

W telegraficznym skrócie o pierwszym półroczu

Nad czy pod kreską?

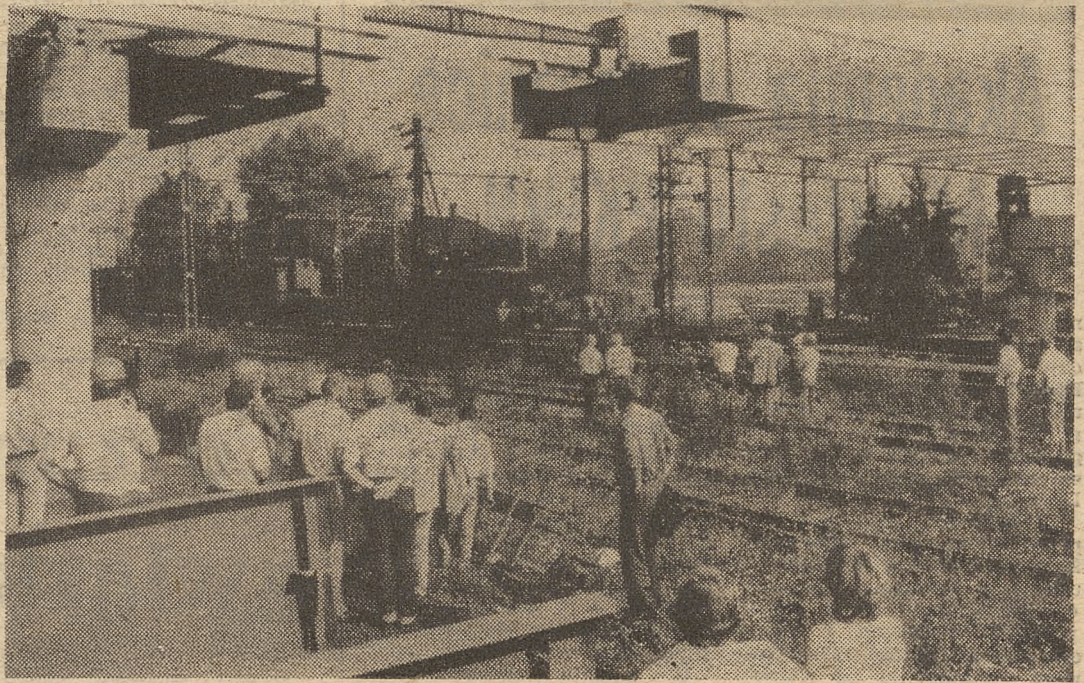
Generalnie zadania planowe pierwszego półroczu zostały przekroczone, mimo że wozów w ruchu zarówno w trakcji tramwajowej jak i autobusowej było nieco mniej niż zakładał plan. Stało się tak dlatego, iż w tym roku osiągnięto większą gotowość techniczną, a więc i przewozy były większe. Osiągnięto również większe wpływy ze sprzedaży biletów. W porównaniu z rokiem ubiegłym o 19 proc. i to licząc po cenach ubiegłorocznych, a więc jest to faktycznie większa sprzedaż. Wykonano i przekroczone wozokilometry w stosunku do planu, bo rok ubiegły dla trakcji tramwajowej był pod tym względem lepszy. W tym roku nieco gorzej z planem było w Podgórzu, dobrze się działo natomiast w Nowej Hucie. W trakcji autobusowej stracono mniej wozokilometrów niż w roku ubiegłym chociaż nie osiągnięto zakładanego planu. Nie osiągnięto planowanego zatrudnienia, ale znowu zwiększono go w stosunku do roku ubiegłego o 380 osób.

Z pozoru można by uważać za korzystny fakt, iż nie przekroczone planowanych kosztów. Jest to jednak „gospodarność” pozorna, bo w rzeczywistości stało się tak dlatego, że nie zrealizowano planowanych inwestycji. Być może okaże się, że pieniądze za niezrealizowane inwestycje trzeba będzie oddać. Niepokojący jest fakt przekroczenia funduszu płac. Wprawdzie za pierwsze półrocze przekroczenie jest niewielkie, ale druga połowa roku w planach zakłada znaczny wzrost zatrudnienia i zadań. Może więc pieniędzy zabraknąć.

Znacznie spadła w tym roku liczba awarii ogumienia, chociaż stanowią one 22 proc. wszystkich awarii.

Niepokojącym zjawiskiem jest natomiast wzrost skarg, może nie tyle na komunikację, co na niegrzeczne zachowanie naszych pracowników. Ten temat będzie jednak poruszony w innych numerach naszej gazety.

fis.



Czy jeszcze w tym roku pojedziemy tramwajem na os. XXX-lecia?

O inwestycji obejmującej budowę linii tramwajowej, do os. XXX-lecia pisaliśmy już niejednokrotnie. Obecnie miała tam miejsce najbardziej skomplikowana operacja: nasunięcie nad tory kolejowe belki długości 65 metrów i o wadze 150 ton. Cały montaż trwał za ledwie godzinę. Dzięki zastosowaniu nasunięcia, a nie jak planowano, montażu konstrukcji

w oparciu o prowizoryczną podpórę, możliwe było skrócenie terminu o miesiąc, w dodatku bez wyłączania z ruchu na dłuższy czas torów kolejowych.

Jeżeli zostaną przezwyciężone trudności ze zdobyciem kabla zasilającego, to na gwiazdkę będziemy jeździli tramwajem do osiedla XXX-lecia PRL.

Co o szkole i przedsiębiorstwie sądzą uczniowie ZSZ MPK?

Dlaczego odchodzą?

Kolejny rok szkolny w Zasadniczej Szkole Zawodowej przy MPK mamy przed sobą. Jest czas na kilka głębszych refleksji, a może i wniosków, przydatnych w dalszej pracy naszych pedagogów. Głównym zadaniem szkoły jest prowadzenie naboru oraz przygotowywanie praktyczne i teoretyczne do pracy w naszym zakładzie. Tak mówi 118 punkt Regulaminu Organizacyjnego Przedsiębiorstwa. W roku 1983 MPK postawiło przed ZSZ zadanie wykształcenia i przekazania przedsiębiorstwu 285 absolwentów. Liczba ta budzi wiele wątpliwości. Dlaczego? Otóż praktyka poprzednich lat uczy, że spośród nowych pracowników, którzy przyszli do MPK po ukończeniu szkoły przykładowej, w krótkim czasie ubywa około 40-50%. Aby nie być gołosłownym, oto kilka przykładów: w roku szkolnym 1980/1981 ZSZ ukończyło 162 uczniów, z tej liczby do marca 1983 r. pozostało w MPK 80 osób (27 jest w wojsku). Odchodzi szczególnie wielu wykształconych w zawodzie mechanik-kierowca. Przykładowo z 33-osobowej klasy IIIA pozostało w zakładzie 10 osób! Podobnie, spośród absolwentów roku szkolnego 1981/1982 odeszło najwięcej kierowców. Ogółem z 165 brakuje już 47 i liczby te zmieniają się wciąż na niekorzyść.

Co jest powodem ucieczki młodych ludzi z naszego zakładu, dlaczego odchodzą tracąc często ciągłość pracy, świadczenia urlopowe i inne? Próba odpowiedzi na te pytania, jest opracowanie pt.: „Szkola i przedsiębiorstwo w opinii uczniów ostatnich klas ZSZ przy MPK” przygotowane przez Witolda Kochana z Pracowni Socjologicznej MPK. Opracowanie to jest efektem badań ankietowych przeprowadzonych wśród uczniów klas trzecich szkoły przykładowej. Ankietę poddanych zostało 261 chłopców z 11 kończących naukę klas.

Oto wyniki tych badań, podzielone

na trzy podrozdziały, podobnie jak sama ankieta.

