

NASZE PROBLEMY od strony Urzędu Miasta

Komunikacja w mieście — przyznaję bez chęci schlebienia komunikacji — działa dobrze. Ale ocena ta, jak każda, jest relatywna. Zastanawiam się więc, co kryje się pod ową etykietą, bo przecież nie to, że tramwaje i autobusy są niezawodne zawsze i wszędzie, do tego naszej komunikacji — pomimo znacznego w ostatnich latach postępu — jeszcze daleko. „Dobrze” znaczy tu tyle co: „dobrze na miarę swoich możliwości”. I jak sądzić każdy kto narzeka na spóźniający się autobus gdyby poznał te możliwości, wystawiłby MPK ocenę nie dobrą ale nawet bardzo dobrą.

Jeżeli więc pracownicy faktycznie wywiązują się ze swych zadań na tyle na ile mogą — to z tego wynika, że jedyną szansą dalszej poprawy komunikacji jest zwiększenie owych „możliwości”. Zatrzymajmy się dłużej nad tym problemem.

Każde „zwiększenie możliwości” związane jest z nowymi inwestycjami, a więc finansami, a jako takie leży już nie tylko w gestii samego przedsiębiorstwa. Wiele do powiedzenia mają tu także Urząd Miasta i Zarząd Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej. Komunikacja bowiem nie jest samowystarczalna, a więc wymaga dofinansowania z budżetu państwa. Jak to przebiega? 25—30 procent środków jakie otrzymuje województwo przeznaczane jest na gospodarkę komunalną i mieszkaniową. Tę sumę dzieli się następnie, wyznaczając odpowiednie kwoty na drogi, wodociągi, kanały, zbrojenia pod budownictwo i w końcu na komunikację miejską. A dzieli się przeważnie nierówno, przyznając większość posiadanych środków na priorytetowe budownictwo. Tak było kiedyś, tak jest i dziś, choć dzisiaj na pewno komunikacji nie traktuje się już po macoszemu. Po latach zaniedbań zdano sobie nareszcie sprawę z ogromnych dysproporcji pomiędzy budownictwem mieszkaniowym a komunikacją. Budowano osiedla biorąc

w ogóle pod uwagę konieczności wprowadzenia na ich terenie połączeń komunikacyjnych. Nie pomyślano o tym, że ulice, którymi kiedyś będą kursowały tramwaje powinny być szersze, nie mówiąc już o pętlach tramwajowych czy końcówkach dla autobusów. W rezultacie komunikacja na wielu osiedlach to po prostu prowizorka. Dysproporcje te stały się w ostatnich latach tak dotkliwe, że zmusiły władze do znacznego przegrupowania sił i środków.

Jak zostaną rozdysponowane te środki? Na co może liczyć MPK a tym samym i pasażerowie? Otóż Zarząd Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej zapowiada realizację kilku istotnych inwestycji. Najważniejsza z nich i najdroższa (1 miliard 400 milionów) to zajezdnia przy ulicy Łokietka — już ujęta w planie i od przyszłego roku przewidziana do realizacji. Na 1984 rok planuje się zakończenie prac przy linii tramwajowej na trasie ulica Kamienna — osiedle 30-lecia (koszt 492 mln). Rok 1985 to inauguracja budowy drugiej części tej trasy od osiedla 30-lecia aż na Azory (263 mln). Inne to: dworzec MPK przy ul. Srebrnych Orłów (120 mln) poprawki zajezdni autobusowej na Gwardii Ludowej i w końcu 20 milionów dodatkowo — na zakupy dla MPK.

W sumie na najbliższe trzy lata przeznaczono na potrzeby komunikacji miasta 1 miliard złotych i niezależnie od tego drugi miliard na naprawę dróg. To dużo i mało zarazem. Dużo — w stosunku do kwot przeznaczanych na ten cel w latach ubiegłych. Za mało — w stosunku do 4-krotnie większych potrzeb. Nie wstrzymano wprowadzić żadnej inwestycji, ale wiele projektów nie cierpiących zwłoki po prostu nie zmieściło się w planie, wśród nich między innymi — trasy tramwajowe do osiedli południowej części miasta.

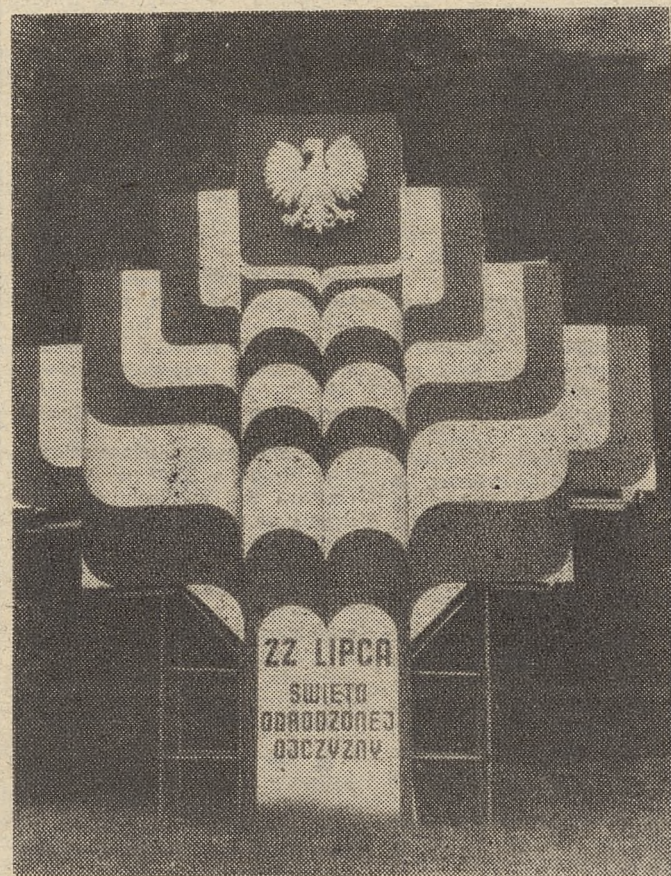
Z wagi problemu zdaje sobie sprawę także Wydział Komunikacji Urzędu Miasta. Ze swej strony zapewnia

przede wszystkim ułatwienia w ruchu. Myślę tu o takich zarządzeniach jak: wydzielanie części jezdni specjalnie dla autobusów, ograniczenie parkowania na trasach na których autobus ma trudności z manewrem, wyłączanie środków komunikacji spod powszechnie obowiązujących zakazów np. skrętu w lewo, odpowiednie ustawienie sygnalizacji świetlnej, która wprawdzie rozwiązała problem bezpieczeństwa, ale za to pociągnęła za sobą wydłużenie czasu przejazdu itd. Zabiegami te mają na celu usprawnienie komunikacji, biorąc pod uwagę interes tak pasażera, kierowcy jak i przedsiębiorstwa. Urząd Miasta zajął się też estetyką. Wynikiem współpracy z ASP będą nowe oznaczenia, numeracje, barwne schematy tras, na których zaznaczone zostaną nie tylko przystanki ale i obiekty znajdujące się na trasie — muzea, teatry, kina, urzędy pocztowe itp. (schematy takie mają się znajdować w każdym wagonie). Chodzi nie tylko o samą estetykę ale i lepszą, bardziej widoczną i wygodną dla pasażera formę informacji. Brzmi to trochę jak bajka. Ano — zobaczmy.

Na razie (bo szkoda się nartwić co będzie za lat kilka) z komunikacji zadowoleni są i mieszkańcy i Urząd Miasta. Za co pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego chwalić? Dyrektor Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta uważa, że chwalić trzeba głównie za niezłe przy takich warunkach pracy przygotowanie taboru (czy to wystarcza czy nie — to już inna sprawa), za świetną organizację ruchu w czasie wizyty Ojca Świętego Jana Pawła II, a przede wszystkim za to, że MPK nie poprzestaje na tym co jest, wychodzi z inicjatywami, przewiduje co będzie za lat kilka.

I to chyba jest sedno. Dobrze by było, żeby takiego perspektywicznego spojrzenia nie brakło nikomu, kto decyduje o komunikacji w naszym mieście.

IWONA MEUS



Fot. CZESŁAW DĘLOWICZ

Na Święto Odrodzenia

Nasza biało-czerwona

Z okazji ważnych uroczystości, świąt i rocznic państwowych przyozdabiamy nasze obiekty MPK-owskie, autobusy, tramwaje, biało-czerwoną flagą państwową. Kolory — biały i czerwony — stanowią od dawna tradycyjny, historyczny symbol narodu i państwa polskiego. Wyrażały zawsze miłość Polaków do Ojczyzny oraz dążenie do jedności narodu, niepodległości i integralności państwa, łączą i łączą wszystkich Polaków w kraju i za granicą.

Ciekawa jest historia naszej flagi biało-czerwonej. W przeciwieństwie jednak do naszego godła państwowego — orła białego, którego rodowód sięga średniowiecza, od momentu przyjęcia przez naród tych barw mijają w bieżącym roku niewiele ponad 150 lat.

Barwy naszej flagi związane są z dziejami kraju, potwierdzeniem kolorów polskiego godła: białego orła na czerwonym polu. Przekazy źródłowe świadczą, że biel i czerwień stanowiły ulubione zestawienie kolorystyczne dawnych Słowian. Kolory te były też najpopularniejsze w naszej heraldyce. Kolor czerwony występował u nas w szczegółach uzbrojenia, w wojennej odzieży, itp. — symbolizował odwagę, bogactwo, szlachetność. Białe płótno — a więc biel — było podstawą ludowego stroju.

Nasza flaga państwowa wywodzi się z dawnych proporców książąt piastowskich i wielkich chorągwi królewskich, gdzie na szkarłatnym tle widniał piastowski orzeł. Taka chorągiew towarzyszyła władcy podczas różnych uroczystości i w czasie bitew jako oznaka jego władzy i dostojności. Na polu walki strzegł jej nie tylko chorągwie królewskie, ale i wszyscy rycerze, aby nie dostała się w ręce wroga. Decydującym momentem dla ustalenia się naszych barw narodowych była koronacja Władysława Łokietka w 1320 r., który zdecydował, że przy uroczystości koronacji godłem narodowym będzie biały orzeł piastowski na czerwonej tarczy. Chorągiew czerwona z białym orłem przejęli również następni królowie. W okresie rozbiorów i powstań pod tymi barwami walczone o wolność ojczyzny.

Uchwała sejmowa Królestwa Polskiego i Wielkiego Księstwa Litewskiego z 1831 r. zatwierdza barwy flagi narodowej. Od tej pory barwy te stały się symbolem polskości.

W trudnych latach ostatniej wojny biel i czerwień znalazły na mundurach partyzanckich i warszawskich powstańców. Biało-czerwone szandary towarzyszyły żołnierzom polskim wszędzie tam, gdzie bili się o wolność swojej Ojczyzny. Konstytucja PRL w 1952 r. a następnie ustawa ze stycznia 1980 r. zatwierdza te kolory jako narodowe. W akcie czytamy, „są wyrazem kontynuacji dziejów Polski w ustroju socjalistycznym oraz gotowości Polaków służenia Ludowej Ojczyźnie i poświęcenia jej wszystkich sił”.

Warto mieć na uwadze to sformułowanie, kiedy siegamy po naszą BIAŁO-CZERWONĄ.

T. GRABIKOWSKI

Podziękowanie Prezydenta Krakowa

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACYJNE W KRAKOWIE

Na zaproszenie władz państwowych i kościelnych przebywał w Polsce Jan Paweł II — głowa Państwa Watykańskiego i Kościoła Powszechnego.

Do właściwego zabezpieczenia wizyty Dostojnego Gościa w naszym mieście niezbędna była również praca Waszego Zakładu.

Pragnę zatem na ręce Obywatela Dyrektora przekazać serdeczne podziękowania dla wszystkich Pracowników, którzy przyczynili się do sprawnego i godnego przyjęcia Jana Pawła II w Krakowie.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA
mgr TADEUSZ SALWA

Kraków, dnia 29 czerwca 1983 roku

OD REDAKCJI:

Tekst podziękowania dotarł do nas, kiedy złożony już był numer „Sygnałów”, w którym podsumowaliśmy pracę w dni wizyty papieskiej, niemniej uważamy, iż ten wysoce satysfakcjonujący Zalogę tekst powinien do Niej tą drogą dotrzeć mimo opóźnienia.

CZERWIEC

Kronika wypadków

Mięło pół roku pracy wszystkich jednostek organizacyjnych MPK. Jak kształtowały się w tym okresie wypadki przy pracy? Czy miały tendencję spadkową, czy też zwykłą?

Jeżeli w pierwszym kwartale br. zarejestrowano 27 wypadków przy pracy, w tym 7 ciężkich, to w drugim kwartale już 36 wypadków w tym 9 ciężkich. Kwiecień miał stosunkowo niski wskaźnik w tym zakresie — 7 wypadków, w tym 2 ciężkie. W maju było ich już 10 w tym 3 ciężkie, natomiast w czerwcu 19 wypadków w tym 4 ciężkie. Przewodzący pod względem wypadków ZAW — 5 i ZTH — 4.

Biorąc pod uwagę, że w ZAW zanotowano największą liczbę wypadków w pierwszym półroczu, podajemy w tym zakresie szczegółową informację. W okresie półrocza br. w ZAW miało miejsce 15 wypadków przy pracy, w tym 3 ciężkie. Uległo im — 3 kierowców, 8 mechaników samochodowych, 2 pracowników ogumienia, 1 elektryk samochodowy i 1 uczeń. Spowodowały one stratę 256 dni roboczych. W przeważającej ilości podanych wypadków zawinili ludzie — sami poszkodowani przez nieprzestrzeganie przepisów BHP, tolerancyjny stosunek nadzoru do osób nieprzestrzegających zasad BHP, niskie kwalifikacje, stosowanie niewłaściwych metod pracy oraz niesprawne narzędzia pracy.

Jeżeli chodzi o miesiąc czerwiec br., to w całym przedsiębiorstwie zaistniało aż 19 wypadków. Oto one:

■ Brygadziści Janusz Stokłosa z ZAW, doznał w dniu 3 czerwca br. stłuczenia czwartego i piątego palca lewej ręki. Stało się to podczas dokręcania śruby przy wymianie zawieszania w autobusie. Przyczyną wypadku było niezachowanie ostrożności w czasie pracy. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

■ Inspektor kontroli biletów z Wydziału Taryfowo-Biletowego Marek Woźtasz, doznał w dniu 8 czerwca br. złamania kości łokcia prawej ręki, podczas spisywania danych osobistych pasażera jadącego bez ważnego biletu. Gapowicz chciał wyrwać z rąk inspektora swój dowód osobisty. Zwolnienie lekarskie — 11 dni.

■ Mechanik samochodowy Ryszard Łuszczek z ZAW w dniu 9 czerwca br. pracował przy wymianie dźwigu w autobusie. W pewnym momencie nastąpiło wyrwanie kołnierza, co spowodowało, że upadając rama naczeży uderzyła wymienionego w prawą rękę. Niezachowanie ostrożności stało się przyczyną stłuczenia nadgarstka. Zwolnienie lekarskie — 8 dni.

■ Elektromonter Kazimierz Pacyt z ZBL, w dniu 9 czerwca br. na skutek podmuchu wiatru przez otwarte okno samochodu doznał zapróżnienia oka. Przyczyna obiektywna. Zwolnienie lekarskie — 3 dni.

■ Mechanik samochodowy Daniel Piechowiec z ZAW w dniu 12 czerwca br., doznał zwichnięcia prawej nogi w kostce. Przyczyną wypadku było niezachowanie ostrożności podczas przechodzenia do jadalni. Zwolnienie lekarskie — 14 dni.

