzieć że ten w drugim pomoże mu, jeżeli zwróci uwagę to życzliwie.

Dla jasności, nie użyłam tu nigdzie sformułowania jakoby fakt skracania kursów nie miał miejsca u tego kierowcy. Tylko, że dziś trudno to stwierdzić, a jakoś tak podświadomie „podjazdowy sposób walki” nasuwa spostrzeżenie, że celem tego wszystkiego jest nie koniecznie troska o jakość wykonywanej pracy, a osobiste urazy obu panów.

I jeszcze jedno. Jeden z kierowców ma parę zastawionych odznaczeń i nagrody za uśmiech w stosunku do pasażerów. Drugi to bodajże nie dościgniony wzór i przykład jak powinno się dbać o czystość i stan techniczny autobusu. Panowie mają także i wady oczywiście. Być może wzajemne zarzuty były prawdziwe, tyle, że w opisywanym przypadku niepotwierdzone, a i forma przekazania ich koledze nie taka jak być powinna.

F. SERWIN



Narciarska zima „za pasem”

Każdy doświadczony narciarz wie o tym, że bez odpowiedniego przygotowania kondycyjnego „młotek białego szaleństwa” narażony jest na zwiększenie ryzyka w powstawaniu urazów, kontuzji, nadwyrężeń, przede wszystkim układu kostno-stawowego.

Niezbędne jest, jeśli się nie uprawiało przez dłuższy okres żadnych dyscyplin sportowych, bądź też czyniło się to sporadycznie rozpocząć od zwykłej porannej gimnastyki. Równie korzystny początek mogą stanowić spacer, początkowo w zwykłym tempie, następnie przechodzące w szybkie marsze, marszobiegi i wreszcie biegi. Dopiero gdy okaże się, że nabraliśmy już pewnej kondycji — a w sprawdzeniu tego pomoże nam „test światowida” — zabawa będąca sprawdzianem naszych wysiłków i odpowiedzią na pytanie: jak jestem przygotowany do sezonu zimowego? — śmiało możemy wyruszyć na pierwszą wycieczkę narciarską.

Ułatwi Ci to sekcja narciarska Ogniska TKKF Tramwajarzy i Koła PTTK im. W. Pola przy naszym przedsiębiorstwie, która ma już bogaty dorobek na koncie swojej działalności.

Działacze sekcji w ciągu 9-letniej kadencji zorganizowali: 6 spartakiad zimowych w naszym przedsiębiorstwie, 154 wycieczki narciarskie w których uczestniczyło 6105 członków sekcji, 14 kursów narciarskich tygodniowych dla 228 początkujących narciarzy, brali udział w różnych innych imprezach narciarskich reprezentując nasze przedsiębiorstwo.

W wypożyczalni sprzętu narciarskiego TKKF, gdzie sprzęt można wypożyczyć za niewielką odpłatnością znajduje się: 79 par butów narciarskich oraz 107 par nart z wiązaniami, zamontowanymi przez działaczy sekcji w czynnie społecznym (wartość montażu około 25 tysięcy zł). Oczywiście ofiarni działacze sekcji z odpowiednimi kwalifikacjami narciarskimi mają prawo wyboru sprzętu, traktujemy to jako mini rekompensatę za społeczny wkład pracy w egzystencję sekcji narciarskiej. Ponieważ tej pracy społecznej nigdy nie jest za dużo, zapraszamy chętnych do pomocy, ofiarując w zamian wspaniałe szusy po śnieżnej bieli, piękno zimowych krajobrazów oraz wybór sprzętu (w tym również „Heady i Fischery”. Wiosną niestety nie mamy).

Powróćmy jednak do sprawy przygotowania kondycyjnego. Narciarski test „światowida” przeprowadzić można w każdym mieszkaniu. Składa się on z 6-ciu ćwiczeń wykonywanych na czas przez 30 sekund każde (oprócz ostatniego) z przerwami odpoczynkowymi też po 30 sekund. Przed testem wykonać powinniśmy ogólną rozgrzewkę trwającą około 10 minut. Poszczególne ćwiczenia wypróbujmy bez li-

czenia punktów tak byśmy wiedzieli co nas czeka.