1. MOTYWY WYBORU SZKOŁY I ZAWODU ORAZ OBECNY STOPIEN ZADOWOLENIA Z TEGO WYBORU

Większość ankietowanych, 105 osób (40%), wybrała tę szkołę kierując się możliwością zdobycia atrakcyjnego zawodu. 54 osoby (20,7%) zdecydowała się z powodu możliwości zarabiania w trakcie nauki. U pozostałych w wyborze szkoły decydowały: namowy kolegów, rodziców, i wreszcie niższe wymagania niż w innych szkołach średnich. Decyzje o wyborze szkoły i zawodu podejmowali jako piętnastoletni chłopcy. Interesujące jest natomiast, jak obecnie oceniają swój wybór. Tylko 75 osób (28%) jest zadowolone, 58 uczniów wyraziło mniej lub bardziej zdecydowane niezadowolenie. Wśród mechaników-kierowców, elektromechaników pojazdów samochodowych, blacharzy i ślusarzy rozkład opinii w zasadzie był podobny. Inaczej sytuacja wygląda w klasie IIIj kształcącej w zawodzie: elektromechanik, gdzie aż 14 osób spośród 27 było niezadowolonych z wyboru szkoły. Absolwenci, którzy zawiedli się na wybranej szkole motywują swe opinie tym, że praktyczna nauka zawodu nie spełnia swego zadania i nie czują się w pełni przygotowani do wykonywania obowiązków. Inną przyczyną niezadowolenia jest znikoma szansa na podjęcie pracy na stanowisku kierowcy, na co liczyli rozpoczynając naukę w ZSZ. Z kolei elektromechanicy są niezadowoleni z powodu odebrania im możliwości zrobienia w szkole prawa jazdy. Ankietę ujawniła też jedna dziewczyna, uczennica (Ciąg dalszy na str. 8)

27 czerwca rozstrzygnięty został ogólnopolski konkurs na system motywacyjny, ogłoszony przez Zarząd Oddziału Warszawskiego PTE jesienią ub.r. Sąd Konkursowy przyznał tylko jedną drugą nagrodę i dziewięć wyróżnień. Laureatem konkursu i zdobywcą tego jedynego punktowanego miejsca został kierownik Działu Płac MPK Kraków ANDRZEJ KOCHAN wraz ze swoim zespołem, którego praca pt. „Przewodnik płacowy, czyli o wynagrodzeniach i czasie pracy w MPK Kraków” została w uzasadnieniu werdyktu następująco oceniona: „...opracowanie to można trak-

A. Z.: Czy ten nagrodzony system płac jest obecnie wprowadzony w przedsiębiorstwie, czy jest już wdrożony?

A. K.: Pierwsze elementy tego systemu wprowadzane były w przedsiębiorstwie od sierpnia ub. roku, zaś ostatnie jeszcze w lutym i marcu tego roku. A więc w okresie ogłoszenia konkursu. Z tym, że niektóre elementy jak np. regulaminy premiowania są jeszcze starsze, ale po raz pierwszy zostały one ujęte razem.

A. Z.: Jakie są więc zalety tego „Przewodnika”? Jego konstrukcja?

A. K.: Pierwszą cechą tego opar-

Wciąż doskonalimy system motywacyjny

Za co płacić?

tować jako wzór zakładowego regulaminu wynagradzania, obejmującego kompleks spraw dotyczących tej problematyki”.

Rozmawiam z kierownikiem nagrodzonego zespołu Andrzejem Kochanem:

A. Z.: Czym wyróżniała się praca Pańskiego zespołu, że spośród 57 prac nadesłanych na konkurs właśnie ona została oceniona najlepiej?

A. Kochan: Nie mogę powiedzieć, czym się wyróżniała, bo nie znam innych prac nadesłanych na konkurs, ale mogę powiedzieć, czym charakteryzowała się i na ile spełniała warunki konkursu. Był to konkurs na system motywacyjny przedsiębiorstwa, na który prace mogły zgłaszać zarówno przedsiębiorstwa, jak i zespoły autorskie, a także indywidualni autorzy. Jedynym warunkiem jaki stawiano, to ten, by system ten był rozwiązaniem funkcjonującym a nie teoretycznym. Wpłynęło kilkadziesiąt prac z dużych jednostek gospodarczych i przedsiębiorstw i skoro nasz „Przewodnik płacowy” został najlepiej oceniony, to znaczy, że forma opracowania jak również zawarta w nim treść czyli zasady i regulaminy spełniały te warunki.

wania jest kompleksowa i szybka informacja na temat płac w przedsiębiorstwie. Od tej pory każdy zainteresowany w przedsiębiorstwie płacami, a więc szef na każdym stanowisku od brygadzysty i mistrza w górę, reprezentant załogi, czy przedstawiciel samorządu pracowniczego, związkowiec, ma równy wgląd w przepisy płacowe co dyrektor czy kierownik zakładu. Dzięki temu dyrektor czy placowiec w przedsiębiorstwie nie jest wcale lepiej poinformowany w tych sprawach niż brygadzysta. Po drugie zaraz na początku jest tu taka instrukcja dla dyrektorów i kierowników o tym, ile im się środków na płace przysługuje i jak mają gospodarować tymi środkami. W ramach reformy gospodarczej wprowadzono w przedsiębiorstwie daleko idącą samodzielność zakładów i pionów, dzięki czemu mamy aż 28 gestorów środków płacowych oprócz dyrektora naczelnego czy dyrektora ekonomicznego, który czuwa nad środkami całego przedsiębiorstwa. Potem jest część metodyczna charakteryzująca składniki tworzące płacę, podająca tabele obowiązujące na poszczególnych stanowiskach pracy, zasady obliczania dodat-

(Ciąg dalszy na str. 8)



Akademia w rocznicę Manifestu PKWN

22 lipca 1944 roku w Chełmie, ogłoszony został pierwszy oficjalny dokument władzy ludowej — Manifest PKWN. Przedstawiał on szeroki program reform społecznych i gospodarczych. Datę ogłoszenia Manifestu uznaje się za dzień narodzin Polski Ludowej.

20 lipca br., na dwa dni przed 39. rocznicą ogłoszenia Manifestu, odbyła się w MPK uroczysta akademii. Referat okolicznościowy, który przypominał zebranym o fakcie ogłoszenia tego historycznego dokumentu na wolnej już polskiej ziemi, a następnie o wdrażaniu jego programu — odbudowie kraju — wygłosił kierownik Działu Kadr Jerzy Iskra. I sekretarz KZ PZPR Ryszard Borowski mówił o pierwszym rządzie PRL, o Manifestie PKWN, sojuszu polsko-radzieckim, wyznaczeniu nowych granic Polski — po Odrę, Nysę Łużycką i Bałtyk, ale również i o tym, że mimo trudności udało się założenia Manifestu zrealizować. Nawiązał do IX Zjazdu Partii, który nakreślił linię dalszego działania, o tym że siłę gospodarczą i polityczną naszego kraju budować możemy tylko na pracy i ogólnonarodowym porozumieniu. Kończąc zacytował słowa poety C. K. Norwida... „Ojczyzna to wielki zbiorowy obowiązek”.

Nastąpił teraz moment uroczystego odznaczania pracowników i emerytów MPK. Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymał — IGNACY KUBAS, Złote Krzyże Zasługi — BOGUMIŁA ZIĘBACZ i JAN CUDEK.

Srebrny Krzyż Zasługi — ZBIGNIEW SOCHACKI, Brązowe Krzyże Zasługi — ZYGFRIED FENRYCH, JÓZEF RAPACZ, KAZIMIERZ KULIG, JAN PIWOWARCZYK i WIESŁAW SPRUCH, Złotą Odznakę za Pracę Społeczną dla Miasta Krakowa — HELENA BIAŁEK. Odznaką Zasłużonego Pracownika Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, wręczono 11 osobom, Zasłużonego Pracownika MPK — 15, natomiast Kartę Osiągnięć Racjonalizatora i Wynalazcy — 20.

W imieniu odznaczonych, głos zabrała Bogumiła Ziębacz.