■ Kierowca Zbigniew Romanowski z ZAW, doznał w dniu 12 czerwca br. skrzywienia stawu skokowego prawej nogi. Stało się to na skutek potknięcia o krawężnik, podczas przechodzenia przez plac postojowy. Przyczyną wypadku było niezachowanie ostrożności. Zwolnienie lekarskie — 14 dni.

wanie ostrożności. Zwolnienie lekarskie — 14 dni.

■ Goniec Stanisław Wolańska z ZNR doznał w dniu 13 czerwca br. złamania kości nosowej. Stało się to wskutek potknięcia się na stopniu, a następnie upadku, przy wchodzeniu do budynku administracyjnego przy ulicy Brożka. Zwolnienie lekarskie — 20 dni.

■ Mechanikowi samochodowemu Adamowi Kocikowi z ZAW, podczas składania, w dniu 14 czerwca br., przedniego zawieszenia autobusu, odprysk kawałka metalu z młotka, wbił się w ciałko prawego barku. Przyczyna obiektywna. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

■ Motorniczy Kazimierz Orawiec z ZTH doznał w dniu 15 czerwca br., stłuczenia prawej nogi. Stało się to na skutek zderzenia tramwaju z samochodem ciężarowym (pojazd obcy), wymuszającym pierwszeństwo przejazdu. Zwolnienie lekarskie — 28 dni.

■ Mechanik samochodowy Bolesław Szaladga z ZAP, w dniu 17 czerwca br., podczas regulacji hamulca, przycisnął śrubą palec wskazujący lewej ręki i doznał jego skaleczenia. Zwolnienie lekarskie — 15 dni.

■ Mechanik samochodowy Jan Wrona z ZAW w dniu 20 czerwca br., w czasie przechodzenia w pozycji schylonej pod podnośnikiem kanałowym, doznał wbicia noża w prawą stronę podbrzusza. Nóż ten został wyostrzony na szlifierce, a poszkodowany przechowywał go w kieszeni bluzy i używał do krojenia chleba. Rażące nieprzestrzeganie przepisów BHP. Zwolnienie lekarskie — 20 dni.

■ Motorniczy Zbigniew Porębski z ZTH w dniu 22 czerwca br., nie zachowując środków ostrożności podczas wsiadania do wagonu tramwajowego, poślizgnął się na stopniu i doznał stłuczenia i naciągnięcia ścięgna prawej ręki. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

■ Konwojent Paweł Bukowski z Wydziału Socjalno-Bytowego doznał w dniu 23 czerwca br., skaleczenia lewego przedramienia w czasie wychodzenia z żuka, który wjechał na zatrzymujący się wóz ciężarowy. Przyczyna wypadku obiektywna. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

■ Obrzędna Elżbieta Łotocka, w dniu 25 czerwca br., nie zachowując środków ostrożności w czasie sprzątania wnętrza autobusu, poślizgnęła się, upadła i doznała rany tłuczonej głowy oraz ogólnych obrażeń ciała. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

■ Kierowca Kazimierz Janowski z ZAP w dniu 26 czerwca br., nie zachowując ostrożności w czasie wchodzenia do autobusu, doznał stłuczenia kości goleniowej prawej nogi. Zwolnienie lekarskie — 4 dni.

■ Kierowca Marek Jędruchowski z ZAW w dniu 26 czerwca br., w czasie omijania na jezdni pijanego przechodnia, skręcił w lewo i wjechał w drzewo. Kierowca doznał ogólnych potłuceń. Zwolnienie lekarskie — 14 dni.

■ Ślusarz Mieczysław Bryczek z ZTH, w dniu 28 czerwca br., podczas pracy przy prostowaniu blachy, odpryskiem młota doznał skaleczenia prawego uda. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

■ Bufetowa Danuta Skawska z ZAW, doznała w dniu 29 czerwca br. poparzenia II stopnia nogi prawej. Stało się to na skutek potrącenia miotłą saganą z gorącą wodą. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

■ Ślusarz Zenon Szopa z ZTH doznał w dniu 20 czerwca br., rozcięcia łuku brwiowego, podczas pracy w kanale — przy ściąganiu koła wagonu. Zwolnienie lekarskie — 8 dni.

(M. B.)

W Oddziałowej Radzie Zakładowej ZAC

Chodzi nie o równy ale sprawiedliwy podział

W Zakładzie Autobusowym Czyżyny dla związków pomieszczenia na razie nie ma, ale nie jest to żadnym utrudnieniem dla tych, którzy chcą znaleźć przewodniczącego ORZ, starszego mistrza utrzymania ruchu pana MARIANA LECHOWICZA. Pewnie, że oddzielny pokój dla związków by się przydał, bo nierzadko trzeba jakąś dyskretną rozmowę przeprowadzić, czy chociażby z zarządem całym się spotkać, no ale trudno, na razie nie ma. Podobno jest w budowie. Nadzieja więc jest. Pod nieobecność kierownika Zajezdni rozmawiając korzystamy z jego pomieszczenia.

— Kto jeszcze prócz pana jest dostępny tak na co dzień dla tych, którzy chcieliby jakąś sprawę w Związkach załatwić? — zadaje pytanie panu Lechowiczowi.

— W zarządzie ORZ są kierowcy, ale akurat tak się składa, że jeżdżą na długich liniach. Niewiele więc z nich pociechy. Dużą pomoc mam natomiast w pani Marii Budalak. Jest pracownikiem umysłowym w naszym Zakładzie i ona to właśnie załatwia bilety na imprezy, wycieczki i tym podobne sprawy.

— A więc zajmujecie się również takimi sprawami?

— Wiem, że nie powinniśmy, ale co mamy robić, jak u nas nie ma ich kto załatwiać. Osoba, która tym się winna zajmować, robi co innego, więc my zmuszeni jesteśmy.

— Z jakiego rodzaju sprawami zwracają się do was ludzie?

— Najwięcej do załatwiania mamy spraw, które określić można właśnie jako „ludzkie”. Na przykład, kto chciał od nas wczasy z MPK, to je dostał. Dużo było turystycznych, nie każdy jednak z przydziału jest zadowolony. Jednemu nie odpowiada miejscowość, drugiemu znów termin. Trzeba się było zająć też konfliktami, które wynikają z nie najlepszych stosunków międzyludzkich, bo i gdzie takich nie ma? A u nas się też zdarzały. Odbyły się więc dwa zebrania i na bieżąco pewne sprawy między pracownikami, a kierownictwem zostały wyjaśnione. Trudno zresztą wymienić mi wszystko, co robimy. Takich drobnych, różnych spraw jest sporo. Uczestniczymy na przykład przy rozdziale nagród. Nie chodzi nam o równy podział, ale o sprawiedliwy. Teraz nie ma już uzasadnionych narzekania. Bierzemy

udział również przy nakładaniu kar. Powołaliśmy komisję bufetową, która współpracuje z Wydziałem Socjalno-Bytowym i uczestniczy przy podziale atrakcyjniejszego towaru. Rozpatrujemy podania o zapomogi, odwiedzamy chorych.

— Czy niezwiązani zwracają się do pana ze swoimi kłopotami również?

— Może nawet więcej niż nasi członkowie. Zdarzało się, że jak komuś coś załatwiłmy pozytywnie, to zapisywał się później do naszego związku. Uważam, że wiele spraw jest do załatwienia w zarodku, na przykład w ramach jednej brygady. Po co pewne rzeczy rozdmuchiwać — wyraża swoje zdanie przewodniczący ORZ.

— Ile ORZ liczy członków?

— Jest nas 106, to jest 1/4 załogi. Daleko odeszliśmy już od stanu początkowego. Stale ktoś powiększa nasze szeregi.

— Czy macie jakieś plany, zamierzenia?

— Nasze plany, to polepszenie warunków pracy w Zakładzie i wypoczynku po pracy. Chodzi nam o to, by każdy z przyjemnością chodził do pracy i dobrze się w niej czuł. By nie było napięć, niepotrzebnych skłóceń załogi i aby wreszcie ruszyło budownictwo mieszkaniowe, ale zakładowe, bo w inne ludzie nasi przestali już wierzyć. Mieszkanie jest dzisiaj sprawą najważniejszą, a zakładowe będzie jednym z czynników przywiązania do przedsiębiorstwa.

— Co jeszcze chciałby pan powiedzieć o pracy w związku?

— Chyba tylko to, że staramy się to wszystko, co mówię, robić coraz lepiej.

Rozmawiała:
MARIA BUBACZEWSKA

Józef Pątko — najlepszy mistrz, nauczyciel i wychowawca

W kwietniu br. w dziewięciu Kołach ZSMP z poszczególnych zakładów przedsiębiorstwa i Kole w przyzakładowej ZSZ, odbyły się zebrania młodzieży, na których wybierano najlepszego mistrza, nauczyciela i wychowawcę młodzieży. Sześć Koł nie przeprowadziło plebiscytu z uwagi na dużą ilość innych spotkań i imprez, jakie się w tym właśnie okresie odbywały.

Podczas tych zebrań młodzież zdecydowała, że na miano najlepszych w tym zakresie zasługują: Franciszek Orszański z ZTX, Stanisław Leśniak z ZTH, Józef Pątko z ZNT, Eugeniusz Zwich z ZSP, Janusz Ryszka z ZAC, Adam Duń z ZSZ i Zdzisław Krajewski z ZSZ.

Z kolei plebiscyt na najlepszego mistrza, nauczyciela i wychowawcę młodzieży, odbył się na szczeblu dzielnic, a następnie województwa. Do tego ostatniego doszedł i otrzymał wyróżnienie mistrz JÓZEF PĄTKO. Wymieniony pracuje w Oddziale Montowni ZNT, jest powszechnie lubiany przez młodych pracowników, i dwukrotnie już wcześniej wybierany był przez młodzież najlepszym mistrzem, nauczycielem i wychowawcą.

Zarówno Jemu jak i pozostałym, których MPK-owska młodzież uznaje za najlepszych, serdecznie gratulujemy i życzymy dalszej owocnej pracy.

M. B.

● W ZAC brak osi przednich i osi naczepy do ikarusów oraz części zamiennych, szczególnie zwrotnic służących do regeneracji tych osi. Jest nadzieja na pozyskanie wymienionych części z serwisu Ikarusa — z puli przeznaczonych na reklamacje. Brakuje również opon i jest stosunkowo duża liczba reklamacji ich po bieżnikowaniu.

● KPRD kończy prace w ZAC przy asfaltowaniu placu postojowego, usytuowanego po drugiej stronie Zajezdni. Przedsiębiorstwo to wyasfaltuje jeszcze drogę wyjazdową.

● Brygady Energochemii, wykonują w ZAC prace przy wydłużaniu kanałów naprawczych. Planuje się również budowę stanowiska do domywania silników i wnętrza autobusów.

● W dniu 15 lipca br. w budynku administracyjnym MPK przy ulicy Brożka 3, wprowadzone zostały dla pracowników karty zegarowe.

● Jak nas poinformowano, trwają prace przy odbudowie wagonu Zeppelin dla muzeum w Norymberdze.

● Od 11 lipca br., rozpoczął się kapitalny remont torowiska w ulicy Basztowej. Remont ten obejmie również węzeł Basztowa—Westerplatte.

● W ZNT prowadzi się regenerację cewek hamulcowych szynowych w oparciu o własną technologię, która okazuje się lepszą od technologii producenta — firmy ELESTER.

30 DNI w MPK

● W ramach współpracy z AGH modernizowany jest w ZNT wagon tramwajowy, który pracował będzie z rozruchem tyrystorowym. Będzie to pierwszy przypadek w kraju.

● Na przystanku przy placu Matejki, nie warto oczekiwać na autobus linii „129”. Trudno nie dojść do takiego wniosku, jeżeli w dniu 29 czerwca br., na przystanku tym zgodnie z rozkładem jazdy nie pojawiły się autobusy o godzinach 17.18 i 17.42, a ten, który miał przyjechać o godzinie 18.10, zjawił się dopiero o godzinie 18.15. Stali pasażerowie tej linii, oczekujący na przystanku, twierdzą, że autobusy „129”, nie należą do punktualnych w naszym mieście.

● W dniu 29 czerwca br., w Klubie Seniora przy placu Serkowskiemu, odbyła się prelekcja byłej kierowniczki Przychodni Zakładowej MPK dr Marii Trzyńskiejkiej, na temat chorób serca, w tym wieńcowej i miażdżycy.

● Podczas tegorocznej jesieni odbędzie się w Krakowie przegląd orkiestr dętych. Czy są szanse na zdobycie dobrego miejsca przez Zakładową Orkiestrę Dętą MPK? Trudno powiedzieć. Na razie, jak nas poinformował prezes Józef Ciurus, trwa przebudowa — odmladzanie naszej orkiestry, a jest to sprawa raczej długoterminowa. Problemem MPK-owskiej orkiestry jest brak nut. Wypożyczone od innych orkiestr, zalegają powielarnie MPK i są trudności z doproszeniem się o ich powielenie.

● Z okazji 35. rocznicy powstania ZMP, w dniach od 19 do 21 lipca br. obradował będzie we Wrocławiu Kongres Rocznicowy. Uczestniczyć w nim będą ci, którzy zakładali ten Związek oraz młodzież. Z Zarządu Dzielnicowego ZSMP w Podgórzu wyjedzie 5 osób, w tym z MPK Krystyna Hordura z ZTH.

● 5 lipca br. odbyła się w ZAC giełda — sprzedaż artykułów różnych, zorganizowana przez WGO. Sprzedawały panie: Wanda Figiel, Wanda Szewczyk, Zofia Wójcik i Zyta Karamon. Największym popytem cieszyły się rajstopy, adidasy i termosy.

(M. B.)

„Prawie codziennie korzystam z autobusu pospiesznego „B”. Linia ta jest bardzo wygodna na dojazd do Dworca Głównego, jedzie się szybko i wygodnie, co niestety nie do wszystkich pasażerów dociera. Między 5 a 6 rano przypuszczam, że jeszcze nie ma kontroli, bo większość pasażerów dojeżdżających do Dworca i Ronda Mogilskiego nie kasuje biletu. 13.05. na 6 osób które wsiadły przy XX-lecia bilet skasowało tylko 2. Na os. Strusia wsiadły trzy osoby, jedna zapytała kierowcę o bilety, nie miał ich więc wszyscy jechali do Ronda „na gapę”, a później się mówi, że linia nierentowna. Gdy czasami po godz. 6 zjawi się kontroler, to taka jedna z drugą się tłumaczy, że nie wiedziała, iż to jest autobus pospieszny, mimo że przed wsiadaniem pytała, ja ją informowałam, że pospieszny i że kosztuje 10 zł, ale najlepiej udawać wariata albo biedną rencistkę. A piszę tak sobie, bo nie mogę myśleć o tym obojętnie. Jak komuś za drogę to powinien jechać tramwajem, lub autobusem zwykłym za 3 zł”.

PASAZERKA POSPIESZNEGO „B”

Przeczytałam ten list w całości z dwóch powodów: jeden to ten, że jest niecodzienny w korespondencji z pasażerami. Raczej przyzwyczajeni jesteśmy do innych nie tylko zresztą listów ale i zachowań. Nieczęsto też „lapiduchy” — bo i tak zwą kontrolerów biletowych — mogą liczyć, jeżeli już nie na obronę, to przynajmniej na poparcie swojej racji, że strony pasażerów. Najczęściej, gapowicz ma dziesięciu obrońców i świadków, że bilet kasował tylko mu się zawieruszył.