Przestroga: ćwiczenia mają charakter siłowo-wytrzymałościowy, rozłóżmy więc siły na całość testu by nie „spuchnąć” w połowie.

— A więc, licząc punkty ćwiczymy 30 sekund. Przerwa 30 sekund, podczas której notujemy wynik. Ostatnie ćwiczenie trwa do zmęczenia. Sumujemy punkty w tabelce — oceniamy wynik.

Tabela Punktowa

Ćwiczenie:	1 test	2 test	3 test	m.n. limit
1.waga..				15
2.wysoki.				25
3.pistolet				20
4.pompki				12
5.słalom..				28
6." 4 "				30
razem:				130

A oto opisy poszczególnych ćwiczeń testowych:

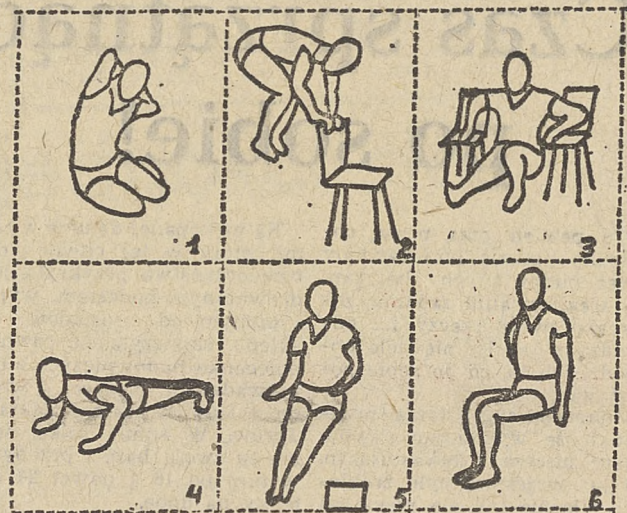
1. „Waga biodrowa” — Kłęk, kolana razem, ramiona założone z tyłu za głowę, siadamy na podłodze z lewej strony nóg, z tej pozycji przenosimy biodra do siadu na

5. „Słalom skakany” — Na podłodze kładziemy przedmiot (but narciarski, pudełko itp.) szerokości min. 30 cm, przeskakujemy z jednej strony na drugą pozostawiając biodra możliwie nad przedmiotem, każdy przeskok 1 punkt.

6. „Pozycja 4 przy ścianie” — Ustalamy odległość stóp od ściany tak by zachować kąty proste w stawie kolanowym i biodrowym, z pozycji stojącej opieramy się o ścianę, z luz-

no opuszczonymi ramionami wytrzymujemy w ćwiczeniu izometrycznym pozycję „4” do zmęczenia mięśni, za każde 30 sekund — 10 punktów.

W przedstawionej tabelce podano minimum punktów, które należy uzyskać by uznać się za dobrze przygotowanego



podłogę z prawej strony nóg, za każdy siad liczymy 1 punkt.

2. „Wysoki zjazdowy” — Wspierając się na oparciu krzesła wykonujemy wyskok w górę na wyprostowanych ramionach, z równoczesnym podciągnięciem kolan do piersi (pozycja zjazdowa), za każdy wyskok liczymy 1 punkt.

3. „Pistolet” — Wspierając się na siedzeniach krzesła wykonujemy pełny przysiad, na jednej nodze, drugą wyprostowaną unosimy nad podłogę, powrót do pozycji stojącej, zmiana nogi, powtórzenie przysiadu na drugiej nodze, za każdy przysiad 1 punkt.

4. „Pompki” — Opad w przód, wsparcie na ramionach i palcach nóg, tułów prosty równoległy do podłogi, uginaamy i prostujemy ramiona — za każde ugięcie 1 punkt.

do zimowych zjazdów. Limit ten wynosi 130 punktów.