Część oficjalna dobiegła końca. Ogłoszony zostaje wieczór wspomnień, w ramach którego o swoich przeżyciach okupacyjnych i pierwszym okresie po wyzwoleniu, opowiadał zebrany Ignacy Kubas. Nie tylko on zresztą może poszczycić się bogatą historią swego życia z tamtych lat. Wśród tych, którzy uczestniczyli w tej akademii, wielu walczyło o wolność naszego kraju, a później uczestniczyło czynnie w tworzeniu się ludowego państwa i jego odbudowie.

W uroczystej, zorganizowanej z okazji rocznicy PKWN akademii, między innymi udział wzięli: dyrektor Zarządu PGKiM Jerzy Marczewski, naczelnik dzielnicy Podgórze Marian Kulig, sekretarz KD PZPR Podgórze Jerzy Suder, wiceprzewodniczący ZD ZSMP Krzysztof Knapik, prezes ZBoWiD z ZD Śródmieście plk Tadeusz Wojnar.

M.B.

Życzenia z okazji Lipcowego Święta

Z okazji 22 lipca Zakłady Komunikacyjne miasta Drezna wysłały telegram o następującej treści:

MPK Kraków

Dyrektor Naczelny Tow. Trzmiel

Z okazji Święta Narodowego przekazujemy Wam w imieniu kierowniczego kolektywu, zakładowej organizacji partyjnej, kierownictwa zakładowej organizacji związkowej oraz organizacji młodzieżowej, jak i załogi Zakładów Komunikacyjnych miasta Drezna serdeczne pozdrowienia. Życzymy najlepszych wyników przy realizacji zadań przewoźowych w Krakowie. Wy przez to wypełniacie istotny wkład w dalsze ekonomiczne umocnienie Waszego Kraju, a tym samym w utrwalenie pokoju. Z socjalistycznym pozdrowieniem Zakłady Komunikacyjne miasta Drezna

Dyrektor Naczelny — Klotzsche
Sekretarz Partii — Ziesche

*

Podobnej treści pozdrowienia i życzenia zawiera telegram, który nadszedł do Dyrekcji MPK z Wielkiego Tyrnowa z Bułgarii. Pod telegramem widnieją podpisy dyrektora tamtejszego Autokombinatu oraz przedstawicieli organizacji społeczno-politycznych zakładu.

Podziękowania

W imieniu mieszkańców gminy Zielonki oraz własnym pragnę złożyć na ręce Dyrekcji MPK wyrazy uznania i podziękowania kierowcom obsługującym linię 207 i 227: Tadeuszowi Kawalerowi, Władysławowi Piłatowi, Czesławowi Nowakowi, Janowi Budzie, Władysławowi Wiatrowi i Stanisławowi Bulce.

Kierowcy ci, w ramach świadczonych przez MPK usług przewoźowych wykazują duże zaangażowanie i zrozumienie problemów związanych z dojazdem do szkół. Przez rzetelne wykonywanie swoich obowiązków służbowych, kierowcy ci wywierają pozytywny wpływ wychowawczy na młode pokolenie.

Naczelnik Gminy
JAN CHOLEWA

Rekordziści z berlietów w ZAB

Z ZAB otrzymaliśmy pismo tej treści: „Proszę podać do wiadomości załogi MPK, iż w Zakładzie Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, też są „REKORDZIŚCI”, którzy osiągnęli wysokie przebiegi na silnikach SW 680 eksploatowanych w autobusach Jelcz-Berliet-110”

Pismo podpisane zostało przez zastępcę kierownika Zakładu ds. technicznych Stanisława Marczyka i przesłane nam zostało z wykazem kierowców i uzyskanych przez nich przebiegów w kilometrach (stan na dzień 31 marca br.).

Spełniamy prośbę, dodając, że łamy naszej gazety zakładowej, zawsze są otwarte dla ludzi dobrze wykonujących swoją pracę.

Za 306 tysięcy km przebiegu nagrodę z tego tytułu 30

tysięcy złotych otrzymał — Tadeusz Profic, za 263 tysiące km przebiegu nagrody po 26 tysięcy złotych otrzymali — Bolesław Dziubiński i Eugeniusz Ziober, za 219 tysięcy km przebiegu nagrody po 21 tysięcy złotych otrzymali — Krzysztof Gorczyński i Józef Natanek, za 207 tysięcy km przebiegu nagrody po 20 tysięcy złotych otrzymali — Wojciech Mołęcki i Andrzej Moskal, za 150 tysięcy km przebiegu nagrody po 10 tysięcy złotych otrzymali — Edward Witek, Franciszek Żelezik, Ryszard Grudniak, Marek Jędrzychowski, Aleksander Juszcak, Henryk Oleksy, Stanisław Binkus, Stanisław Babiarczyk i Eugeniusz Słowiak,

za 100 tysięcy km przebiegu nagrody po 5 tysięcy złotych otrzymali — Edward Miksz, Jan Fiałek, Kazimierz Cmiel, Edward Gruszcak, Stanisław Zajac, Mieczysław Jedynak, Adam Turek, Włodzimierz Pietrzyk, Andrzej Paluch, Jerzy Wyleciał, Jerzy Słaboń, Andrzej Smoleń, Bogusław Pardjak, Wojciech Mołęcki, Stanisław Krzywda, Mieczysław Gumula, Aleksander Satoła, Kazimierz Hajduk, Henryk Lesiński, Stanisław Wiśniewski, Tadeusz Zdebski, Kazimierz Poznański, Czesław Cela, Jan Strączek, Bronisław Nowak i Władysław Lisowski.

Wszystkim wymienionym serdecznie gratulujemy.

M.B.

Co z majątkiem byłych związków zawodowych

Załoga naszego przedsiębiorstwa od dawna interesowała się majątkiem pozostawionym przez byłe związki zawodowe — branżowy i „Solidarność”. Na zebraniach dość często padają pytania — kiedy wreszcie nastąpi rozliczenie rzeczowe i finansowe nie istniejących już związków. Niejednokrotnie zastanawiano się też nad wysokością pozostawionego majątku.

Wreszcie w okresie od 14 marca br. do 14 kwietnia br. przeprowadzone zostało rozliczenie i przekazanie wszystkiego, co wchodziło w zakres tego majątku. W skład komisji zdawczo-odbiorczej weszli: ze strony przedsiębiorstwa przewodniczący — zastępca kierownika Wydziału Ogólnego Bogdan Kowalczyk, członkowie — przedstawiciele Działu Organizacji i Zarządzania

Andrzej Malinowski i Działu Rewizji Gospodarczej Zbigniew Babiuch, ze strony przyjmujących przewodniczący — NSZZ pracowników MPK Janusz Litwicki, sekretarz — Jan Maciuszek i przewodnicząca komisji rewizyjnej — Lucyna Piszczek.

Wymieniona komisja dokonała rozliczenia majątku po byłym związku branżowym i „Solidarności”, przekazując NSZZ Pracowników MPK: pozycje książkowe o tematyce związkowej, puchary, płyty gramofonowe, magnetofon kasety „Kapral”, adapter „Bambino” — własność byłego Związku „Solidarność”, wyposażenie biur — między innymi kasa pancerna, obrazy, biurka, krzesła itp., stanowiące własność MPK, przekazano

Wydziałowi Ogólnemu do zagospodarowania, wszelkiego rodzaju pieczęć po byłym Związku Zawodowym „Solidarność” przekazano do Urzędu Miasta Krakowa. Dokumentację dotyczącą spraw związkowych i samorządu robotniczego, przekazano do archiwum przedsiębiorstwa. Poza tym w MPK na rachunku bankowym figuruje kwota w wysokości 2 milionów 921 tysięcy 688,20 złotych, pozostała ze składek członkowskich, która to suma przekazana zostanie obecnemu związkowi zawodowemu. Przekazana zostanie również należność za zużyty przez przedsiębiorstwo samochód Fiat 125 P Combi. Samochód ten stanowił własność byłego Związku „Solidarność”.

M.B.

Pozdrowienia z wakacji

Na adres dyrekcji MPK nadeszły sympatyczne pozdrowienia, w których wypoczywające dzieci naszych pracowników piszą m. in.: „Bardzo serdecznie dziękujemy za opiekę, troskę oraz stworzenie nam wspaniałych warunków do wypoczynku w Zakliczynie — wdzięczni koloniści”.