Drugim powodem listu jest chyba przekora, bo o kontrolerach biletowych będzie różnie — nie zawsze niestety pozytywnie. Przyznam się, że z mieszanymi uczuciami zabierałam się do tego tekstu. Wiem przecież doskonale, że praca „lapacza” wdzięczną nie jest i trzeba mieć wiele odporności, by móc ją wykonywać. No cóż, kontroli z reguły nie kochamy, a szczególnie tych, co to i karę wlepić mogą, nawet gdy mają rację. Racje są niestety różne.

Od 1 lutego br. podrożała komunikacja miejska. Znacznie też (choćby tylko... o 100 proc.) wzrosły opłaty za przejazd bez ważnego biletu. Taka „przyjemność” kosztuje teraz 600 zł. Wydawałoby się, że to dużo, a jednak ryzykantów nie brak, chociaż jest ich mniej niż w roku ubiegłym. Dla przykładu: w pierwszym

Racja jak medal — dwie ma strony

kwartale 1982 r. kredyty wypisano 5769 osobom z czego zapłaciło 3579, natomiast w tym roku w pierwszych trzech miesiącach kredytów było 5603 a zapłaciło 2066.

Gdy zbierałam materiały do tego tekstu o mały włos byłoby on zupełnie inny. „Nas biją, o ubliżeniu już nie będziemy mówić, bo to na porządku dziennym. Czemu o tym nie piszecie?” Zgadzałam się z tym, ale wyjątkowa uciążliwość tej pracy nie może przecież całkowicie przesłaniać faktu, że nie zawsze wszyscy kontrolujący są w porządku. Wszystkim, na których nałożono kary w postaci podwyższonych opłat, mają prawo odwołań. Odwołać się więc często także ci, którzy mandat zapłacili są jednak przekonani o swojej racji. Że ją mają niekiedy niech świadczy fakt, iż są przypadki zwracania pieniędzy zapłaconych za mandat. Tak było na przykład w przypadku pasażerów E. N. i W. O. Wsiadli oni do autobusu linii pospiesznej „C” nie mając biletów bo przeczytali na przedniej szybie, że mogą ją kupić u kierowcy. Okazało się, gdy autobus już ruszył, iż kierowca posiada... tylko wywieszki informujące o sprzedaży — biletów nie. Nie dały też rezultatu poszukiwania wolnego biletu wśród pasażerów, gdy postanowili wysiąść na następnym przystanku, wtedy doszedł kontroler i wlepił mandat, nie pytając kierowcy czy bilety posiada. Wprawdzie kontroler był niby w porządku. W końcu, co go może obchodzić kłopot ze zdobyciem biletu? Są po to, by sprawdzać czy pasażerowie bilet posiadają, z drugiej jednak strony czemu pasażer, któremu nawet na myśl nie przyszło, by MPK oszukiwać, ma być narażony, nawet jeżeli mandat zostanie anulowany, na dodatkowe koszty, stratę czasu i nerwów? Co to z kolei pasażera ma obchodzić, że kierowca ma tylko wywieszki o sprzedaży a nie bilety? Tym bardziej, że kontroler był świadkiem zdarzenia i możliwości zakupu biletu powinien ocenić na miejscu. Zresztą nie był to tylko jeden przypadek tego typu, anulowano więcej takich kar. Ilu jednak machnęło ręką i karę zapłaciło nie

dochodząc swego? Zresztą oznakowania autobusów (nie tylko w kwestii sprzedaży biletów) są jedną z typowych przyczyn nieporozumień między pasażerami a kontrolującymi biletami. Nie da się ukryć, że korzystają z tego także pasażerowie nieuczciwi, tacy na przykład jak pan A. P., pasażer autobusu pospiesznego „A”, który wsiadł ze swym kolegą koło Politechniki Krakowskiej. Stojący obok kontroler społeczny słyszał, jak mówił do kolegi, iż nie będzie kasował biletu, bo jedzie jeden przystanek. Kontroler rozpoczął więc sprawdzanie biletów. Kolega pana A.P. skasował bilet za tyle, ile posiadał, a więc za 9 zł. Tutaj kontrolujący nie żądał opłaty podwyższonej w przeciwieństwie do A.P. Oczywiście do przedsiębiorstwa wpłynęła skarga, pan A.P. jest — jak sam stwierdza — wychowawcą młodych ludzi i uważa, że w tym wypadku (gdy autobus nie posiada pełnego oznakowania) pobieranie podwyższonych opłat nie jest słuszne i posiada społeczny charakter. No cóż nie zazdrościsz Politechnice tej siły dydaktycznej, chociaż jest może i fachowa, ale charakter? W tym wypadku kontroler postąpił słusznie, był świadkiem rozmowy, ale gdyby tego nie słyszał miałabym osobiście także zastrzeżenia do tej kary. Linie pospieszne od momentu wznowienia jeżdżą już dostatecznie długo, by można było przygotować właściwe oznakowanie, tymczasem naprawdę nie wiadomo, w co się wsiada. To samo zresztą dotyczy linii chociażby 194. Tablica informacyjna jest tylko z przodu, dochodząc nie ma się możliwości orientacji jaka to linia. Pal sześć, gdy ma się bilet wolnej jazdy, gorzej, gdy ci, co go nie posiadają spotykają kontrolera. Zdarza się także, że osoba starsza, ułomna, kobieta w ciąży, czy też z małym dzieckiem nie zdąży dostatecznie szybko skasować biletu. Bywa, że ten i ów podchodzi do tego faktu bardzo rygorystycznie. Tym ludziom z reguły podwyższone opłaty się anulują z tak zwanych względów społecznych, ale jak już zaznaczyłam są to ludzie niepełnosprawni. Czy naprawdę nie można by było mieć dla

nich nieco tolerancji? Bywa także i tak, iż opiekunka ułomnego dziecka (najczęściej matka) nie tłumaczy kontrolerowi, dlaczego jedzie bez biletu. Ludzie ci nie lubią litości, a kalektwo dziecka jest na tyle widoczne, że matka tłumaczyć nie powinna.

Zauważyłam, że istnieje pewna grupa (bardzo niewielka, to fakt), która omija kontrolę biletów w grupie ludzi młodych, najczęściej mężczyzn, programowo niejako nastawiając się na starszusków. Ci są często napastliwi w słowach, to fakt, ale młodzi mogliby także być napastliwi w czynach, czy raczej w rękoczynach. Takich lepiej omijać.

Trzecim najczęstszym źródłem konfliktów są dwustronne bilety za trzy złote. Bilet ten na środku ma cenę trzech złotych a po bokach 1.50. Często zdarza się, zwłaszcza wśród przyjeźdźnych, że kasują tylko z jednej strony, no i opłata podwyższona gotowa. Tego typu próby, czy też odwołania także są rozpatrywane pozytywnie.

Chciałabym być zrozumiana prawidłowo. Nie chodzi mi tu o liberalizację przepisów, czy też tolerancyjne postępowanie wobec cwaniaków i kombinatorów. Istnieją jednak sytuacje, w których kontroler powinien umieć i chcieć zrozumieć wprawdzie „gapowicza”, ale czasami mimowolnego. Ciężko bowiem wysiać w biegu przy zamkniętych drzwiach, gdy człowiek zorientuje się, że kierowca nie ma biletów, czy linia niewłaściwa. O tym że mam rację, niech świadczy fakt iż w samym środowisku kontrolerów istnieje określenie „pazerni”. Tak określa się parę osób szczególnie nieustępliwych. Wbrew pozorom to wcale nie są ci, co najwięcej pobierają prowizji. Prowizje niektórych, bywało, sięgały i 18 tys. zł. Być jednak sprawiedliwą muszę zaznaczyć, że tych dodatkowych 18 tys. nie zarobił nikt w ciągu 8 godz. pracy. W takich sytuacjach trzeba pracować świętą piętką.

Istnieje wprawdzie kontrowersja. Czy kontroler powinien oceniać „puścić gapowicza, czy spisać”? Zdaniem jednych po to jest Referat Odwołań, by tam rozstrzygano te sprawy. Moim zdaniem jednak są sytuacje, w których kontrolujący także powinien decydować o możliwości odstąpienia od karania. Można się oczywiście z mną nie zgadzać, trzeba jednak czasem zastanowić się przed ukaraniem, szczególnie gdy chodzi o ludzi pokrzywdzonych przez los i przy oznakach raczej niedostatku życia. Trzeba to brać pod uwagę szczególnie dziś, gdy opłata podwyższona wynosi 600 zł.

FILOMENA SERWIN

Miał to być reportaż „wcieleniowy”. Wymyśliłam bowiem sobie, że na jeden dzień stanę się kontrolerem biletów. A potem opiszę, jak naprawdę wygląda praca w tym wielce niepopularnym wśród społeczeństwa zawodzie.

Nim zacząłam realizować swój plan, zwierzyłam się z tego moim przyjaciółm. W wyniku tego reportaż wcieleniowy nie doszedł do skutku, natomiast powstał ten oto zapis odzwierciedlający poglądy dość dużej grupy osób.

Ja: „Wicie, mam dobry pomysł. Na kilka godzin stanę się kontrolerem biletów!” W tym momencie Krzysiek popatrzył na mnie zimno i ostro. Anka zaprotestowała zdecydowanie — „w takim razie zrywam z tobą wszystkie kontakty. To już lepiej zostać złodziejem albo chuliganem”.

Teraz ja zdrętwiałem: Ależ moi drodzy, chcę nareszcie napisać prawdę. Nie wierzyście chyba, że wszyscy (bo pojedyncze przypadki na pewno się znajdują) kontrolerzy są niegrzeczni, bezczelni, czy wręcz chamscy.

A: „A spotkałeś kulturalnego? Bo ja nigdy. Rzucają się na ludzi, którzy ledwie wsiadli do tramwaju czy autobusu i nie zdążyli jeszcze skasować biletu. A niektórzy starsi ludzie nie mogą sobie z tym szybko poradzić.”

K: „Niewiele brakowało a miałbym sprawę w sądzie. Kiedyś faktycznie nie miałem biletu. Wsiadli kontrolerzy. Otoczyli mnie, popychali, traktowali jak groźnego przestępcę. Ja na to pozwolić nie mogę.”

Próbuję spojrzeć na ten problem obiektywnie. Mówię,

Zamiast reportażu

Kontroler na cenzurowanym

że ludzie również są bezczelni. Wsiadają do autobusu trzymając bilet w ręku i kasują go dopiero jak zobaczą kontrolera. Awanturują się nie mając racji, nie tak znów rzadko zdarzają się pobicia kontrolerów.

A: „Czy kontrolerzy nie mogliby w niektórych przypadkach poprzestać na pouczeniu?”

Ja: Wtedy wszyscy jeżdżiliby na gapę.

K: „Wszystko przez to, że kontrolerzy dostają procent od złapanych. Dlatego wątpliwe czasem sytuacje tłumaczą na niekorzyść pasażera.”

Ja: Czemu jesteś tak negatywnie do nich nastawiony? Przecież są jednak potrzebni.

K: „A czy muszę ich kochać? Przecież porządnego człowieka tam nie pójdziesz pracować. Jeśli się chce ktoś dorobić, to proszę bardzo. Z tym, że ja będę miał o nim odpowiednie zdanie.”

Ja: Byłoby idealnie, gdyby MPK mogło wierzyć pasażerom i zlikwidować etat kontrolera. Nie wierzę jednak by to nastąpiło.

A: „To już lepiej jak byli konduktorzy. Teraz „naloty” stwarzają okropną atmosferę. Czasem człowiek naprawdę niewinny — roztargniony, zapominalski czuje się jak zbrodniarz.”

Ja: Konduktor — przecież to dodatkowy wydatek, skąd wziąć tylu ludzi? A co do zapominalskich: pasażer jest klientem, który zawiera umowę z MPK i powinien ją wypełniać. Jeśli tego nie ro-

bi, to (nieważny powód) musi ponieść tego konsekwencje.”

K: „Ale w cywilizowanym świecie nie do pomyślenia są łapanki urządzane przez naszych kontrolerów. Przykład: do tramwaju wchodzi trzech kontrolerów i zaczynają sprawdzać bilety. W tym momencie jakiś człowiek kasuje bilet — rzucają się w jego stronę, łapią za rękę, w której trzyma skasowany bilet i wyrwywają go, mówiąc że jest nieważny. Jakim prawem to czynią? Skoro zdążył skasować i może okazać bilet, to nie można go zmusić do płacenia kary. I nie ma się co wściekać i klócić — są przecież zyski, są i straty.”

A: „Tuż przed 23 wsiadłam do autobusu 132 przed Hillem. Skasowałam bilet. W chwilę potem autobus ruszył. Było piętnaście po jedenastej, kiedy na os. Strusia wsiadli kontrolerzy. I... złapali cały autobus. Wszyscy mieli normalne bilety. Kontrolerzy twierdzili, że autobus spod kombinatu wyjechał już po 23, więc obowiązują taryfa nocna. Awantura trwała długo. Mnie się udało, bo pilnując kilkunastu osób do mnie nie dotarli. Nie wiem również, jak się skończyła ta historia, wiem tylko, że była niepotrzebna, nerwowa, szarpanina i przepychanka.”

Ja: „Waszych pojedynczych doświadczeń nie powinniście jednak uogólniać. Nadal twierdzę, że widzicie problem tylko z jednej strony. Kiedy pokażę jak wygląda

praca kontrolera może zmienić zdanie...”

K: „Na pewno nie. Przecież jeśli będziesz włączony do grupy kontrolujących, to oni inaczej będą się zachowywać niż normalnie. Będą nad wyraz grzeczni i uprzejmi po to, żeby najlepiej wypaść w twoich oczach. A ty w dobrej wierze dasz się oszukać. Zresztą to, jakie zdanie będą mieć ludzie o nich, niczego nie zmieni. I tak nazywać ich będą „kanarkami”. To i tak najmielsze określenie z dosyć długiego zestawu. Mówię ci raz jeszcze — dopóki MPK i sami kontrolerzy na sprawdzaniu biletów będą chcieli zrobić majątek to nic się nie zmieni. Na całym

świecie wśród społeczeństwa znajdowali się i znajdują różnej maści złodzieje, spryciarze, „niebieskie ptaki”. Codziennie w sklepach giną setki przedmiotów. Sklepy przez to nie giną. Nie wprowadzają także rewizji osobistej, co mogłoby przecież ograniczyć tę plagę — kamekery czy lustra tego nie zastąpią. Myślę, że MPK też nie powinno dążyć „po trupach” do wyeliminowania nieuczciwych pasażerów.”

Choć nie zostałem do końca przekonany co do słuszności przekonań moich rozmówców, to niektóre sprawy wydały mi się godne zastanowienia. Myślę, że najlepiej by było, gdyby nasi Czytelnicy potraktowali ten artykuł jako temat do dyskusji. A jeśli zostanie przekonany, to jednak napiszę reportaż „wcieleniowy”.

JERZY SUŁOWSKI



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

30 czerwca br., odbyła się spotkanie Zakładowej Rady PRON w MPK. Jej przewodniczący **Bogdan Kowalczyk** poinformował zebranych, iż otrzymał odpowiedź na złożone przez siebie pytania, podczas obrad Kongresu PRON w Warszawie. Co do przyłączenia gminy i miasta Miechowa do Krakowa, otrzymana odpowiedź brzmi, że trwają jeszcze w tym zakresie badania. Natomiast na pytanie, czy znajdują się na ochronie zabytków i środowiska w Krakowie dodatkowe środki, odpowiedziano, że te pieniądze, które już są, leżą nie wykorzystane.

Z kolei zebrani przeszli do rozważania zadań, jakie stoją przed zakładowymi radami PRON i czym powinny być ten ruch w przedsiębiorstwach. Wypowiadano się, że na pewno wyrazić opinię publiczną, ale również mediatorem, inspiratorem, ważnym dla ludzi i gospodarki danej jednostki poczynić. Mówiono też o tym, że w każdym przedsiębiorstwie program działania należy dopasowywać do środowiska. Objąć zakresem działania sprawy trudne.