Dla porównania podaję wynik który uzyskał autor testu — instruktor wykładowca PZN Andrzej Sykut — 181 punktów (27+32+22+10+50+40), oraz swój własny wynik, skromniejszy — 152 pkt. (19+29+19+11+39+35). Przedstawiony zestaw ćwiczeń można również powtarzać codziennie jako minimalną porcję treningową, notując ilości punktów w tabelce. Przeliczenie punktów umożliwi porównanie z minimalnymi wymogami, z wynikami przyjaciół i z osiągnięciami „mistrzów”. Życzę dobrej zabawy i olimpijskich wyników.

Do zobaczenia na pierwszej wycieczce narciarskiej, gdzie podzielimy się wrażeniami z uzyskanych wyników.

ZYGFRYD FENRYCH

DROŻEJ BEZ BILETU

Od 1 stycznia przyszłego roku opłata podwyższona za jazdę bez ważnego biletu tramwajowego z autobusem komunikacji miejskiej w Krakowie wynosić będzie 300 zł. Kraków jest przodostatnim miastem w Polsce, które podnosi tę opłatę (ostatnim, w którym płaci się mniej jest Wrocław).

Tak więc Zarządzenie Prezydenta miasta Krakowa z 20 czerwca br. wyszło na przeciw od dawna zgłaszanym przez nasze przedsiębiorstwo postulatowi. Przed podjęciem takiej decyzji władze miasta postawiły MPK warunki a to: spowodowanie poprawy dyspozycji biletów, poprzez wprowadzenie ich sprzedaży przez kierowców, motorniczek i regulatorów, wprowadzenie większej ilości i częstotliwości kontroli przez umundurowanych i odpowiednio przygotowanych pracowników, umieszczenie w widocznych miejscach wywieszek o rozmiarach bagażu, który wolno przewozić bez dodatkowej opłaty i staranna analiza odwołań od decyzji o nabożeniu opłaty podwyższonej. W zasadzie wszystkie przedstawione wyżej postulaty zostały spełnione. Pozostaje jeszcze do

rozwiązania problem 410 kierowców i 208 motorniczek, którzy mimo znacznych zachęt finansowych, nie podjęli jeszcze sprzedaży biletów. Kierowniczka Działu Taryfowo-Biletowego Elżbieta Grochola stwierdziła, że skoro nie można wyegzekwować tego obowiązku od wszystkich kierowców, należy przynajmniej linie podmiejskie i nocne, obsadzać wyłącznie tymi, którzy podjęli się wykonywania tego obowiązku.

I jeszcze jedna sprawa. Kilkakrotnie pisaliśmy, że Dział Taryfowo-Biletowy nie dysponuje samochodem. Kilka dni temu przynajmniej jeden wóz do dyspozycji działu z limitem 200 km dziennie. Mimo, że nie jest to dużo, jak na potrzeby kontrolerów to jednak już jest coś. Wyniki kontroli na liniach podmiejskich wyraźnie potwierdziły potrzebę dysponowania samochodem przez kontrolerów; około 20 osób karanych regularnie w ciągu jednej zmiany, to sygnał, że na podmiejskich liniach z dyscypliną pasażerów, przynajmniej jeżeli chodzi o kasowanie biletów jest bardzo źle,

K.G.

KRZYŻÓWKA NR 107

POZIOMO: 7) „Ubranie” dla Fiata, 8) Byliny na deser, 9) Orzeźwia latem, 10) Postępowanie, które czasem śmiesz, czasem dziwi, 11) Klika, 12) Np. Paryż, 13) Wysyłający list, 14) Nie zmotoryzowany, 17) Na świadectwie, 19) O lekarzu — niepoważnie, 22) Samolot na wodzie, 23) Wszystkiego po trochu, 24) Miasto hiszpańskie — łączące się z naszą historią, 25) To co widać na oko.

PIONOWO: 1) Gad na stopy, 2) Pojazd — najwyżej dwukonny, 3) Odcień czerwieni, 4) Zabija byka, 5) Awanturnik, łobuz, 6) Szyje paniom, 15) Taniec naszych „bratanków”, 16)

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

Adres Redakcji: MPK Kraków, ul. Wawrzyńca 15 p 73.

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