Sport

TURNIEJ

Piłka nożna jest tą dyscypliną, która wyzwała najczęściej emocje. Tak jak w latach poprzednich Dział Kultury, Sportu i Turystyki zorganizował międz Zakładowy turniej piłki nożnej. 20 lipca odbyło się zebranie kapitanów drużyn poszczególnych zakładów MPK. Do turnieju zgłosiło się 12 drużyn. Na zebraniu omówiono regulamin turnieju i przeprowadzone losowanie zespołów do trzech grup po cztery drużyny. W I grupie grają: ZAW, ZTS, ZNT, ZBL. W II grupie: ZTP, ZTX, Zarząd, ZSP. Zaś w grupie III: ZNA, ZNR, ZAC. ZAB.

Turniej rozpocznie się 16 sierpnia o godz. 15.30 na boisku KS „Armatura”. Prosimy o liczne przybycie i gorący doping.

JANUSZ PIOTROWSKI

Jest już stały terminarz wypłat

Dyrektor MPK, wypełniając postulat pracowników, ustalił terminarz wypłat pracowniczych;

1. WYNAGRODZENIA — obejmujące również premie za dodatkowe zadania oraz premie za oszczędność paliwa i ogumienia:

— 15-go każdego miesiąca — dla pracowników wynagradzanych według stawek godzinowych i akordowych,

— 26-go każdego miesiąca — dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych.

2. ZASIŁKI CHOROBY

— 6-go i 20-go każdego miesiąca — dla pracowników wynagradzanych według stawek godzinowych i akordowych,

— 26-go każdego miesiąca — dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych.

3. NAGRODY Z FUNDUSZU 0,5 —

— 8-go i 22-go każdego miesiąca.

4. Gratyfikacje jubileuszowe —

— w każdą pierwszą środę miesiąca.

5. Wynagrodzenia za pracę z tytułu umów-zlecenia —

— na bieżąco, po wykonaniu pracy przewidzianej w umowie-zleceniu.

6. Wynagrodzenia z funduszu bezosobowego —

— na bieżąco, po przedłożeniu rachunku.

Wypłaty wynagrodzeń odbywają się w ciągu 7 dni roboczych w Kasie Głównej i Punktach Wypłat właściwych dla poszczególnych grup pracowniczych.

Wypłaty zaległych wynagrodzeń dokonuje Kasa Główna, po uprzednim zgłoszeniu w Dziale Finansowym i ponownym podjęciu środków pieniężnych z Banku.

W notatce prasowej zamieszczonej w dniu 7 lipca br. w „Dzienniku Polskim”, można było przeczytać: „Od 29 czerwca br. do Rakowic przestały kursować tramwaje linii nr 2, 11, 12. Stosowny komunikat motywujący to planowany remont podstacji Lubicz MPK ogłosiło i... wszystko jest niby w porządku. Cóż z tego jednak skoro chodzący ulicą Rakowicką ludzie do dzisiaj nie widzieli na niej robotnika, który miałby się remontem zająć.”

Gdyby wymieniona notatka zamieszczona została na kolumnie, gdzie zwykle w gazetach jest miejsce na humor, nikt by do jej autora podpisującego się inicjałami (T) pretensji nie wnosil. Każdemu bowiem dorosłemu człowiekowi, słowo podstacja kojarzy się z jakimś obiektem. Trudno więc wyobrazić sobie, aby budynek podstacji znajdował się między szynami na torowisku przy ulicy Rakowickiej. Z tego też względu rzeczywiście pracujących ludzi przy remoncie podstacji przechodzący ulicą Rakowicką krakowianie dostrzec nie mogą. W efekcie komentarz notatki, który miał w miarę krytycznie ustosunkować społeczeństwo do pracy MPK, określił autora jako zupełnego laika w sprawach zasilania prądem komunikacji szynowej.

A tymczasem... kilkadziesiąt metrów od ulicy Rakowickiej,

Nie popisali się koleczy z „Dziennika”

PODSTACJA NA LUBICZ

przy ulicy Lubicz, rzeczywiście trwa remont podstacji.

★

W dniu 21 lipca br., w godzinach południowych, wchodzimy na teren podstacji przy ulicy Lubicz. Pierwsze, co rzuca się w oczy, to góra ziemi, gruz, trochę cegieł i desek. Niewielki plac budowy pomniejszają jeszcze pakamery Elektromontażu-2. Były jednak konieczne, więc je ustawiono. Z ramienia użytkownika podstacji, nadzór sprawuje tu zastępca kierownika Zakładu ds. Podstacji Bogdan Limanowski.

Pytamy go o zakres wykonywanych robót...

„Obiekt należy do budownictwa powojennego. Prócz murów zewnętrznych, stosunkowo solidnych, reszta nadaje się do wymiany. Podstacja ma przestarzałe rozwiązanie, a rozsypane się urządzenia nie dawały pewności zasilania. Poza tym Zakład Energetyczny zażył sobie oddzielnego

wejścia i pomieszczenia dla swojej rozdzielni. Rozwiązanie modernizacji przedstawione przez projektanta, wymagało zamknięcia części ulicy Rakowickiej. Reszta ulic zasilana z tej podstacji, a więc druga część ulicy Rakowickiej, ulica Bosacka i cały węzeł komunikacyjny, jakim jest Rondo Mogiłskie, przełączone zostały w rejon innej podstacji. Wszystkie prace remontowe w podstacji Lubicz przebiegają w ramach koncepcji opracowanego planu modernizacji zasilania trakcji tramwajowej w mieście.”

Próbujemy wejść do budynku podstacji, ale nie bardzo jest to możliwe. Jak nie trudno nam teraz zauważyć, w zasadzie pozostały tylko mury zewnętrzne obiektu. Wnętrze całe rozkopane. Widać już pogłębione kanały pod nowe urządzenia, które zapewnią zwiększenie płynącej stąd mocy.

I tu dopiero widać pracujących ludzi z Zakładu Budowlanego MPK i Elektromonta-

żu-2. Wszystkie prace związane z rozkuciem starej płyty betonowej i wybraniem znajdującej się pod nią ziemi do głębokości 1 metra — w pierwszym pomieszczeniu około 80 m², w drugim około 50 m² i wywóz na zewnątrz obiektu, wykonała brygada Pawła Czernika z ZBI. Całością prac kieruje mistrz budowlany Jan Szeffler, który informuje nas, że „stare kanały zostały już rozkute, a od najbliższego poniedziałku brygada przystąpi do obramowywania kątownikami nowych kanałów kablowych. Sukcesywnie przekazywany jest front robót pracownikom Elektromontażu-2, którzy już przystąpili do montażu urządzeń wysokiego napięcia”.

Jak nas informują pracownicy obu przedsiębiorstw wykonujących modernizację podstacji, synchronizacja prac — przekazywanie frontu robót brygadzie Stanisława Lipińskiego z Elektromontażu-2, która już przystąpiła do montażu nowych transformatorów,

przebiega prawidłowo. Rokuje to terminowe zakończenie prac, to jest w październiku br. Uruchomienie komunikacji tramwajowej do pętli w Rakowicach, nastąpi wcześniej, bo już w pierwszych dniach września br. „Jeżeli nie będziemy mieć w pracy przeszkód — dodaje mistrz J. Szeffler — i dostaniemy do wywozu gruzu wywrotkę, bo na przykład na kompresor czekaliśmy trzy dni, aż wypożyczyliśmy go z innego przedsiębiorstwa”.

Prace przygotowawcze do modernizacji podstacji Lubicz rozpoczęto jeszcze w marcu br. Do remontu nie przystąpiono jednak w zaplanowanym terminie. Przeszkodziła temu wizyta papieża. Nie można przecież było w tym czasie wyłączać z ruchu tramwajowej części ulicy Rakowickiej. Jeszcze więc kilka tygodni trwać będzie utrudnienie komunikacyjne mieszkańców tej części miasta. Nie będzie to jednak koniec perturbacji MPK z zasilaniem trakcji tramwajowej w naszym mieście. Dlatego trudno nie przestrzec, że niesprawdzone informacje, względnie nieodpowiednio naświetlone, a podane w prasie codziennej, mogą dezinformować społeczeństwo Krakowa i być krzywdzące dla przedsiębiorstwa.