PRON a sprawy najtrudniejsze

Przewodniczący Zakładowej Rady PRON B. Kowalczyk poinformował zebranych o działalności przedstawicieli MPK w Krakowskiej Radzie PRON, między innymi: **Jana Sokółowskiego**, **Barbary Kaczmarek**, **Jana Piotrowskiego**, **Wiesława Kasperczyka**, **Jerzego Nęcka** jak również w Dzielnicy Radzie PRON w Podgórzu — **Wiesława Kasperczyka** i **Barbary Raczek**. Ostatnia z wymienionych działa w Komisji Interwencyjno-Prawnej ze szczególnym zaangażowaniem.

W dyskusji podjęto sprawę, czym ruch ten powinien zajmować się w naszym przedsiębiorstwie. Większość uważała, że przede wszystkim adaptacja zawodowa młodych (szczególnie tych pracowników, którzy dopiero ukończyli szkołę zawodową), przemysłową służbę zdrowia i plagą naszych czasów — nadmiernym spożywaniem alkoholu.

Postanowiono, że aby tak jak dotąd załoga mogła kontaktować się w różnych sprawach z przedstawicielami Zakładowej Rady PRON, utrzymanie zostaną poniedziałkowe dyżury. Zawieszone będą tylko w lipcu ze względu na okres urlopów tych, którzy je pełnią. **M. B.**

Z obrad plenarnych KZ PZPR

Program pracy z młodzieżą

Plenarne posiedzenie KZ PZPR jakie odbyło się w dniu 5 lipca br., poświęcone było sprawom młodzieży w MPK, w kontekście IX Plenum KC PZPR z lipca ub. roku.

W uchwale IX Plenum, Komitet Centralny zwrócił się do całego młodego pokolenia, do ZSMP, aby młodzi Polacy, wzięli na siebie odpowiedzialność za najistotniejsze obszary życia społeczno-gospodarczego kraju. Natomiast na wszystkie ogniska partii nałożył obowiązek działania na rzecz odrodzenia i wzbogacenia życia ideowego młodzieży, wyposażenia młodych w gruntowną wiedzę społeczno-polityczną, przygotowanie ich do samodzielnej oceny zjawisk i procesów społecznych oraz przywrócenie wiary w idee socjalistyczne.

Sekretarz KZ PZPR **Tadeusz Zwoliński** odczytał szczegółową informację o realizacji zadań, wynikających z uchwały IX Plenum KC PZPR o pracy z młodzieżą przez MPK-owską organizację partyjną. Działalność z tym związana, koncentrowała się na upowszechnianiu wśród młodzieży programu IX Zjazdu PZPR ze wskazaniem, że rezultaty IX Plenum KC są wyrazem konsekwentnej realizacji linii programowej i politycznej Zjazdu. W wyniku spotkania w październiku ub. roku sekretariatu KZ PZPR z ZZ ZSMP, opracowano 12-punktowy program. Program ten ma charakter ciągły i jest na bieżąco realizowany. Chcielibyśmy bowiem, powiedział sekretarz T. Zwoliński, aby IX Plenum, nie było końcem dyskusji o młodzieży, ale żeby dialog ten prowadzić dalej. Następnie podał szereg przykładów działalności POP z Kółmi ZSMP — uczestniczenie w spotkaniach, naradach również na szczeblu dzielnic i województwa z przedstawicielami PRON. Wielu zresztą młodych członków partii i ZSMP z MPK wchodzi w skład władz tego ruchu. Podejmowane były wspólnie z młodzieżą różne kierunki działania. Przede wszystkim mające na celu szukanie nowych rozwiązań w działalności gospodarczej przedsiębiorstwa. Młodzież czynnie włączyła się do reformy gospodarczej. Prowadziła również działalność kulturalno-oświatową, turystyczno-krajoznawczą, brała udział w turniejach i spartakiadach.

Uczestniczący w Plenum KZ PZPR kierowca z ZAC **Władysław Trela**, członek partii, delegat MPK, który dopiero powrócił z Ogólnopolskiej Narady Aktywu Młodzieżowego PZPR, jaka odbyła się w Gdańsku, w krótkich słowach poinformował zebranych o przebiegu narady. Mówił o apelu młodzieży o wychowanie w pokoju. O tym, co przez rok ostatni zostało zrobione, a więc o rozliczeniu z realizacji zadań nakreślonych przez IX Plenum KC PZPR i o planach działania na najbliższą przyszłość.

W dyskusji między innymi głos zabrali: przewodniczący ZZ ZSMP **Władysław Michalski**. „W naszym przedsiębiorstwie ZSMP posiada klimat. Traktowani jesteśmy jak partnerzy zarówno przez dyrekcję jak i organizację partyjną. Stosunek taki wynika z konkretnej działalności organizacji, która czynnie włącza się w działalność w zakresie zabezpieczenia przedsiębiorstwa, naszego wspólnego dobra — dla nas najważniejszego. Rozszerzamy formy wypoczynku młodzieży, coraz częściej wiążemy to z działalnością ideowo-wychowawczą, coraz aktywniej włączamy się w działalność polityczną. Wiodącą na dzień dzisiejszy jest jednak działalność społeczno-zawodowa. To przede wszystkim bitwa o patronat, która jest bitwą o uwiarygodnienie ZSMP. Ważną rzeczą jest umiejscowienie się organizacji w warunkach wprowadzenia reformy gospodarczej. Kadra rezerwowa stwarza autentyczną szansę awansu zawodowego młodzieży. Z dużą uwagą śledzimy jak wprowadzana jest w życie uchwała IX Plenum KC PZPR, chcemy być przy tym obecni, bo nieobecni nie mają racji”.

Wiceprzewodniczący ZZ ZSMP **Roman Stanik**... „To przecież my młodzi jesteśmy najbardziej zainteresowani tym, aby w ojczyźnie było lepiej i to nie za 20 — 30 lat, ale teraz. Zakładowa organizacja ZSMP opracowała swój program, który uchwalił IX Plenum KC PZPR, przeniósł do konkretnych warunków przedsiębiorstwa i do potrzeb i zamierzeń naszej młodzieży. Program ten zawiera trzy podstawowe warunki: działania na rzecz startu zawodowego i życiowego młodzieży, organizacji wolnego czasu, umocnienia organizacji w przedsiębiorstwie i jej podsta-

wowych ogniw — kół ZSMP. W realizacji tego programu, możemy pochwalić się wieloma osiągnięciami między innymi z inicjatywy młodzieży powołaliśmy w przedsiębiorstwie PRON, wspólnie z KZ PZPR zorganizowaliśmy wycieczki do Oświęcimia i Poronina, odbyło się spotkanie z weteranami ZBoWiD, uroczystości podsumowaliśmy TMMT, w którym również w ub. roku zanotowaliśmy sukcesy, czynnie włączyliśmy się do propagowania zasad reformy gospodarczej w przedsiębiorstwie, wspólnym wysiłkiem dyrekcji i naszej organizacji zabezpieczony został wypoczynek młodzieży na koloniach i obozach. Szczególnie uroczystości obchodziliśmy rocznice młodzieżowe. Wielu naszych działaczy wyróżnionych zostało wysokimi odznaczeniami państwowymi. W najbliższym czasie podejmujemy kolejne inicjatywy, między innymi: organizujemy spotkania z absolwentami ZSZ, z rezerwistami powracającymi z wojska, z okazji 22 Lipca rajd i włączymy się do obchodów 40. rocznicy Ludowego Wojska Polskiego.

Inni przedstawiciele organizacji młodzieżowej w MPK... **Lucyna Szklarczyk** krytykowała znikomą pomoc grona pedagogicznego dla organizacji młodzieżowej w ZSZ, **Jan Taboła** zaś mówił o adaptacji społeczno-zawodowej młodych i o nie najlepszej sytuacji w budownictwie mieszkaniowym.

Członek Plenum KZ PZPR **Jan Piotrowski** uwypuklił m. in. wynikające z IX Plenum KC wspólne działanie partii i młodzieży. Członek Plenum KZ PZPR **Edward Sutor**, nawiązał do lat nowojennych pracy i działania ówczesnej młodzieży, członek Egzekutywy KD Śródmieście i członek Egzekutywy KZ PZPR **Zdzisław Kalwa**, mówił o tym, że nie wolno odchodzić od statutu partii, a także o tym, że młodzi członkowie ZSMP, muszą widzieć taką postawę członka partii, z której można by było brać przykład. Sekretarz POP z ZAW **Michał Małek**, mówił o młodzieży ze swojego zakładu, bardzo zróżnicowanej i pochodzącej z różnych środowisk. I sekretarz KZ PZPR **Ryszard Borowski** proponuje comiesięczne odbywanie spotkań z młodzieżą i wysłuchiwanie ich spraw.

Uczestniczący w Plenum sekretarz KD Podgórze, **Józef Krzywdą** ustosunkował się do poruszanych spraw i przedsta-

wił aktualne problemy podgórskiej organizacji partyjnej.

A oto program działania MPK-owskiej organizacji partyjnej, pogłębiany o wnioski z Plenum KZ PZPR i ZZ ZSMP w sprawie realizacji uchwały IX Plenum KC PZPR.

1. Zorganizować naradę grona pedagogicznego w naszej szkole z udziałem mistrzów z zakładów, którzy opiekują się uczniami, celem omówienia zadań wynikających z uchwały IX Plenum KC PZPR.

2. Ocenic prace związane z budynkiem mieszkalnym dla naszej załogi. Posiedzenie łączące: Egzekutywa KZ PZPR, ZZ ZSMP, ZK ZSMP, Prezydium Związków Zawodowych i Rada Pracownicza.

3. Plenum KZ zobowiązuje członków partii, pracujących w organizacji ZSMP i Egzekutywy POP do pomocy w pracy politycznej, organizacyjnej w Kole ZSMP w ZAW.

4. Zobowiązuje się sekretarz POP do rozeznania, w którym zakładzie należy zorganizować szkolenie dla aktywu społeczno-politycznego i doзору, na temat reformy gospodarczej.

5. Zobowiązuje się Egzekutywę KZ PZPR i Egzekutywy POP PZPR, członków partii pracujących w Prezydium ZZ ZSMP do oceny realizacji wyżej wymienionego programu raz na kwartał.

6. Zorganizować spotkanie młodych pracowników do lat 30, którzy mają uwagi, pretensje do partii i władz PRL.

7. Zorganizować spotkanie z pracownikami powyżej 30 lat, którzy mają uwagi, pretensje do partii i władz PRL.

8. Zobowiązuje się Egzekutywy POP PZPR w porozumieniu z Prezydium kół ZSMP do przydziału indywidualnych zadań politycznych członkom PZPR, pracującym w organizacji ZSMP, Związkach Zawodowych, Radzie Pracowniczej.

9. Zobowiązuje się Komisję Propagandy do zabezpieczenia propagandy: popularyzacji uchwał partii w życiu załogi, poprawie warunków socjalnych i BHP, realizację zadań planowych w myśli reformy gospodarczej.

10. Zobowiązuje się aktyw partyjny, członków, PZPR do zdecydowanej postawy wobec ludzi, którzy podważają dobrobyt socjalistycznej Polski, rozbijają przez plotki jedność załogi.

M. B.

Apel o wychowanie w trzeźwości

Wiele cennych inicjatyw wyszło już od młodych ludzi zrzeszonych w MPK-owskiej organizacji ZSMP. Apel XIII Koła ZSMP z Pionu Ruchu, który poniżej zamieszczamy w całości, jest nie tylko bardzo na czasie, ale wagę jego podnosi fakt, że właśnie wystąpiła z nim młodzież, która widzi tragedię rozprzestrzeniającego się w naszym narodzie pijanstwa. A oto treść apelu:

„KOLEŻANKI I KOLEDZY!”

XIII Koło ZSMP w Pionie Ruchu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie, zwraca się do Was z prośbą o poparcie naszej inicjatywy wychowania młodego pokolenia naszego kraju w trzeźwości. Wiemy wszyscy, jakie straty fizyczne i moralne powoduje nadużywanie alkoholu tak w naszym środowisku pracy, nauki jak i w naszych rodzinach. Tragedie wśród bliskich osób nadużywających alkoholu, ich rodziców, współmałżonków, a przede wszystkim małych dzieci — powinny być najważniejszym elementem przekonywającym o szkodliwości tego nałogu. Duże straty ponosi też z tego powodu całe społeczeństwo,

a tym bardziej w obecnej kryzysowej sytuacji nie możemy, a przynajmniej nie powinniśmy sobie pozwolić na straty spowodowane nieobecnością w pracy z powodu nadużycia alkoholu, na niższą wydajność pracy z tego powodu.

Uważamy, że są inne metody i sposoby spędzania wolnego czasu i rozrywki bez konieczności nadużywania alkoholu.

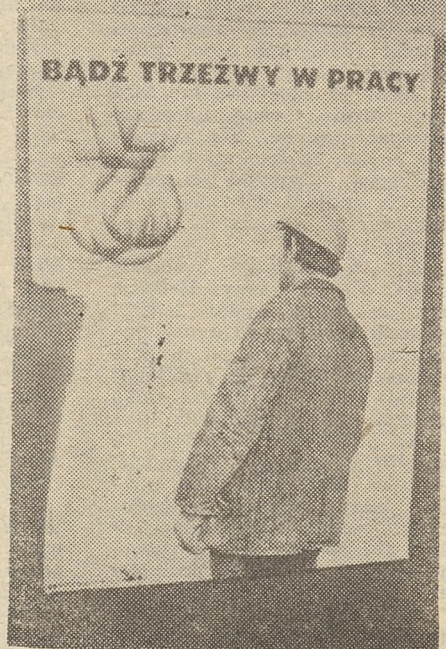
„KOLEŻANKI I KOLEDZY!”

Dość już w naszym kraju zjawisk patologicznych. Wytoczymy im walkę. Niech zawsze wieczorki towarzyskie, wycieczki i rajdy odbywają się bez tego smutnego obrządku upijania się. Postępowanie takie do niczego nie doprowadzi oprócz wspomnianych już strat finansowych, fizycznych, a przede wszystkim moralnych, niczego nie rozwiązuje, a przynieszone przezeń zapomnienie jest bardzo złudne i iluzoryczne. Ci, którzy chcą zapomnieć o rzeczywistości i od niej uciec, nie są w stanie jej zmienić, a nasz kraj i nasze społeczeństwo, potrzebuje ludzi twórczych, myślących, a przede wszystkim trze-

źwych. Alkoholizm nie jest żadną drogą, a jeśli, to tylko tą, która prowadzi na manowce. Dlatego jeśli dzisiejsi młodzi ludzie chcą jak najprędzej odbić się od dna kryzysu w jakim się znajdujemy, muszą być ludźmi aktywnymi, dobrze zdającymi sobie sprawę z otaczającej ich rzeczywistości i pragnącymi ją zmienić.

Dlatego też jeszcze powtórzmy: unikajmy nadużywania alkoholu sami, chrońmy przed tym innych, a przede wszystkim młodszych. Niech Polska nie kojarzy się wszystkim z wódką i pijanymi Polaczkami, którzy potrafili przeżyć swój kraj i swoje życie. Niech Polak znaczy Polak — ten który o własnych siłach potrafi wyjść ze swojej ciężkiej sytuacji, ten który dba o swoją rodzinę, swoje środowisko, swój kraj, a nie ucieka od tego wszystkiego w rozlewające się coraz szerzej morze alkoholu.”

Każdy, niezależnie od wieku, komu dobro naszego narodu leży na sercu, kto pragnie wyjścia Ojczyzny z kryzysu, pod apelem tym w każdej chwili gotów będzie złożyć swój podpis. (M.B.)



O czym się mówi kadrze na szkoleniu

W pięć miesięcy minionego roku zaliczyć możemy przedsiębiorstwie do udanych. W stosunku do poprzedniego roku przekroczone przewozy o 8 proc., wzrosła do roku ubiegłego dwukrotnie wydajność, wzrosła wydajność pracy. Niestety także przekroczyliśmy funkcję. Nie byliśmy natomiast w stanie wykonać przebiegu w planie remontów. Na poprawę komunikacji wpływ miał wysoki wskaźnik wykorzystania pojemności technicznej, obniżenie wskaźnika zużycia kilometrów. Mniej więcej też równa została praca w przewozach pasażerskich (przez trasa trasy autobusowej).

Wardzo dobrych wyników, mimo wypracowanej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa nie jest. Przyczyny są przynajmniej trzy: **przekroczenie planu powoduje zwiększenie odpisów na podatki** — jedna sprawa, druga **to wiele zaczętych a niech remontów kapitałowych**. Tak tak zwana praca ukończona zamraża środki, powiększa zapasy i nawet jeżeli są to prace zleczone obciążają. Trzecim bardzo ważnym czynnikiem są **koszty** 6 porównywanych (na szkoleniu kadry) 29 czerwca) przedsiębiorstw komunikacyjnych. W tym roku największe koszty jednostkowe. Po Wrocław, Poznań, Szczecin, Gdańsk i Łódź. Porównawczym był pierwszy kwartał br. Najbliższe warunki komunikacyjne i eksploatacyjne mają Łódź i ona też zdecydowanie nas wyprzedza. W Łodzi wpływami pokrywamy koszty, a w naszym przedsiębiorstwie nie. Przechodzimy natomiast pod względem średniej i ilością pracowników umysłowych. By nie trwać zbyt długo tekstu liczbami nie podaję tu liczb, otrzymaliśmy je natomiast uczestnicy naszego już dziś zaczyna być niepokojący. Prawie nigdy nie będziemy przedsiębiorstwem samowystarczalnym, czy jednak mimo wszystko do kosztów odchodzi się u nas zbyt beztrudno? Od lat słyszę, że młodość części zamiennych. Okazuje się, że to wysane z palca „ku postarzeniu” maluczyjszy czas, by to poletko doprowadzić do po-

rzadku. Gdy okaże się któregoś miesiąca, że nie ma pieniędzy na wypłatę, będzie za późno. Zresztą groźba takiej ewentualności nie tak dawno nad częścią pracowników już zawisła.

Mimo sygnalizowanych tutaj niebezpieczeństw, komunikacja w mieście się poprawiła, a mimo to wzrosła ilość skarg na prowadzących pojazdy i kontrolujących bilety. Niepokojące jest tu, że dominować zaczynają skargi na chamskie zachowanie naszych pracowników. Jeżeli w roku ubiegłym do 15 czerwca skarg wpłynęło 74, to w tym roku było ich już 139. Prym wiodzie ZAW, drugie miejsce w tej niechlubnej statystyce ma Zakład Nadzoru Kontroli i Utrzymania Ruchu — 30. Wydział Taryfowo-Biletowy — 13, ZTP — 12, oraz ZAP i ZTH po 9 skarg. Zaskakujące, że najwięcej skarg na zachowanie wpływa na kierowców, a tutaj przecież najbardziej poprawiła się komunikacja, stale też (poprzez wprowadzenie do ruchu autobusów „ikarus”) poprawiła się warunki pracy kierowców. Często niewielka grupa ludzi swoim zachowaniem niweczy wysiłek tysięcy. Szkoda, że to tak trudno zrozumieć.

Mimo, że można mieć zastrzeżenia jeśli chodzi o sprzedaż biletów przez prowadzących pojazdy, to kredyty posiada 93 proc. kierowców i motorniczych. Najwięcej zarejestrowanych jest kierowców z Woli Duchackiej, bo aż 97 proc.

Okres urlopowy w pełni. Pierwsza dekada lipca upalna. W wakacje chcieliby odpoczywać wszyscy. Wprawdzie ograniczenia komunikacyjne w okresie wakacji pozwolą pewnej grupie pracowników na odpoczynek w lipcu i sierpniu, ale chętnych jest zawsze więcej niż możliwości. Na bieżący sezon letni przygotowano 1388 skierowań na wczasy i 830 wczasów turystycznych, 100 osobom dopłacono do wczasów załatwionych przez nich indywidualnie poza przedsiębiorstwem. W stosunku do roku ubiegłego nastąpił wzrost skierowań na wczasy o prawie 34 proc., wzrosły też opłaty za jedno skierowanie. Około 300 podań odrzucono. Nie mieli szans na wyjazd przejeżdżając ci co z wczasów w ubiegłym roku korzystali, bądź krótko w przedsiębiorstwie pracują. Zainteresowanie koloniami w stosunku do roku ubiegłego wzrosło o 100

proc. Wszystkie dzieci zgłoszone, zostały zakwalifikowane na kolonijne wakacje. Dzieci naszych pracowników będą w tym roku odpoczywały także na trzech turnusach zagranicznych, dwóch w NRD i jednym w Bułgarii. Na obóz ZHP 30 osób otrzymało dofinansowanie, dla młodzieży starszej zorganizowano obóz w Mikołajkach.

Przeciętnie miesięczne w naszych bufetach sprzedawanych jest 12 ton podrobów i mięsa bez reglamentacji oraz 8 ton na reglamentację. Ostatnio tytułem eksperymentu wprowadzono także masło. Jak co roku będzie można w przedsiębiorstwie zaopatrzyć się w ziemniaki. W tym roku zorganizowano transport ziemniaków do domu. Będzie można je odebrać bezpośrednio z bazy bądź mieć dostawę do domu, ale opłata będzie wynosiła 45 zł za kilometr. Nie będzie w tym roku jarzyn i owoców, gdyż te nie cieszyły się popularnością i dużo ich się psuło powodując niepotrzebne straty.

W tej chwili w magazynach SGO jest pełne zaopatrzenie w odzież roboczą i ochronną. I tu apel, by pracownicy pobierali zaległe sorty. W tym roku będą jeszcze wprowadzane wydawane kożuchy i rękawice skórkowe, ale tylko do momentu wyczerpania w magazynie, sprowadzane już bowiem nie będą, zostały wycofane z użycia. Będą natomiast kłopoty z ręcznikami frote. Wprawdzie otrzymujemy je ale w bardzo małych partiach i z opóźnieniem, można także z ręcznikami brać rekompensatę.

Niepokojący jest wzrost wypadków przy pracy. Zdarzają się właściwie wszystkim, najbardziej jednak narażeni są pracownicy Zakładu Budowlanego, bo często prace wykonuje jeden lub dwóch pracowników. Ci z konieczności pozbawieni są nadzoru, kierownicy terenu, na którym pracują nie zwracają na nich uwagi, bo... nie ich ludzie. Szkoda, że jest takie podejście, okazuje się bowiem, że z dorosłymi jak z dziećmi, nie można ich spuścić z oczu, nawet jeżeli o ich bezpieczeństwo chodzi.

Na naradzie padł też apel, by dyspozytorki w zajęciach częściej korzystały z prochy trzeźwości przy wyjazdach. Zdarzają się bowiem pijani. Proszono o szczególną uwagę w dni po wypłacie i popularnych imiennin.

FILOMENA SERWIN

ZAP ma już 6 miesięcy

Zakładu Autobusowo-Plaszczyzny, w stosunku do lat ubiegłych zakładów ekonomicznych MPK, nie jest to jest to już do podsumowania, a plusów i minusów — właśnie charakterystyczne posiedzenie odbyło się w ZAP 29 czerwca br.

W tym czasie działalności zakładu kierownik złożył sprawozdanie z działalności 21 linii plus 36 autobusów. Mamy 36 autobusów, 26 dni i 26 godzin, których jest 8 przebiegów. Stan docelowy — 120 jednostek. Braki w zatrudnieniu z planowanym kwartale zwiększone, konieczne jest przybycie 55 kierowców, 50 zaplecza i 3 umy-

W tym czasie realizacji wozów według planu w 115,3 zastajęco za pół roku 54 wozów dziennie było 52,6 promowanie planu rocznego kilometrów — 49 miliona kilometrów. W tym czasie kierowcy — 12,900 złotych, pracowników — 12,900 złotych. W tym czasie kierowcy — 12,900 złotych, pracowników — 12,900 złotych.

W tym czasie kierowcy — 12,900 złotych, pracowników — 12,900 złotych. W tym czasie kierowcy — 12,900 złotych, pracowników — 12,900 złotych. W tym czasie kierowcy — 12,900 złotych, pracowników — 12,900 złotych.

W tym czasie kierowcy — 12,900 złotych, pracowników — 12,900 złotych. W tym czasie kierowcy — 12,900 złotych, pracowników — 12,900 złotych. W tym czasie kierowcy — 12,900 złotych, pracowników — 12,900 złotych.

mi konieczna jest budowa zadania nad stanowiskiem ogumienia i lepsze oświetlenie placu postojowego. Niezbędny dla Zakładu jest zół, którym można by dowozić części do punktów naprawczych. Do uruchomienia regeneracji części, potrzebne są pewne inwestycje w zakresie maszyn, między innymi zakup frezarki. Stałym punktem w pracy Zakładu jest średni dozór — brak dyscypliny pracy wśród mistrzów.

Zastępca kierownika Zakładu ds. Ruchu **Tadeusz Waleczak**... „Zakład nowy. Różni ludzie. Stawiamy na pracę wychowawczą. Nie wszyscy spośród kierowców i pracowników zaplecza nadają się do pracy, ale coś mamy robić, musimy przecież pracować. Są trudności z dowozem do pracy załogi. Zmiana komunikacji nocnej planowana była przed uruchomieniem bazy, nie objęła więc naszych potrzeb.”

Zastępca kierownika Zakładu ds. Technicznych **Marian Lesiak**... „Nieustanne problemy ze średnim dozorem. Mamy natomiast bardzo dobrą kadre rezerwową. Do wykonywania zwiększonych zadań, jakie stoją przed Zakładem, konieczna jest modernizacja, bo już w tej chwili pracujemy ponad siły. W początkowym okresie brak było narzędzi. W tej chwili w wyposażeniu technicznym nie mamy już braków. Należy również podkreślić, że dzięki kierownikowi Wydziału Ogólnego **Januszowi Rzymkowi** jesteśmy wyposażeni we wszystko, co nam tylko było potrzebne. Od września br. chcemy sami regenerować części. Konieczna więc będzie w początkowym okresie pomoc pracowników ZNA.

Nie mamy przecież w tym zakresie żadnego doświadczenia.” Sekretarz POP **Andrzej Kurek**... „Na początku mieliśmy 9 członków partii. Dziś mamy 11 i 1 kandydata. Problemem dla pracy załogi jest modernizacja Zakładu.”

Przewodnicząca Koła ZSMP **Regina Hondel**... „Koło ZSMP zawiązało się w lutym br. i zaraz aktywnie włączyło do pracy. Wykonujemy roboty na FASM. Mamy członków Klubu Honorowych Dawców Krwi, należymy do sekcji wodniackiej — kajakowej. W naj-

bliższym czasie planujemy znów pracę na FASM.” Zastępca dyrektora ds. komunikacji autobusowej **Stanisław Kowalczyk**...

„Na podstawie rozmów z ludźmi stwierdzić należy, że w Zakładzie jest prawidłowy klimat. Należy dążyć do poprawy stanu technicznego taboru i przygotowywać się do przyjęcia 10 nowych ikarusów. Ważną sprawą dla Zakładu będzie podjęcie regeneracji części. Ludzie nie chcą z tego Zakładu odchodzić, mimo że na początku przejście tu uważane było za karę. Teraz ci sami mówią, że im się tu lepiej pracuje niż w poprzednim zakładzie.”

I Sekretarz KZ PZPR **Ryszard Borowski**...

„Oprócz nawału pracy związanej z planową działalnością Zakładu, bieżąca praca polityczno-społeczna. Przy tej jednostce wytworzony został klimat o dużej kulturze. Ważne są sprawy socjalne i BHP. Jest dużo jeszcze do zrobienia.”

Przewodniczący ZZ ZSMP **Władysław Michalski**...

„W dniu 15 lutego powstało w Zakładzie XVI Koło ZSMP. Weszli do niego byli działacze naszej organizacji młodzieżowej, będący w kierownictwie Zakładu. Z miejsca Koło włączyło się w pracę Zakładu. Objęło swoją działalnością największą liczbę młodych ludzi. Stwierdzić należy, że Koło ma w tym Zakładzie dobry klimat do swej działalności.”

Wiceprzewodniczący Zarządu NSZZ **Janusz Lijowski**...

„Związek nasz powstał w ciężkiej chwili. Do tego doszedł tu jeszcze trudny element ludzki, z różnych zakładów. Powstał więc na zasadzie kultury osobistej kierownictwa i ludzi, którzy do niego wstępowali. Dzięki właśnie tej kulturze zażegnano powstający konflikt.”

Kierownik Zakładu **Bogusław Poziłko**...

„Ludzie przeszli tu z bagażem nie wykorzystanych urlopów i różnych innych zaległości. Urlopy dawaliśmy dopiero od marca. Podwyżki były minimalne, ponieważ chcieliśmy wszystkich dobrze poznać. Planujemy je dopiero na sierpień. Jeżeli chodzi o pracę z ludźmi to robiliśmy naprawdę bardzo dużo. Wokół

naszych przedsięwzięć zgrupowaliśmy pracowników fizycznych. Gorzej jest niestety z pracownikami umysłowymi — ze średnim dozorem. Doprowadziliśmy do tego, że nie wstydzi się już, jak to było w pierwszych tygodniach naszej pracy, wyjeżdżać na miasto taborem o bardzo złym wyglądzie. Stan techniczny wozów jest zły. Około 15 autobusów ma niewiele poniżej 500 tysięcy kilometrów przebiegu, a większość ponad 400 tysięcy kilometrów. Nadwozia i podłogi w bardzo złym stanie. Obsługa techniczna trwa u nas długo. Często wóz wymaga wymiany podłogi, spawania.”

Zastępca dyrektora ds. ekonomicznych **Alojzy Kusina**...

„Środki na wynagrodzenia mamy. Braki w zatrudnieniu likwidowane są przez godziny nadliczbowe. Zakład ma oszczędności. Z tych zadań, które zostały zrealizowane w tak trudnych warunkach sytuację oceniam jako pozytywną.”

Zastępca dyrektora ds. technicznych **Marian Kalinowski**...

„Problem modernizacji Zakładu skomplikowany. Przebiegać będzie w dwóch etapach. Zakład zbudowany jest na trudnym gruncie. Do jego przebudowy — pod mające powstać obiekty — potrzebny jest nowy podkład geologiczny. Pozostaje jeszcze sprawa wykonawców. Jeżeli Energo-pol rozpocznie prace w terminie, to do końca września czterdzieści pierwowzory zostaną zmodernizowane. Później cała hala zostanie przerobiona.”

Zastępca dyrektora ds. pracowników **Stanisław Kastro**...

„Ocena czynnika ludzkiego na początku powstania Zakładu nie była najlepsza. Duża fluktuacja, niedyscyplinowanie. Wysoko należy ocenić pracę kierownictwa z załogą. W tej chwili sprawa z zapleczem przedstawia się gorzej niż w grupie kierowców, ale jest silna grupa brzygadistów, która tworzy kadre rezerwową. Należy uzupełnić ludzi z zewnątrz sekcją techniczną.”