MARIA BUBACZEWSKA

Czasami wydaje mi się, że w naszym przedsiębiorstwie trwają „bogie” lata siedemdziesiąte, gdy to pasjami i z beztroską kupowano wszędzie, gdzie się tylko dało kosztowne i kompletne linie technologiczne po to tylko często, by je poustawiać pod płotami i ogrodzeniami, bywało, powstających dopiero wykopów obiektów przemysłowych „XXI wieku”.

Nasze przedsiębiorstwo takimi zakupami inwestycyjnymi w minionej dekadzie „poszczycić” się nie może. Maszyny i urządzenia stare, wysłużone i w ogóle z czasów króla Cwiczka. Tak dalej być nie mogło i to nie tylko dlatego, że trzeba było zwiększyć wydajność pracy. Nowoczesny, chociaż wcale nie doskonały tabor z roku na rok wymagał większych napraw, musiały też one być precyzyjniejsze.

Zbędne zapasy

Maszyny niszczą...

Nawiązana współpraca z „Ponar-Biprom” na zakup maszyn i urządzeń zaczęła przynosić doskonałe efekty i maszyny napływają do przedsiębiorstwa. Ze napływają wcale nie znaczy, że pracują. A jeżeli już, to nie wszystkie są w pełni wykorzystywane. W przedsiębiorstwie nie ma magazynu inwestycyjnego, więc tego typu zakupy składa się „pod chmurką”. Skoro mamy taki stary park maszynowy to dlaczego z entuzjazmem nie montuje się tych nowości? Okazuje się, że nie tylko się nie montuje ale na przykład spawarki stały nie rozładowane na autach, bo nie było miejsca, gdzie je złożyć. Przykład to nie jedyny zresztą.

Niektóre maszyny są zamawiane z pięcioletnim wyprzedzeniem. W tym czasie zmienia się wiele. Po pierwsze, może się zmienić kierownik, który zamawiał. Następca gospodarzy inaczej. Bywa, dochodzi do wniosku w momencie dostawy, że mu to wcale niepotrzebne. Zamawiana pięć lat wcześniej maszyna aktualnie już nie jest produkowana, bądź nie jest sprowadzana. Przychodzi inny typ i wtedy się okazuje, że takiej zamawiający nie ma zamiaru brać — to po drugie, a po trzecie — mimo istniejących katalogów mimo istnienia w przedsiębiorstwie Działu Informacji Technicznej, już w momencie zamawiania dana maszyna jest nie produkowana — jak to miało miejsce w wypadku trzymetrowej strugarki dla Zakładu Torów — np. od 20 lat. W Dziale Głównego Mechanika zapewniano mnie, że w takich wypadkach informuje się przyszłego użytkownika o zmianie. Mimo to potem są kłopoty z odbiorem i montażem, bo — myślny chcieli inną.

Nawet jednak gdy maszyna jest już przyjęta i zamontowana do użytku, nie oznacza wcale, że jest używana. Przykładem mogą być wiertarki spalinowe w Zakładzie Torów zakupione za 1 mln 150 tys. 500 zł. Stoją od marca ubiegłego roku. Długa historia ma też tokarka karuzelowa zakupiona dla ZNT za 8 mln 571 tys. zł. Na najwyższych szczeblach trwa przepychanka, kto ma ją zamontować, dyskusja jest tak gorąca, że przez parę miesięcy nie miał kto wyjąć instrukcję ze skrzyń.

Kłopotu ze złożeniem zapotrzebowania nie ma właściwie żadnego. Zamawiają więc wszyscy. Wprawdzie istnieje wymóg, by na zamówieniu było techniczno-ekonomiczne uzasadnienie i podpis resortowego dyrektora. Wymóg jest wprawdzie spełniony, niżej się to ma natomiast do rzeczywistości.

Dla przykładu: w ZNA jest frezarka uniwersalna w bardzo małym stopniu wykorzystana na drugiej zmianie. Zamiast w pełni ją wykorzystywać, składa się zamówienie na takie same dla innych zakładów w tym samym pionie. Inny znów zakład chciałby mieć wózki widłowe dla każdej brygady. Teoretycznie więc jeden wózek pracowałby 6 godzin dziennie bądź „miał wolne” razem z brygadą. Być może wózki te mniej by się psuły, ale czy takie ich wykorzystanie byłoby ekonomiczne?

Za sprowadzane maszyny i urządzenia nikt praktycznie nie odpowiada. Za chybione zakupy, także. W najlepszym wypadku po latach przepychanek i zastanowień, kto by to zechciał wziąć i zagospodarować, wystawia się do upłynienia.

Kiedyś robiło się dzikie zakupy na kredyt. Nikt nie myślał o spłatach. Zresztą, fundusze nazywały się państwowymi. Dziś wiadomo, kto to wszystko spłaca, lub co się dzieje, gdy spłacać nie ma czym. Wprawdzie nasze zakupy niby na kredyt robione nie są, ale za ile milionów zostaną zrobione o tyle jest mniej do podziału. W roku ubiegłym na zakup maszyn i urządzeń wydano ponad 71 mln zł. Na zamontowanie bądź uruchomienie czeka z roku ubiegłego aż 51 pozycji z zakupów inwestycyjnych. Niedługo trzeba będzie je remontować.

W ostatnich latach w kraju zmieniło się wiele, wymieniano się także na stanowiskach, tych wielkich i mniejszych. Często zapomniano po drodze o zmianie nawyków, przyzwyczajenia w zarządzaniu wspólną kasą. Jeżeli tak dalej pójdzie...

FILOMENA SERWIN

Informacja — kontrola — efekty

Poprawa informacji dla pasażerów to temat bumerang. Umieszczany jest w zadaniach rocznych, widnieje często jako zadanie premiowe któregoś szefa, kierownika, czy też komórki. Mówi się o nim od lat i od lat przeważnie źle. Do niedawna wydawało się, że z tego przekłębego dolka wyjście jest niemożliwe i właśnie wtedy drgnęło. Prawie na wszystkich dworcach autobusowych są duże tablice informujące o liniach tam kursujących. Estetyczniejsza ale i czytelniejsza jest informacja na przystankach — niestety przeważnie tylko w centrum miasta, bo na peryferiach jest systematycznie niszczone.

Zmiany na plus są widoczne. Gorzej natomiast, gdy zdarzy się zakłócenie w komunikacji, wtedy o informacji na poszczególnych przystankach można tylko marzyć. Niestety, nawet na końcówkach i to tam gdzie pętle są radiofonizowane po zbyt długim oczekaniu, często gesto trzeba maszerować do punktu i pytać regulatora, czy będzie czym dojechać. Czy tak być powinno? Pytanie wydaje się czysto retoryczne, a jednak zbyt częste to zjawiska, by nazwać je marginalnymi. To stwierdzenia nie wzięły się z sufitu. Jako codzienny pasażer jestem tego świadkiem, nie kryje tych faktów kierownictwo Ruchu. Czas chyba skończyć z samymi apelami, będzie trzeba przemówić bardziej obrazowo — do kieszeni.

Nie najlepiej też, czy wręcz źle jest z informacją na przystankach dotyczącą tras zjazdów autobusów do zajezdni, po prostu jej nie ma a nawet ta nieliczna jest po prostu często dezinformacja. Do tej pory nie uwzględniono faktu funkcjonowania zajezdni w Płaszowie. Nie dla wszystkich też czytelne są trzy „zetki” na przystankach. Są one wprawdzie w innych kolorach, jest także do nich objaśnienie, ale pasażerowie się mylą. Często informacja jest niejasna np. na placu Centralnym jednak z „zettek” była nieaktualna w niedziele, to jednak zapomniało napisać.

Jednym z podstawowych obowiązków regulatora jest kontrola regularności kursowania pojazdów. Prawidłowa praca w tym zakresie pozwoliłaby wyeliminować skargi prowadzących pojazdy, dotyczące rozkładów jazdy. Oprócz pomiarów czasu przejazdów ten czynnik powinien być dominujący, gdy tymczasem są tacy regulatorzy, którym niezgodność przyjazdów z rozkładem zupełnie nie przeszkadza, ba, humoru nie psują im nawet 10, 15-minutowe różnice. Po prostu nie wykazują tego w raportach i już. Ot chociaż linia pociągowa „B”. System

matycznie autobusy przyjeżdżają na końcówki wcześniej i to z przyspieszeniem ponad 10-minutowym. Nie wszyscy to zauważają i dopiero trzeba „kontrolować nad kontrolującymi”, by stwierdzać te fakty. A swoją drogą skąd takie przyspieszenia? Zgodnie z przepisami autobus miejski powinien jechać z największą szybkością 18,5 kilometra na godzinę, tak został ustalony rozkład jazdy. Co ma robić jednak kierowca pokonujący trasę szybciej, skier przed końcówką? Przecież jest to autobus pośpieszny, gdzie bilet kosztuje 10 zł. Jak jednak mają się do tego narzekania kierowców na wysrubowane rozkłady jazdy? Tutaj wśród regulatorów nie ma zgody. Kontrowersje istnieją także, jeśli chodzi o wykorzystanie autobusów rezerwowych. Wszelkie dane statystyczne mówią, że nie są one wykorzystywane w pełni — za 11 dni lipca tylko w 55 proc. i to wcale nie dlatego, że nie było potrzeby ich uruchamiać. Część ich stała na pętlach, mimo że linie na tych nie były w pełni obsadzone. Tutaj rzecz jednak nie w nieudolności regulatorów, co w specyfice pewnych linii. Otóż są takie trasy, szczególnie na liniach strefowych, gdzie kursuje tylko jeden autobus. Z chwilą jego awarii komunikacja tam nie istnieje i dla takich to przypadków trzymana jest rezerwa. Na pewno to zbyt ekonomiczne nie jest. Trudno jednak odmówić mimo wszystko racji takim decyzjom dysponowania rezerwą autobusową.

Z rozmów na ten temat nie wynikało jasno, by istniał jednoznaczny plan dla wszystkich dysponowania tą rezerwą. Tak do końca nie jestem też przekonana czy przy brakach do planu średnio za pierwsze 11 dni lipca 442 kursów „ratowanie” ich tylko w 112 przypadkach przy jednoczesnym wykorzystaniu rezerwy w 55 proc. jest relacją prawidłową?

Poprawa komunikacji w ostatnich czasach w Krakowie jest faktem — o miesiącach wakacyjnych przemilczę — i jest to efekt nie tylko większej ilości, lepszego taboru, czy jednak pasażerowie będą to zauważać w mniejszym czy większym stopniu, w dużej mierze zależy od regularności kursowania, a więc od regulatorów także. Nasza wewnętrzna świadomość „doskonalego” pracownika, świetne statystyczne wyniki, opinie pasażerów o komunikacji nie ukształtują. Czy chcemy tego czy nie komunikacja wtedy będzie dobra, gdy będą zadowoleni ci, którym ma służyć. Ze może być prawie doskonała, przekonaliśmy nas trzy dni czerwcowe. W pozostałe dni w roku, gdybyśmy jeździli tylko w 80 proc. tak dobrze i taką mieli informację, zadowolonych byłoby więcej. F. SERWIN

— Złot we Wrocławiu to właściwie jedna wielka manifestacja za pokojem, na którą złożyły się cztery spotkania. Pierwsze z udziałem delegacji z 15

„To było
cudowne,
niezapomniane
przeżycie”

zywiała do obchodzonego właśnie 35-lecia ZMP, do naszego domu — Ojczyzny. Kulminacyjnym punktem imprezy było odczytanie na scenie przez jedną z dziewczyn manifestacji młodzieży złotowej, zaadresowanej do Głównej Kwatery NATO w Brukseli o treści „Żądamy zaprzestania szaleńczego wyścigu zbrojeń narzuconego przez NATO. Persyngi II i rakiety Cruise zagrażają pokojowi na świecie. Nie chcemy Eurosimy, chcemy żyć i pracować w pokoju. Nigdy więcej wojny. Katastrofa nuklearna nie oszczędzi nikogo”. Kartki z powyższą treścią wrzucone zostały przez delegatów do skrzynki pocztowych. W dalszym ciągu trwania imprezy na scenie pojawiły się dzieci. Na zakończenie

— Jakieś osobiste spostrzeżenia ze Złotu?

— Duże zadowolenie, że to właśnie ja mogłam w nim uczestniczyć. Również w wizyty w Jelezańskich Zakładach. Poza tym uważam, że była bardzo dobra organizacja całości. Kierowcy naszych autokarów spisywali się doskonale, wiedząc zawsze, gdzie się ustawić, żeby swoją grupę odnaleźć. Jeżeli chodzi o sztafetę pokoleń, to brakowało mi jakiegosć bezpośredniego kontaktu, rozmowy, wymiany doświadczeń, między tymi, którzy uczestniczyli w Złocie 35 lat temu, a nami. Po prostu nie starczyło już na to czasu. Podobne zdania na ten temat mieli zarówno ludzie młodzi, jak i ci ze starszego pokolenia.

Spisał: M. B.

— Poinformować przez radiotelefony pozostałe załogi. Razem przeszukajcie całą strefę! Ale, uwaga, nie przekroczyc granicy „strefy Spektry”!

Tę rozmowę, przypominającą jako żywo najpopularniejsze filmy science-fiction usłyszałem po pojawieniu się na kolonii zuchowej zorganizowanej przez nasze przedsiębiorstwo i Hufiec Nowa Huta ZHP w Gołkowicach. Kolonia zlokalizowana jest na załesionym terenie ośrodka wypoczynkowego, tuż nad brzegiem górskiego potoku Jaworzyna, w pobliżu stółwka i obiektów sanitarne. Komendant kolonii, a właściwie komandor, który właśnie przed chwilą odbierał meldunek kosmonautów, harcistrz **Zbigniew Babiuch** oprowadza nas po kolonii, wyjaśniając: „Kolonia nosi nazwę „**Kosmodrom** — **Gwiazdne Miasteczko**, zuchy zdobywają sprawności „**Kosmonauty**”, „**Mój region**” i „**Olimpijczyka**”. W **Kosmodromie** działają oczywiście odpowiednie sekcje. I tak sekcja meteorologiczna obserwuje i odnotowuje zmiany temperatury atmosfery, prowadzi po-

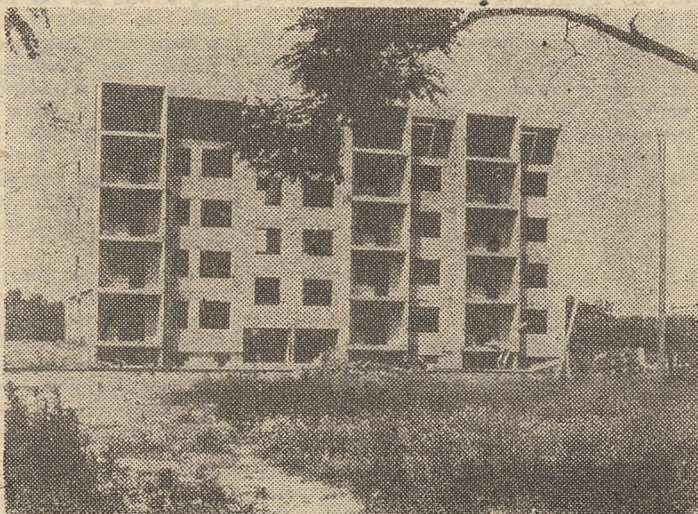
godynke, oraz wywiesza na tablicy słowa piosenek o pogodzie — po lewej wiszą teksty o deszczu, po prawej o słońcu. Każdy domek to czteroosobowa załoga statku kosmicznego, którą kieruje komendant statku, no i jeszcze każdy należy do odpowiedniej sekcji. Jest dziesięć takich załóg, które mają swoje nazwy, a każdy kosmonauta nosi identyfikator, na którym oprócz imienia i nazwiska znajdziemy numer załogi i jej nazwę oraz pełnioną na statku funkcję.