Zastępca dyrektora ds. ruchu **Marian Dudek**...

„Dobra ocena kierownictwa Zakładu przez kierowców. Z drugiej strony duża życzliwość kierownictwa w stosunku do załogi. Nie ma tego uznania dla średniego dozoru — mistrzów.

Wygląd wozów wychodzących z Zakładu w pierwszych tygodniach pracy Zakładu był koszmarny. Odmalowanie ich to duża sprawa. Awaryjność na liniach ulega poprawie. Dobre wycucie służby dyspozytorskiej. Nasza ocena działalności Zakładu jest wysoka.”

Dyrektor naczelny **Tadeusz Trzmiel**...

„Dołączam się do tego, co powiedzieli inni. Podkreślam fakt, że dalsze inicjatywy są potrzebne. Etap realizacji modernizacji zostanie przyspieszony. Baza w Plaszczyźnie jest w dalszym ciągu jedynym w Polsce przykładem bezinwestycyjnego zdobycia obiektu. Niestety, między innymi bez gospodarki wodno-ściekowej. Należy pozyskiwać do przebudowy Zakładu wykonawców z zewnątrz. Ze swej strony podkreślam sprawę dbałości o ten obiekt. To, co zostało już tu zrobione, godne jest naśladowania. Godny jest również podkreślenia sposób postępowania z ludźmi. Jeżeli przyjdą nowe wozy, ludzie jeszcze chętniej będą tu przechodzić z innych zakładów. Podziękowanie należy się za pracę na zapleczu n. Lesiakowi — za znajomość rzeczy i zaangażowanie. Pierwszych 10 nowych ikarusów, które przedsiębiorstwo otrzyma, przydzielone zostaną powinno właśnie tej bazie.”

Kierownictwo Zakładu otrzymało jeszcze przyrzeczenie przydziału w najbliższych tygodniach tak bardzo potrzebnego nowego zółka, a podczas wizyty uczestników sztabu w poczekalni kierowców, zastępca dyrektora ds. pracowników **Stanisław Kastro** obiecała załozde telewizor, co zostało przyjęte z ogólnym entuzjazmem.

Podczas gospodarskiego przeglądu bazy przez uczestniczący w sztabie kolektyw przedsiębiorstwa, podkreślano trudne warunki pracy załogi, ale równocześnie dużą zmianę na lepsze, jaka nastąpiła tu w okresie minionych 6 miesięcy.

To posiedzenie wyjazdowe sztabu zakończyło się pochwałą pracy ludzi, ich zaangażowania i osobistej kultury, która procentuje dobrym klimatem i wynikami pracy.

MARIA BUBACZEWSKA

Mimo wzrostu powierzchni magazynowych Zakład Zaopatrzenia na zbytni dostatek nie narzeka. Najwięcej jednak uwag — i potrzeb notuje się na stacjach paliw. W Czyżynach na przykład z powodu złych pasów dojazdowych i nierównych stanowisk pobierania paliwa prawie że niemożliwa jest właściwa gospodarka paliwem. Okazuje się bowiem, że pozornie zatankowany autobus jednego dnia, wykazuje dnia następnego znaczny niedobór paliwa. Powodem jest nierówny teren. Stwarza to możliwości kombinowania mniej uczciwym pracownikom. Najciekawsze jest chyba to, że pasy dojazdowe były tam już zrobione, tyle że zerwano je, bo... zapomniano wymienić wcześniej kable elektryczne. Także w Czyżynach, mimo, że jest już podest „niemożliwy” jest przeniesienie pakamery o 10 metrów.

Coś ruszyło natomiast w Płaszowie. Wykonuje się zadanie nad bokami na stacji paliw, ale są kłopoty z zadaszeniami nad dystrybutorami, konieczne też jest zrobienie wylewki na pasach dojazdowych. Wcale natomiast nie powinna być eksploatowana stacja paliw w Woli Duchackiej, gdyż kanał doprowadzający przewody elektryczne jest zawodny. Jeżeli dodamy sąsiedztwo placu postojowego autobusów, nie trzeba mieć wielkiej wyobraźni, by przewidzieć najgorsze. Wykonano natomiast na zasadzie zlecenia zasięki w magazynie nr 4. Są już zagospodarowane.

Powracając jednak do Woli — mimo iż jest to zajezdnia nowa, już wybudowano tam dodatkową wiatę na części samochodowe i już jest to za mało.

Stacja paliw w Bieńczykach nie posiada części socjalnej. Temat szatni podejmowany jest już od trzech lat, tyle że nigdy nie był przyjęty do realizacji. Będzie natomiast zrobione zadaszenie nad placem składowym, które Zakład Zaopatrzenia załatwia we własnym zakresie na zasadzie zlecenia wewnętrznego. Bodajże największy bałagan panuje na terenach przy ul. Brożka. Maksymalne zagęszczenie uniemożliwia wprowadzenie jakiegokolwiek porządku. Duże nadzieję wiąże się z halą magazynową na terenie byłego boiska sportowego — ma

Zaopatrzeniowe meandry

ona być wyposażona w suwnicę. Niepokojącą sprawą są rosnące zapasy magazynowe. Sam system zaopatrywania przedsiębiorstw w kraju jest na tyle niedoskonały, że już od sam powodu powstawanie materiałów zbędnych i uniemożliwia w dużym stopniu prawidłowe gospodarowanie zapasami. Zamówienia na części składa się z dwuletnim wyprzedzeniem. Nie mając potwierdzenia dostaw (nigdy nie wiadomo do końca, ile czego można będzie kupić), niemożliwa jest korekta o istniejące zapasy w magazynie. Nie chciałabym jednak, by mnie zrozumiano, że całość zbędnych, bądź nieprawidłowych zapasów to wina dystrybucji. Tak oczywiście nie jest. Do tego tematu powrócę w innym miejscu.

By móc przystąpić do porządkowania gospodarki materiałowej i zapobiegania gromadzeniu się zapasów, konieczne wydaje się na istniejącej bazie stworzyć centralną bazę materiałową, natomiast istniejące magazyny w zakładach przekształcić w jej filie. Zakłady od początku do końca byłyby odpowiedzialne za nagromadzone tam materiały. Zaopatrywane byłyby z magazynu — bazy tak, jakie byłyby potrzeby, no i oczywiście możliwości. Teoretycznie wydaje się to możliwe. Przecież to zakłady robią zapotrzebowania, one też są „użytkownikami” części i problem zapasów powinien być ich problemem. Ten temat wymaga jednak szerszego omówienia.

Prawdziwie „zawalone” jest przedsiębiorstwo zużytkami oponami samochodowymi. Na dziś nie ma bowiem w kraju ich odbiorcy. Prawdopodobnie opony radialne wyzłomowane... będą eksportowane na Węgry. Im się to widocznie opłaca. A podobno nasza reforma gospodarcza czerpie wzory właśnie z Węgier. Czyżbyśmy wpadli na pomysł lepszego modelu? Może jednak warto przyjmować wzory sprawdzone?

Wracając jednak do naszych spraw, stwierdzić należy, że Zakład Zaopatrzenia na nadmiar powierzchni magazynowej narzekać nie może w przeciwieństwie do zapasów w nich nagromadzonych. By w halach nie zamykać milionów, nie bardzo nawet wiedząc o tym, musi być odpowiednia przestrzeń. Te sprawy wcale nie są marginalne, bo od prawidłowej gospodarki materiałami także zależy powodzenie reformy.

(F.S.)

Kobieta-motorniczka w nocy

Miał to być reportaż sensacyjny, bo też sensacyjny wydawał się temat. Kobieta — motorniczka w nocy: coż za pole do popisu dla wyobraźni. Puste ulice, długie trasy, samotnie przemierzane w ciemności, odludne pętle, napastnicy pokonywani słabą, ale uzbrojoną w nawrotnięc niewieścią ręką. Sceneria niemal z filmu kryminalnego...

Niestety, nie z tych rzeczy nie będzie. Rzeczywistość jak zwykle okazała się bardziej prozaiczna. Jak twierdzi motorniczka Anna Sojka z ZET w Nowej Hucie w nocy jeździ się nawet spokojniej niż w dzień. Ruchu nie ma, pasażerów mniej, w dodatku większość z nich to po prostu ludzie pracujący na nocnej zmianie, albo podróżni. Ot, jadą do pracy, na dworzec, wracają z pracy lub z dworca. Nie ciekawego. Pijacy? Owszem, zdarzają się i pijacy, ale coż oni szkoda? Zwykle jak wsłada taki do tramwaju, to zasypia, czasem mamrocząc coś pod nosem, ale jak mu się da spokój, to nie zaniepokoi. Grunt to mieć cierpliwość i nie zwracać uwagi. No, jakby się mocno awanturował, to trzeba zareagować, ale to też nie problem. Radiowozów w nocy tyle, że zanim się awantura rozkręci — już milicjant w wozie siedzi i pijaka spisuje. Nie niezwykłego w nocy się nie dzieje — praca jak każda inna.

Władysława Tarka potwierdza spostrzeżenia koleżanki. Noc wcale nie jest taka zła — mówi. Ludzie są nawet jakby grzeczniejsi, usłuszniejsi, awanturka nierzaz pasażerowie sami uspokoją, nawet milicji nie zdają się wezwać. Mnie się tylko raz zdarzyło, że musiałam za nawrotnięc złapać, ale to też nic takiego nie było, bo pijak się wystraszył i zaraz uciekł. Zresztą po dwunastej już bardzo mało ludzi jeździ. I nieprawda, że kobiety są w nocy bardziej narażone, to już raczej mężczyźni: z mężczyzną i pokłócić się ktoś może, i do bitki porwać, a z kobietą przecież nikt się bić nie będzie.

Widzę już, że z wątku sensacyjnego trzeba zrezygnować, pytam więc, czy praca nocna sprawia innego rodzaju trudności, może ciężko jest porządkować sobie z własnym organizmem, zmusić go do funkcjonowania w tak nienaturalnym przecież rytmie? To pytanie również wywołuje lekkie zdziwienie. Nie spać w nocy? Może na początku było trudno, ale teraz człowiek tak się przyzwyczaił, że ciężko by się było przestawić z powrotem na dzień. Zresztą, jak ma — to mus.

Próbuję zgadnąć, jaki to mus każe kobietom jeździć w nocy. Może finansowy? Nie trafiłam. Finansowo wcale nie jest lepiej, rozliczenia są trochę inne niż dzienne, ale w sumie wychodzi się na to samo. Tym, co zmusza do pracy nocnej jest na ogół sytuacja życiowa. Zwykle rodzinna — dzieci, mąż, brak męża. Tu dopiero okazuje się jak dramatyczne potrafi być zwykłe, codzienne życie. Pani Sojka ma dziecko chore, z konfliktu. Dziecko potrzebuje specjalnej diety, a żadna stolówka mu tego nie zapewni. Mąż pracuje w Dobczycach, na udowę wyjeżdża wcześniej rano, wraca późnym popołudniem, bo budowa jest priorytetowa i roboty tam mnóstwo. Jeśli dziecko ma być zdrowe, matka musi gotować mu sama, a kogoś dziś stać na to, żeby wyżyć z jednej pensji? Nie było wyjścia, trzeba było przejść na noc. A na przykład Halina Klócińska. Dziecko też ma chore, wymagające szczególnie starannej opieki, a wychowuje je samotnie, więc nie ma co nawet myśleć o dziennej zmianie.

Pani Tarka stanęła przed podobnymi problemami. Kiedy zostali się z mężem dzieci były wprawdzie starsze, ale wiadomo — małe dzieci — mały kłopot, duże dzieci — duży kłopot. Trzeba dopilnować i żeby lekcje odrobiły, i żeby w zle towarzysztwo się nie wdały. Nie mogę narzekać — twierdzi pani Władysława, — dzieci mam dobre, pociecha z nich i pomoc, ale jak ojca nie ma w domu, to ktoś się nimi musi zająć. Dawniej je-

ździłam w dzień, ale teraz przyzwyczaiłam się już do nocy i mnie to nie męczy. Pewnie, że to czasem utrudnia życie, choćby ze znajomymi spotkać się można tylko w wolne dni, bo rano oni w pracy, wieczorem ja, ale za to z dziećmi jestem na pewno więcej.

A jak nocna zmiana radzi sobie ze snem? Różnie, to też zależy od okoliczności. Pani Sojka na przykład śpi od piątej do ósmej rano, później już dziecko wstaje, trzeba mu śniadanie zrobić, lekcji przypilnować i w południe wyprawić do szkoły. Potem znowu można się trochę przespać, ale niebyle dłużej, bo obiad jest o piątej po południu. Mąż czasem zdąży na obiad, czasem nie, spać idzie bardzo wcześnie, więc porozmawiać ze sobą za wiele się nie da, ale to już trudno, trzeba się z tym pogodzić. Największy kłopot — jeżeli człowiek chce się wyspać — jest z zakupami. Rano dostarcza się najwięcej towaru, trzeba by iść wtedy do kolejki, ale ze snu trudno zrezygnować, a z tych paru godzin spędzonych z dzieckiem też. Dobrze, że chociaż teraz w zajezdni można w bufecie coś dostać — mięso bywa, kiełbasa, różki wieprzowe, czasem nawet bez kartek...

Kończąc rozmowę próbuję wrócić jeszcze raz do mojego pierwszego pytania. Czy rzeczywiście żadnej kobiecie z nocnej zmiany nie zdarzyła się jakaś atrakcyjna, pikantna historia, coś, co mogłoby ubarwić artykuł? Moje rozmówczynie śmieją się. No, może Halina Klócińska miała taką przygodę. W nocnej piątce pogoniła jakiegoś pijaka, że aż musiał wyskoczyć przez okno. Na drugi dzień facet zaczął się na tę samą piątkę, chciał się pewnie zemścić, ale widać zapomniał, że miał do czynienia z kobietą, no i dołożył za nią motorniczemu, bo akurat mężczyzna miał służbę. Ale proszę pani, co to za sensacja. To się zdarzyło raz, a ona jeździ już czternaście lat!

KINGA ZYGMA

Na temat instytucji samotnych matek pisze się i mówi bardzo dużo.

Nie są to tylko słowa, a konkretna pomoc. Jak w każdej sytuacji jest pewna grupa samotnych niepełnych orientująca w tych swoich przywilejach i bez skrupułów z nich korzysta. No coż — skoro dają? Znam jednak takie które to kępuje, nie korzystają z nich, muszą jednak wysłuchiwać od „życzliwych” jak słodko życie im pynie, bo ileż to mają udogodnień? Nie ma jednak tego ziego... dobrze, że są jeszcze „życzliwi” bo skąd by samotne matki wiedziały jak im dobrze? Będąc niedawno świadkiem takiej dyskusji, postanowiłam zorientować się jak też w tych niełatwych przecież czasach miewają się samotni ojcowie. Jest ich na pewno mniej niż samotnych matek z tej prostej przyczyny, iż z reguły, chociażby w czasie rozvodu, sąd przyznaje opiekę nad małoletnimi dziećmi matce. Pewnie to i prawda, że w pierwszym okresie życia mały człowiek bardziej związany jest z matką, niż z ojcem. Czy jednak na pewno dlatego, że mężczyzna nie potrafi, czy też jest to wynik odwiecznej tradycji? Chyba po prostu obydwie strony myślą, że tak być powinno i w mało którym domu usiłuje się zmienić te stereotypy. Bywają jednak sytuacje, gdy nagle przyjdzie stanąć przed takim faktem. Najczęstszą przyczyną jest śmierć żony. Sprostac zadaniem wtedy tym trudniej im dzieci mniejsze.