Kolejne sekcje to muzyczna, która pierwsza uczy się zachowowych piosenek, a następnie uczy całą kolonię (co dzień nową), oraz medyczna, która wywiesiła właśnie plansze przedstawiające sposoby udzielania pierwszej pomocy w nieszczęśliwych wypadkach.

W związku z tym, że kolonia jest od początku do końca

kosmiczna, jest tu wszystko, co się z tym tematem wiąże, a więc własne widowiskowe przedstawiąjące kosmiczne przygody, własny medal „Wzorowy Kosmonauta” nadany wraz ze specjalną legitymacją oraz medal „Za Lądowanie na Księżycu”. Każdy otrzyma też zaświadczenie o ukończeniu szkolenia pilotażu kosmicznego i dyplom, oczywiście z namalowaną rakietą.

Łącznością między załoga-
mi, tak na Kosmodromie jak
i w kosmosie zajmuje się o-
czywiście Sekcja Specjalna,
która ma do dyspozycji krót-
kofalówki, radiotelefony i po-
łowa łącznicę telefoniczną. Do
tego dochodzi oczywiście łą-
czność typowo harcerska, a więc
alfabet Morse'a, „semafor”,
klucz szybkiego odczytywania,
oraz tablica znaków specy-
alnych. Zresztą to nie jedyne
elementy tradycji i obyczajów



Wszyscy są jednego zdania... budować, ale tylko pod patronatem MPK. W inne formy budownictwa ludzie przestają wierzyć. Zawiodły. Wierzą w przedsiębiorstwo, w którym pracują i we własne siły. W końcu w coś wierzyć muszą mając złe albo bardzo złe warunki mieszkaniowe i... czekają. Niektórzy bardzo już długo. Gorzej, że tak naprawdę nie wiedzą właściwie dokąd im jeszcze przyjdzie oczekiwać, a to w ich sytuacji jest chyba najgorsze.

Spotkania, narady...

W pierwszym nie uczestniczyliśmy. Drugie odbyło się 25 lipca br. w ZD ZSMP Podgórze. Dlatego właśnie tam, ponieważ patronat nad budownictwem mieszkaniowym w MPK objął ZZ ZSMP. Uczestniczyli w nim zainteresowane strony: gospodarze, z przewodniczącym ZK ZSMP Jerzym Poznańskim, z MPK I sekretarz KZ PZPR Ryszard Borowski, przewodniczący ZZ ZSMP Władysław Michalski, zastępca dyrektora ds. technicznych Marian Kalinowski, kierownik Działu Inwestycji Jan Toboła i Wanda Matuszewska oraz zastępcy dyrektora Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej — Antoni Jarczyński i Jerzy Miklas. Nie było tylko nikogo ze Zwierzynieckiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Dlaczego? Przedstawiciele Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej nie umieli na to pytanie również dać konkretnej odpowiedzi. Po prostu — tamci nie przyszli.

Z poprzedniego spotkania jakie odbyło się również w ZD ZSMP Podgórze, pozostały trzy pytania, na które przedstawiciele Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej, powinni dać wyczerpujące odpowiedzi.

Trzy pytania...

Czy Kombinat Budownictwa Mieszkaniowego w Nowej Hucie, może być wykonawcą bloków patronackich MPK? brzmiało pierwsze z pytań. Odpowiedź brzmi: „nie”, ponieważ napięte plany i olbrzymi zakres wykonawstwa uniemożliwia mu przyjęcie jeszcze jednej inwestycji, co nie wyklucza natomiast, że pewne roboty będzie mu można zlecać.

harceni. I
panujam
kosmic
sce nad
nia zuwa
sprawual
ich res Pe
go po any
stał do
Szary kt
udział k
powinn
„Spisko
rzyna” o
nych pcy,
wadząc
przygoz
przyzrers
Jednen j
sie uda

Postać
go szcz się
bywałam
noszącyn
ziomka

— Onoc
statem raz
druhem u
dlem pu,
dopiero si
będę za ho
ski. Bydł
trzy pto
soba szsz
sam worze
inni, k k
rzami, de
straszysze
ale późn
lenia o m
trochę pr
harcerzy i
niosą pa p
cy druśnię
Trzecia

Pa
oczeko

jaki MPK może liczyć w przypadku budownictwa. Po zorientowaniu się w zakresie potrzeb i częścią pierwszą z inwestycji MPK, zastawiają wódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej, a o sumie kredytu na rok bieżący na 5 milio-

Co do sposobu odpracowania przez prawników — czy bezpośrednio na budowlanym — czy pośrednio na rzecz miasta (pytanie trzecie) — nie udzielono. Przedstawiciele Województwa Mieszkaniowej stwierdzili... „nie czujemy się zobowiązani, czy nie będą musieli odpracować, ponieważ byłoby to sprzeczne z Uchwałą Rady Miasta”.

MPK wiodacym wykonan

Czy znajdzie się przedsiębiorstwo, które
budownictwo MPK i zechce być jego
Sprawa wcale nie jest taka prosta, jakby
MPK przez swój Zakład Budowlany mo-
konawcą własnych mieszkaniowych inwe-
wodniczący ZK ZSMP Jerzy Poznański.
ponieważ nie ma przepisów bankowych
ewentualności". — pada odpowiedź A. Ja-
sposób „załatwienia" pierwszego pytania
wy?

„Chcemy pierwsze mieszkania oddać w
się, gdy zajdzie potrzeba, aby
mówi zastępca dyrektora ds. technicznych
żeli we wrześniu br., plan zostanie zatwier-
dzienniku br. wchodzimy na budowę”. —

Narada zamknięta: zostaje sporządzone
o następującej treści: „Dział Inwestycji
końca września br. założenia techniczne
przypadku przygotowania inwestycji prze-
cym, Wojewódzka Spółdzielnia Mieszkani-
kredytu bankowego, którego wysokość
trudna do ustalenia. Przedstawiciele Wo-
Mieszkaniowej jednoznacznie nie wyrazi-
generalnym wykonawcą przedsięwzięcia
sugerując aby generalne wykonawstwo
liwośća podzlecenia robót innym przed-
listycznym. Wojewódzka Spółdzielnia Mi-
lipca wypowie się co do regulaminu od-
gajacvch w tym zakresie dokumentów”.

Kosmodromie...

eni. Mimo
jątematki
nieje miej-
nadurawa-
wanych
wualnych.
Pewne-
polany zo-
do-
Krag
w którym
i którzy
nierzami.
ni „Jawo-
o róż-
pcy, pro-
zajęcia
złożenia
zarskiego.
już to da-

dzenie „eliksiru mądrości”, aż dwie tyżeczki. Muszę przyznać się, że niezbyt mi to smakowało, bo w środku była pasta do zębów, krople miętowe, pomidor i jeszcze parę innych dziwnych rzeczy, które zaszkodzić nie mogły, ale buzię wykręcały. Jakoś to przez gardło przeszło. Dopiero wtedy mogłem złożyć przyrzeczenie kierując dłoń na płomień rozpalonego przez siebie ogniska”.

— Warto dodać — przerywa nam komendant Babiuch — że na drugi dzień, gdy jeden z kolegów zwrócił się do niego „Słuchaj Marcin...” Marcin obrażony poprawił go: „Nie Marcin, ale druha Marcina...”. A więc czuł się naprawdę dowartościowany.

Naszą rozmowę przerwał gwizdek. To astronawigator, czyli oboźny wzywał wszystkich na zbiórke przed wyjściem na obiad. Każda drużyna kończy ustawianie się w szeregu gromkim okrzykiem. — To stały konkurs kolonistów — wyjaśnia mi komendant — za każdy nowy, samo-

dzielnie ułożony okrzyk drużyna otrzymuje trzy punkty, nie więc dziwnego, że starają się. Najnowszy to „Kosmiczne maluchy to najlepsze w świecie zuchy”.