Pana Wawrzyńca Sowińskiego nie znalazłam wcale w kartotece zakładowej osób samotnych wychowujących dzieci. Wprawdzie zbyt długo tego rejestru nie szukałam, nie jestem jednak

przekonana, czy nawet jeżeli on jest (chodzi mi oczywiście o samotnych mężczyzn) to ktoś z niego zbyt często korzysta. O panu Wawrzyńcu powiedziała mi pani Ania z socjalnego, może dlatego, że koło niego mieszka? W każdym razie w krótkiej rozmowie stwierdziła, że to chłop morowity, orze ciężko, ale świetnie sobie daje radę.

Umówiłam się na rozmowę.

Od dwóch lat, od śmierci żony, zaj-

Są i samotni ojcowie

muje się sam dwiema córkami i synem. Dziewczynki w wieku: 19 i 11,5 lat, chłopiec 10 lat bardzo dobrze się uczy. Dobre wyniki mają także w szkole muzycznej. Nie obeszło się jednak bez ofiar. Ze średniej szkoły muzycznej musiała zrezygnować najstarsza córka, musiała przejść także do średniej szkoły wieczorowej, zająć się młodszymi. Zwykle dzień jest w tej rodzinie jak w większości domów, dzieci jedzą obiad w szkole, w soboty i niedziele wspólnie sprzątanie i gotowanie.

Pan Wawrzyńca ma szczęście — nie musi wprawdzie korzystać z pożyczek i zapomóg daje sobie radę sam, nie ma też kłopotów z wysyłaniem dzieci na kolonie. Pracuje w Zakładzie Budowlanym, kierownictwo zna jego sytuację, bywa — deklaruje pomoc. Z przedsiębiorstwem jest mocno związany, zresztą pracuje tu już 28 lat. Twierdzi, że miał także szczęście do ludzi,

całkiem obcych, także, ot, chociażby kierowniczka ośrodka w Bukowinie, gdzie dzieci przebywały w ostatnim okresie choroby żony, opiekowała się nimi jak swoimi. Miał szczęście, czy jest po prostu zaradny? O tym jak świetnie radzi sobie pan Sowiński opowiadałam znajomym. „Aleś odkryła — zbito mnie z tropu — przecież u nas też taki jest”. Tym sposobem dotarłam do innego pana także samotnie od pięciu lat wychowującego dwóch chłopców. W chwili

śmierci żony, synowie mieli: 9 i 12 lat. Tadeusz Warchoł stanął nagle przed nie byle jakim problemem. Wcześniej, jak większość ojców, nie był zainteresowany „takimi drobiazgami” jak chociażby bielizna osobista, była i tyle. Musiał zapoznać się nie tylko z rozmiarami odzieży synów, ale i jej stanem. Przystawić się nie było łatwo. Dziś panowie radzą sobie świetnie. W domu zastaliam najstarszego syna Janusza (ucznią naszej przyzakładowej szkoły), młodszy Jurek wyjechał do rodziny na wakacje. W domu strasznie ciasno (pokoik mierzy 14 m kw. a całe mieszkanie 28 m kw. i... czysto. Z podziwem patrzyłam na kilkadziesiąt starych zegarów, upchanych dosłownie wszędzie. Lśnią czystością i aż ich szkoda, że tak muszą gnieść swoją „dostojną” urodę. Janusz powiedział mi, że gdyby upraszczać znacznie sprawę odrzucić emocjonalną stronę ich sytuacji,

to braku matki nie odczuwają. Ojciec zastąpił im ją jak mógł. No coż, on mógł widocznie bardzo wiele? Wszelkie prace wykonują wspólnie. Oczywiście nie doszli do tego od razu sami, i ojcu muszą pomagać. Na pytanie czy p. Tadeusz oczekuje czegoś od zakładu pracy, nie bardzo umiał dać odpowiedź, „tego, co ja bym chciał, zakład mi dać nie może, bo mnie by urządziło większe mieszkanie”. Oczywiście nikt mu tej pomocy nie odmówił, on o nią nie prosił. Uważa, że i tak poszli mu w ZTH na rękę, bo pracuje na jedną zmianę. Czy ktoś go pytał jak sobie radzi? Owszem, parę lat temu ktoś przeprowadzał ankietę (czyżby Pracownia Socjologiczna?). Jakoś z niedowierzaniem patrzył na ojca i syna, czyżby nie mieli konfliktów? Mają a jakże. Dorastający syn chciałby czasami obejrzeć film, ojciec jest motorniczym pracuje tylko rano, musi iść wcześniej spać. W pokoju o czternastu metrach kwadratowych nie sposób tego pogodzić, chłopcy chcieliby także poczytać, pouczyć się. Jeżeli pan Tadeusz na wszystko inne ma dobrą radę „zakasać rękawy i brać się po prostu do roboty”, wobec trudności metrażowych jest bezsilny. Zegnając tę rodzinę myślę, że mimo okrutnego przecież losu im się udało, bo mimo wszystko mieli szczęście, czy też dlatego, że w nieszczęściu, szczęściu potrafili pomóc?

Te dwie opisane rodziny znalazłam przypadkowo, nie wybierałam ich. Trafiłam na dobrych i co najważniejsze zaradnych ojców. Niestety nie wszyscy potrafią z losem iść „pod rękę”.

(fin)

Plotki, plotki

Nie dajmy się

Nie mają chyba co niektórzy w przedsiębiorstwie co robić i wymyślają coraz to nowe „sensacyjne” wiadomości. A, że nie są samolubni zaraz te „rewelacje” przekazują innym i w ten sposób szerzą się w przedsiębiorstwie plotki, pogłoski... Nieprawdziwe? No, to i co? Po dwóch, trzech dniach na innym zakładzie i tak nie będą wiedzieć kto to wymyślił i uwierzą. Zajmijmy się dwoma ostatnimi przykładami takiej działalności:

Sprawa pierwsza: Minęła już dawno wizyta papieża w naszym mieście, napracowaliśmy się w związku z tym porządnie i w trakcie przygotowań i w czasie samej wizyty, ale wypadliśmy dobrze! Byli więc podziękowania dyrektora, były podziękowania prezydenta miasta, a dla wyróżniających się w tych dniach nagrody. Jakoż stwierdził ktoś, że albo te nagrody były za niskie, albo ich było za mało, w każdym razie trzeba zmusić dyrekcję przedsiębiorstwa do hojniejszego sięgnięcia do kasy i puścić „pocztą pantoflową” wiece o 1,5 mln zł przyznanych przedsiębiorstwu na nagrody przez Urząd Miasta. Zdziwiona była nie tylko dyrekcja przedsiębiorstwa, która żadnych pieniędzy nie otrzymała, ale i Urząd Miasta Krakowa, który żadnych pieniędzy dla MPK dodatkowo nie asygnował. Okazuje się bowiem, że wypłacane nagrody pochodziły z dyrektorskiego funduszu nagród i z funduszu nagród kierowników. Nie było i nie będzie dodatkowych nagród, ale... Ale puszczono plotkę w obieg i wątpliwości pozostały.

Ta sama droga „powędrowała w ludzi” **sprawa druga:** Okazja nadarzyła się, bo wyszła właśnie sprawa wypłacania kierownikom autobusów i motorniczym pięciotysięcznych nagród kwartalnych. Nic tyl-

ko upomnieć się o sprawiedliwość! — „Jak to, to wszyscy, cała załoga wypracowują zysk a korzystać z tego mają tylko prowadzący pojazdy? A gdzie zaplecze? Kto tu na kogo pracuje?” Krzyknąć można przedko, owszem. Tylko, że jakoś nikt nie szukał sprawiedliwości, gdy wprowadzono na zaplecze fundusz mistrza, a przecież to z tego samego funduszu przedsiębiorstwa wypłacane są obydwie nagrody. Że inaczej nazywają się? No cóż, tyle się mówi o specyfice poszczególnych zawodów, dla czegoż więc targi o te nazwy?

Tak oto wyjaśnieniu uległy obie wspomniane sprawy, ale czy będzie to koniec tych plotek, tych pomysłów? Na pewno nie. Siedzi bowiem gdzieś w przedsiębiorstwie człowieczek (może jest ich kilku?), który nie ma co robić i wymyśla, wymyśla... Może chwyci? Czy możemy się przed nim bronić? Trudno, bo okazuje się, że „pocztą pantoflową”, którą posługuje się działa znacznie szybciej niż zakładowy radiowezel, informator załogi, czy nasze „Sygnały”. Nam nie pozostaje nic innego jak tylko z większą rezerwą i sceptycyzmem podchodzić do tego typu „rewelacji”. Spróbować sprawdzić samemu, może zadzwonić do którejś z naszych redakcji... może w końcu ktoś wyjaśni

Szerzenie tego typu pogłoszek jak te, tu wspomniane, lub jak ta z kwietnia, o tym, że nagroda z zysku nie będzie wypłacana lecz w całości zostanie przeznaczona na fundusz nowego związku zawodowego, służy tylko sianiu niepokoju wśród załogi, antagonizowaniu jej wewnątrz, podrywaniu zaufania do kierownictwa, ale chyba właśnie o to chodzi naszym przysłówowiowemu człowieczkowi. Nie dajmy się więc.

A. ZYZMAN

Który zakład najpopularniejszy?

Na marginesie badań ankietowych przeprowadzonych przez Pracownię Socjologiczną w Zasadniczej Szkole Zawodowej przy MPK, otrzymano bardzo ciekawe dane. Na jedno z pytań ankietowani uczniowie mieli odpowiedzieć w jakim zakładzie naszego przedsiębiorstwa chcieliby w przyszłości pracować. Oto jakie były wyniki, po podliczeniu wszystkich głosów: największej absolwentów chce pracować w ZAW — 55 osób, dużą popularnością cieszyły się też ZTiSS — 35 głosów i ZTX — 26. Na dalszych miejscach plasowały się: ZNA — 19, ZAP — 14, ZAB — 10, ZNT — 8, ZNP — 8, ZTH — 3 i na szarym końcu dwa zakłady: ZSiP — 3 chętnych i ZAC — 2 (słownie dwóch!). Ze swojej strony radzimy kierownictwu poszczególnych zakładów zastanowić się nad przyczynami wyników tego swoistego „plebiscytu”.

P. OSUCHOWSKI



To się nazywa superprzegubowiec!

Fot. ST. MAKAREWICZ

NASI JUBILACI

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia zdrowia, dalszych owocnych lat pracy i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy pracownikom, którzy obchodzili Jubileusz pracy w MPK.

W MAJU:

30 lat

Zofia Filipowska — Zakład Eksploatacji Autobusów Piaszów

20 lat

Tadeusz Kozik — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyny

15 lat

Marianna Bednarz — Zakład Zaopatrzenia Materiałowego

W CZERWCU:

40 lat

Stanisław Roman — Wydział Taryfowo-Biletowy

30 lat

Joanna Rojak — Zakład Nadzoru, Kontroli i Utrzymywania Ruchu

20 lat

Józef Kluczewski — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta, **Barbara Tabor** — Wydział Ogólny, **Janusz Wicher** — Zakład Torów, **Maria Włodarczyk** — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta, **Czesława Wochlik** — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta, **Andrzej Zięba** — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta.

10 lat

Józef Adamezyk — Zakład Budowlany.

Bywają sprawy, które nie łatwo dają się rozstrzygnąć. Do takich należy honorowe oddawanie krwi w kontekście posiadania czystej osobowej kartoteki i nagrody kwartalnej 5 tysięcy złotych.

Wiadomo, że człowiek oddający w danym dniu krew, do pracy się już nie nadaje i jest z niej zresztą zwolniony. Jest to słuszne i logiczne uzasadnienie. Obecność zostaje mu wprawdzie usprawiedliwiona, ale odnotowana w osobowej kartotece. Nagroda kwartalna zaś należy się tylko kierowcom i motorniczym posiadaczom czystej kartoteki. W ten sam zresztą sposób odnotowywane są różne oddelegowania do pracy społecznej. Nieobecności są więc usprawiedliwione, ale nagrody kwartalnej posiadacz takich adnotacji na swojej kartotece już nie otrzymuje.

Nie podważając wagi wielu spraw, nieraz bardzo ważnych, oddanie własnej krwi dla potrzeb lecznictwa jest jednak w istocie swym aktem dobrej woli, darem serca. Poza tym daru tego ustawicznie brakuje. Apeluja o krew szpitale, rodziny ciężko, nierzadko beznadziejnie chorych. Ratuje ona życie

Krwiodawstwo a czysta kartoteka

dzieciom i ludziom, którzy ulegli wypadkom. Niezwykle piękne jest powiedzenie... „krew jest darem życia”.

Krwiodawców oddających ten dar życia raz w kwartale, jest w MPK ponad 500. Tyle więc straconych z tego powodu dniówek. Według zasad nowej reformy gospodarczej pieniądze należą się tylko za konkretną pracę, co jest zresztą sprawą bezsporną. Jak jednak traktować dzień wolny, przysługujący honorowemu krwiodawcy raz w kwartale w zamian za oddanie przez niego krwi?

Rozstrzygnięcie tej sprawy nie jest proste. Może jednak wyjątkowo dzień ten uznawać do nagrody kwartalnej i tylko tym, którzy na kilka dni wcześniej zgłoszą swoją nieobecność w pracy, a następnie udokumentują fakt oddania w tym czasie krwi.

W sprawie powyższej wystąpił już przewodniczący ZZ ZSMP i równocześnie prezes Klubu Honorowych Dawców Krwi do naczelnego dyrektora MPK, obecnie do Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa. Na razie sprawa nie jest załatwiona ani pozytywnie ani negatywnie. Bo i nie jest ona łatwą do załatwienia.

M. B.

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



W odpowiedzi na list Waszego czytelnika **Stefana Gielżckiego** zatytułowany „Zgodnie z przepisami, a czy zgodnie z praktyką” wydrukowany w numerze z dnia 15. V. br. a dotyczący przyspieszenia autobusów na liniach w stosunku do rozkładu jazdy, informuję, że stanowisko Zakładu Nadzoru Ruchu w tej sprawie jest następujące: Kierowców na całej linii obowiązuje rozkład jazdy, opracowany na bazie średniej prędkości eksploatacyjnej. Okresowo powinno służyć poprawie bezpieczeństwa jazdy, a nie pogorszeniu jakości obsługi pasażerów, przyspieszenia takie sprawiają bowiem, że pasażerowie na przystankach bliższych końcowi linii „spóźniają” się na przystanek, mimo że przychodzą zgodnie z rozkładem jazdy. Stosowanie tego typu praktyk w innych przedsiębiorstwach nie może też być usprawiedliwieniem łamania obowiązujących przepisów. Raz jeszcze wypada przypomnieć naszym pracownikom, że najważniejszym ich zadaniem jest poprawne świadczenie usług naszym pasażerom, nie zaś ułatwianie sobie pracy ich kosztem.

Rzecznik prasowy MPK

*

Wydział Socjalno — Bytowy informuje, iż akcja kolonijno-obozowa w naszym przedsiębiorstwie została rozpoczęta. Na pierwsze turnusy, na placówki wypoczynku wakacyjnego wyjechało do chwili obecnej 213 dzieci i młodzieży, i tak:

do Gołkowic, na kolonię suchową — 36 dzieci,
do Zakliczyna — 50 dzieci,
do Krzynek k. Szczecina — 50 dzieci,
do NRD — Torgau — 31 dzieci,
do Mikołajek na obóz młodzieżowy — 46 dzieci.
Na wyjazd oczekuje 505 dzieci i młodzieży. Najbliższy wyjazd odbędzie się do Bułgarii, gdzie wyjedzie 21 osobowa grupa dzieci.

Samodzielny referent
do spraw socjalnych
mgr **BARBARA SZWAJA**



Nowy typ tramwaju?...

Fot. ST. MAKAREWICZ

Bilans dwóch lat

Członkowie Zakładowego Klubu Sportowego „Tramwaj” podsumowali 30 czerwca br., na sprawozdawczym walnym zgromadzeniu działalność w latach 1981/1982. Był to dla „Tramwaju” jeden z trudniejszych okresów, bowiem przed wybranym w czerwcu 1981 r. zarządem stanęło bardzo odpowiedzialne zadanie ożywienia pracy klubu po kryzysowych latach 1980/1981, kiedy to „Tramwajowi” groziło rozwiązanie ze względu na brak moralnego i finansowego wsparcia ze strony ówczesnego aktywu MPK.

Na szczęście do takiej ostateczności nie doszło. Powstały wówczas z inicjatywy starych działaczy Komitet Ocalenia Klubu potrafił przekonać kierownictwo Przedsiębiorstwa o potrzebie uratowania zakładowego klubu sportowego. Nowy zarząd w skład którego oprócz prezesa Ryszarda Łaskowskiego weszli Józef Bujak, Wiesław Ptak, Krzysztof Lappe, Andrzej Wójcik, Ewa Mucha, Jola Łaskowska, Eugeniusz Pospisich, Władysław Cygan, Franciszek Kowalik, Zygmunt Czaka, Zbigniew Letkowski, Piotr Szewczyk i Jerzy Pszyk, a po rezygnacji Z. Letkowskiego, J. Pszyka, P. Szewczyka i E. Muchy — Mieczysław Zdunek i Anna Surdy, wziął się do solidnej pracy od podstaw. Na odbywanych regularnie zebraniach, choć nie zawsze przy pełnej frekwencji członków zarządu, podejmowano wszystkie żywotne dla klubu sprawy. Dzięki temu udało się rozwiązać sporo problemów dawniej nie do załatwienia, jak choćby uregulować sprawy zapomóg oraz zwolnień z pracy zawodników. Zajęto się też złą sytuacją bazową i lokalową. W rezultacie udało się przyspieszyć oddanie do użytku nowo wybudowanego pawilonu sportowego przy ul. Brożka oraz wyposażać go w niezbędny sprzęt i meblowanie. Natychmiast przystąpiono też do zorganizowania stałego magazyniku sportowego, w którym pod opieką przyjętego do pracy magazyniera zgromadzonego sprzęt przekazany uprzednio z konieczności na przechowanie zawodnikom. Podjęto działania na celu przy-

spieszenia oddania do użytku dwóch szatni na boisku przy ul. Praskiej, które udało się przekazać w lipcu 1982 r. Później zorganizowano jeszcze dwie dalsze szatnie w wozach tramwajowych m. in. dla sędziów oraz pomieszczenie na sprzęt gospodarczy, wyremontowano ogrodzenie, naprawiono bramę, zamontowano nowe bramki piłkarskie.

Dla sekcji tenisa stołowego wynajęto salę, choć niestety nie udało się w pełni rozwiązać problemów lokalowych pingpongistów o czym pisaliśmy szerzej w swoim czasie. Zarząd czyni jednak starania, aby w najbliższej przyszłości rozwiązać problemy tej sekcji. Czy się to uda przy obecnych trudnościach lokalowych i rynkowych, nie wiadomo, choć można mieć nadzieję, że tak, bowiem obecny na zebraniu dyrektor Zdzisław Skubieda obiecał pomoc w znalezieniu odpowiedniego pomieszczenia przy którejś z jednostek naszego Przedsiębiorstwa, zaś przedstawiciel władz sportowych miasta przyrzekł lepsze zaopatrzenie w sprzęt w III kwartale br. Wielką szkoda jednak, że nie udało się tych spraw rozwiązać wcześniej, gdyż prawdopodobnie nie doszłoby wówczas do przykrej degradacji kobiecej drużyny z II ligi. Niemniej już sam awans i ambitną walkę do samego końca ze znacznie mocniejszymi drużynami w tej klasie, należy uznać za sukces podopiecznych opiekuńcy sekcji — Mariana Korymzy.

Wracając do spraw piłkarzy którzy stanowią najliczniejszą sekcję klubu, trzeba podkreślić sukcesy drużyny seniorów do klasy okręgowej, w której zajmowali w ostatnich dwóch sezonach dobre lokaty — szóstą w sezonie 81/82 i piątą w sezonie 82/83, choć były szan-

se na jeszcze lepsze miejsce, gdyby nie nieco mniej ambitna postawa w ostatnich meczach, gdy nie było już żadnych szans na awans. W sekcji trenuje ok. 80 zawodników, którymi opiekują się trzech szkoleniowców — Stanisław Szymczyk (I drużyna seniorów), Stefan Sekowski (drużyna juniorów) i Janusz Dzierwa (zespół I b). Praca w sekcji nie budzi obecnie żadnych zastrzeżeń. Są duże szanse nawet na awans seniorów do klasy wyższej, choć przy tegorocznej degradacji „Wawelu” i „Wisły” I b łatwe to nie będzie.

Trzecia sekcja klubu — szachowa, którą opiekuje się mgr Jerzy Blachut, jest bardzo młoda, dopiero na dorobku. Występuje w klasie „B”. Ponieważ ma należyte warunki lokalowe oraz dobre wyposażenie w sprzęt, można liczyć na systematyczne podnoszenie poziomu.

Jak świadczy sprawozdanie z działalności w zastępstwie chorego prezesa Łaskowskiego kierownik klubu Eugeniusz Pospisich, dzięki poparciu dyrekcji MPK oraz czynników społecznych naszego Przedsiębiorstwa w krótkim czasie poczyniono duży postęp w kierunku zabezpieczenia potrzeb klubu, a po zrealizowaniu planowanych na ten rok prac konserwacyjno-remontowych i zaopatrzeniowych warunki w „Tramwaju”, a co za tym idzie także osiągnięcia sportowe, powinny być jeszcze lepsze. W planach znajduje się m. in. remont nawierzchni boiska, zorganizowanie boiska treningowego na byłych kortach oraz boiska rezerwowego w Pychowicach i przystani wodnej. Na boisku przy Praskiej zamierza się urządzić miejsca dla widzów, zbudować zadaszenie dla zawodników rezerwowych i trenerów, odgrodzić widownię

od płyty stadionu, zaś dla sekcji tenisa stołowego zakupić dwa nowe stoły, oraz wykonać stojaki na reflektory.

Ja świadczą sprawozdanie z działalności finansowej klubu oraz sprawozdanie komisji rewizyjnej działalności w dziedzinie finansów nie budzi zastrzeżeń. Są potrzebne do dalszej działalności pieniądze, należy jedynie założyć, że ze względu na ogromne trudności rynkowe mimo usilnych starań nie udało się zakupić potrzebnego sprzętu. Dopiero w tym kwartale rodzi się szansa poprawy zaopatrzenia.

W sprawach organizacyjnych postanowiono ograniczyć liczbę członków zarządu klubu do 12 osób, co pozwoli zarządowi działać bardziej prężnie, wprowadzono niewielkie zmiany do statutu oraz udzielono zarządowi absolutorium przy trzech głosach wstrzymujących się.

Zabierający głos w dyskusji poruszał najbardziej żywotne dla poszczególnych sekcji problemy, którymi zarząd oraz dyrekcja naszego Przedsiębiorstwa przyrzekły zająć się w najbliższej przyszłości. Wśród zgłoszonych w czasie dyskusji wniosków warto m. in. przytoczyć apel o nawiązanie ściślejszej współpracy z Zasadniczą Szkołą Zawodową przy MPK, która powinna stanowić naturalną, szeroką bazę kadrową dla poszczególnych sekcji klubu, wznowienie zawieszonych w trudnym okresie lat 80/81 kontaktów z zaprzyjaźnionymi klubami z NRD, a także zajęcie się sportem masowym w ramach proponowanej federacji wszystkich organizacji zajmujących się tymi sprawami, a więc np. PTTK, LOK-u, ZSMP i klubu.

W zebraniu, które prowadził wiceprezes ds. sportowych klubu, Józef Bujak, uczestniczył zastępca dyrektora naszego Przedsiębiorstwa, Zdzisław Skubieda, przedstawiciel PRON w MPK, Bogdan Kowalczyk, związków zawodowych Janusz Litwicki, Dział Kultury, Sportu i Turystyki reprezentował Leopold Rołnik, Krakowską Federację Sportu Jerzy Janęcy, a federację „Ogniw”, do której przynależy nasz klub, Małgorzata Zmudzka. (I-k)

ZIELONE ŚWIATŁO DLA AUTOBUSÓW

W Sztokholmie — w przeciwieństwie do wielu innych stolic europejskich, a niestety i naszej polskiej — komunikacja masowa ma bezwzględne pierwszeństwo. Świadczy o tym m. in. specjalny system sygnalizacyjny, który uprzedza o zbliżaniu się autobusu do skrzyżowania. Jest on pomyślany w ten sposób, że kiedy pojazd miejskiej komunikacji nadjeżdża, już oczekuje na niego zielone światło. Dzięki temu udało się skrócić czas przejazdu autobusów na ich trasach o ok. 15 proc.

REMONT MOSTU PONIATOWSKIEGO

Przez 3 lata trwać będzie remont kapitalny mostu Poniatowskiego w Warszawie.

bowiem 25 proc. wszystkich samochodów przeprawiających się przez Wisłę w obrębie stolicy.

Z PLACU BUDOWY WARSZAWSKIEGO METRA

Przy budowie warszawskiego metra pracuje już 14 przedsiębiorstw specjalistycznych, których głównym zadaniem w br. jest uzbrojenie terenów przed operacją drążenia tuneliów szlakowych. Roboty podstawowe na placu budowy wyprzedzają o 3 miesiące harmonogram i tym samym można było wcześniej przystąpić do prac ziemnych. Plan zadań budowniczych metra jest bardzo napięty. W br. przewidziano kontynuowanie zadań w 4 miejscach na obszarze Ursynowa. Budowniczowie stopniowo przesuwają się w kierunku centrum miasta. Rozpoczęto budowę

na głębokości 16 m, zaś koszt budowy całego odcinka z 7 stacjami ma wynieść — 2,5 mld dolarów. Ogólne prace konsultingowe nad całym systemem bagdadzkiej kolei podziemnej o długości 32 km prowadzi obecnie brytyjska firma British Metro Consultants.

ZASTRZYK TABORU W WALBRZYSKIM WPK

W br. tabor Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Walbrzychu zasilili 60 nowych autobusów — „berlietów”, „autosanów” i przegubowych „ikarusów”. Nadeszło już 30 „berlietów” które wpłynęły na znaczne usprawnienie komunikacji.

METRO W RYDZIE

Niedawno rozpoczęto opracowywanie projektu budowy metra w stolicy Łotewskiej

Mieszanka firmowa
NIE TYLKO

Termin rozpoczęcia prac zależy od ukończenia robót, na Trasie Łazienkowskiej i przywrócenia tej arterii pełnej zdolności eksploatacyjnej. Zakres zadań do wykonania jest duży, gdyż ekspertyzy wykazały zniszczenie przeświaduktu oraz przeświaduktów przybrzeżnych, pochodzących jeszcze sprzed wojny. Znacząco na nich skorzystał spowodowany działaniem soli. Dość poważnie uszkodzone są też elementy krat, wnie pomostu powstałego w wyniku poszerzenia mostu w latach 60. Pofalowany jest asfalt torowiska tramwajowe w wielu miejscach popadały się. Trzeba też wymienić ekrany wyciszające. Podczas remontu utrzymany zostanie ruch tramwajowy na moście, ale w ograniczonym zakresie, być może tylko po jednym torze. Natomiast most zamknięty będzie dla ruchu kołowego, co poważnie skomplikuje ruch w centrum Warszawy. Przez most Poniatowskiego jeździ

2 stacji i 2 tuneli. W przyszłym roku w budowie znajdują się 3 kolejne obiekty postojowe oraz 3 tunele. Trzeba przetrząsnąć wielkie ilości ziemi i postawić tysiące metrów ścian żelbetonowych zabezpieczających tunele. Na obszarze centrum Warszawy metro przejdzie pod fundamentami starych domostw, powstaną też zapewne kolizje z urządzeniami podziemnymi w rejonie ul. Marszałkowskiej.

WŁADZE BAGDADU TEŻ CHCĄ METRA

Konsorcjum pięciu firm zachodnoniemieckich: Dorsch Consult, Berliner Verkers Consulting, Hamburg Consult, Lahmeyer International oraz Weidleplan otrzymało tracenie zamówienie na opracowanie szczegółowego projektu budowy pierwszego etapu metra w Bagdadzie. Linia o długości 5,5 km ma przebiegać

SRR — Rydze. Na trasie przyszłej miejskiej kolei podziemnej przeprowadzono wnikliwe badania terenu. ogłoszono też konkurs na nazwy stacji oraz projekty ich najładniejszego wystroju. Pierwsza linia metra przetnie miasto z północy na południe. W przyszłości planuje się kolejne trasy, łączące największe dzielnice mieszkaniowe z centrum miasta.

NA POCZĄTEK 400 TROLEJBUSÓW

Indyjskie przedsiębiorstwo państwowe „Bharat Heavy Electrical Ltd” przystąpiło do produkcji trolejbusów. Część spośród pierwszych 400 trolejbusów dostarczonych będzie do Srinaguru — stolicy stanu Dżammu i Kaszmir gdzie wprowadzona zostanie komunikacja trolejbusowa. Przewiduje się, że do końca obecnego dziesięciolecia przedsiębiorstwo będzie produkować 2 tys. tych pojazdów.

KRZYŻÓWKA NR 9

POZIOMO: 1) Grupa osób, występująca w czymś imieniu. 7) Podkomorzy. 9) Europejskie góry. 10) Silnie rozwinięte ramiona. 11) Styl w sztuce. 14) W prawie autorskim: zastrzeżone prawo wydawnictwa do publikowania jakiegoś dzieła. 15) Półwysep Antarktydy. 16) Małpka z Madagaskaru. 17) Irlandzki poeta, nagroda Nobla w 1923 r. 18) Miasto w USA w stanie Floryda. 19) Wiótko otrzymywane z liści banana manilskiego. 22) Tomik poezji Władysława Broniewskiego. 24) Nieto. 25) Jeden z większych zakładów produkcyjnych Krakowa. 26) Opis własnego życia.

PIONOWO: 1) Potrzebna jest wielu budynkom w Krakowie. 2) Ciega. 3) Dawna stolica Malawi. 4) Pozorne sklepienie nad ziemią. 5) Homo sapiens w turbanie. 6) Przeciwnik kobiet. 7) Buldożer. 8) Atomowe miasto w Japonii. 11) Drzewo lżejsze

od korka — nie wchłania wody. 12) Rodzaj szlabanu. 13) Pasza dla zwierząt. 20) Westernowe Rio. 21) Monетка — drobny ślimak, jego muszla jest używana przez ludy pierwotne, jako moneta obiegowa. 23) Florencka Wisła. 24) Kapłanka z „Faraona”.

Rozwiązania prosimy nadsyłać pod adresem Redakcji.

ROZWIĄZANIE

KRZYŻÓWKI NR 7

POZIOMO: Artur, kufer, Ustinow, targi, islam, nirwana, stopa, tunel, soman, odczyt, obiekty, aktor, orator, Moczar, Troja, Itaka, Kamaz, grządką, zguba, walec, Miastko, Alina, Niasa.

PIONOWO: autostopowiczka, terma, ruina, storno, antaba, kwiat, Filon, remilitaryzacja, trzewik, Uciecha, start, motto, norma, rozkaz, Judyta, aguti, agama, kawon, Malwa.