Z okrzykiem na ustach „Jak nie dacie coś dobrego, to wam zjemy oboźnego” wchodzę z kolonistami do stołówki. Obiad jest wyjątkowo smaczny — zupa, którą każdy nalewa sobie ile tylko chce z rozstawionych na stołach waz, na drugie porcja mięsa otoczona w cieście z młodymi ziemniakami i mizerią oraz kompot. Ci, którzy chcą jeszcze, ustawiają się z talerzami po dodatkę. Zuchy wyjaśniają, że takie posiłki są codziennie, nikt nie narzeka na jedzenie.

★

Po obiedzie kosmonauci udają się na spoczynek, na ciższą poobiednią, a ja mogę spokojnie porozmawiać z ich Komandorem. Okazuje się że kolonia ma się już ku końcowi, a zrealizowano dopiero ok. 60 proc. zaplanowanego

programu, zresztą dzieci nie mają kiedy się nudzić, gdyż wyposażenie kolonii jest wysmienite, we wspaniały sprzęt łącznościowy jak i sportowy. Jest stół do ping-ponga i telewizor, na wszelki wypadek są też przywiezione z przedsiębiorstwa kurtki podgumowane. Wprawdzie nie było jeszcze okazji ich użycia, bo pogoda dopisuje, ale są na wszelki wypadek. Zuchy miały już zorganizowane wycieczki do Nowego Sącza i do Krynicy, festiwal piosenkarski „Kolo brzegu Jaworzyny” z nagrodami, oraz zuchową olimpiadę sportową...

Czas kończyć wizytę na kolonii. Wyjeżdżam z odczuciem, że te dzieci długo będą wspominać swoją kosmiczną kolonię w Gołkowicach, rzadko bowiem zdarza się kadra kolonijna, która potrafiłaby tak dokładnie wypełnić dzieciom czas i zabawę uczynić stałą formą kolonijnego życia. Duża w tym zasługa komendanta kolonii, w cywilu pracownika Działu Rewizji Gospodarczej Zbigniewa Babiucha, który już od lat prowadzi kolonie w Gołkowicach. Dobra! on sobie sam młodszą kadre instruktorską, lecz główny ciężar organizacyjny i programowy spoczywa właśnie na nim. Ot, choćby i dzisiaj — po pożegnaniu się ze mną udał się do warsztatu konserwatora Ośrodka, by przygotować dla wszystkich kosmonautów obiecane medale. No cóż, wprowadza w życie swoją zasadę, że najważniejsze na kolonii są dzieci.

A. ZYZMAN



ronat - ania i realia

donackie-
rozpo-
sta Woje-
określa
PK pa-
konywa-
konkret-
gółdzielni
ni powie-
budowie
patro-

Dzierżącą całokształt spraw związanych z budownictwem patronackim w MPK jest Wanda Matuszewska z Działu Inwestycji. Na pytanie czy zdąży z założeniami technicznymi i ekonomicznymi do końca września br. odpowiada... „Założenia techniczne i ekonomiczne powinny być ukończone do 15 sierpnia br. W momencie zatwierdzenia planu realizacyjnego przystąpimy do uregulowania spraw terenowo-prawnych — wykupienia działek. Potem w czwartym kwartale, planujemy przełożenie biegnących przez nie magistral — wodnej i CO. Równolegle będzie opracowanie projektu technicznego, który jak wszystkie inne opracowuje nam Inwestprojekt. Aby utrzymać odpowiednie tempo, wszystkie uzgodnienia lokalizacyjne dostarczaliśmy osobiście. Nie było to łatwe, bowiem aż od 12 instytucji trzeba było zebrać cały szereg opinii, między innymi o terenie, na którym stanąć mają bloki. Żeby to przyspieszyć, sami osobiście egzekwowaliśmy i dostarczaliśmy do biura projektu, a były to opinie niezbędne do opracowania projektu. Dokumentacja, żeby nie opóźnić zadania, dostarczana będzie sukcesywnie, tak jak tego wymagał będzie proces realizacji inwestycji. Ponieważ KBM z uwagi na niewykonanie planów spółdzielczego budownictwa mieszkaniowego nie wchodzi już w rachubę jako nasz generalny wykonawca, prowadzimy rozmowy z innymi przedsiębiorstwami, które mogłyby być ewentualnie naszym wiodącym wykonawcą. Sugerowanie na wiodącego wykonawcę naszego Zakładu Budowlanego jest — z uwagi na zakres wykonywanych przez niego prac i niewielki potencjał ludzki — raczej niemożliwe”.

★

staramy
rd” —
ski. „Je-
w paż-
żubowej
tuje do
iczne. W
ku bieżą-
czy limit
nej jest
gółdzielni
to, aby
wa Huta,
z moż-
specja-
ko końca
obowia-

Pierwsze przymiarki do budownictwa patronackiego w MPK, rozpoczęły się w 1982 roku. Było od miasta kilka propozycji lokalizacji i informacji o terenie. Nie wszystkie jednak były realne. I wreszcie najbardziej odpowiadająca... Osiedle Wola Duchacka Wschód — przy ulicach Nowosądeckiej i Łużyckiej cały zespół czteropiętrowych bloków. Nad przyszłymi budowlami patronat objął ZZ ZSMP. Dział inwestycji zrobił już olbrzymią robotę jeżeli chodzi o przygotowanie do realizacji całego przedsięwzięcia. Niepewny jest — jak wynika z dotychczasowych kontaktów — partner: Zwierzyniecka Spółdzielnia Mieszkaniowa, która jeżeli będzie budować, zabierze dla siebie 15 procent mieszkań. Czy nie lepiej więc ominąć tę instytucję? — zastanawiają się zainteresowani... Tylko wówczas jakie będzie to MPK-owskie budownictwo mieszkaniowe... zakładu- we czy też spółdzielcze z utworzoną właśnie w przedsiębiorstwie spółdzielnią mieszkaniową?

MARIA BUBACZEWSKA

W dniu 29 lipca br., uczestniczyliśmy w zebraniu VI Koła ZSMP w ZAC. Mimo, że zasadniczym tematem, było podsumowanie pracy Koła za pierwsze półrocze br., nie brakło innych istotnych spraw dla organizacji i Zakładu, które zostały przedstawione i rozpatrzone.

Zdecydowano o skróceniu dwóch członków Koła. Nie biorą udziału w pracach Koła i nie uczestniczą nawet w zebraniach. Natomiast w poczet członków Koła przyjęto Czesława Wolskiego, pracownika wulkanizatorni, który nie będąc jeszcze w szeregach ZSMP już wykonywał prace na FASM. Obecnie VI Koło w ZAC liczy 22 członków. Wykonana praca na FASM, to między innymi mycie świetlików w hali — górnych i bocznych. Nie było to łatwe zadanie, ale wykonane zostało w terminie. Aby podbudować członków Koła do jeszcze aktywniejszego działania na rzecz Zakładu, zarząd postanowił ufundować nagrody — 12 członków Koła otrzymało piękne flakony, a 7 nagrody książkowe. Kryształowe flakony wręczone zostały również kierownikowi Zakładu Janowi Chlebdzie i sekretarzowi POP Januszowi Ryszcze. Obaj pomagają i służą zawsze dobrymi radami młodym, a podczas podsumowania działalności Koła, nie szczędzi pochwał dla tych, którzy naprawdę na to zasłużyli.

U młodzieżowców w Czyżynach

To Koło zaczyna się kręcić

Młodzież z VI Koła ZSMP w ZAC pochwalić się może również: zorganizowaniem w br. dwóch wycieczek, wykonaniem pięciu gazetek ściennych, ufundowaniem książeczki mieszkaniowej dla Maksymiliana Drewniaka syna zmarłego przed kilku laty kierowcy (chłopiec ten wyjechał teraz bezpłatnie na organizowaną przez MPK kolonię) i opieką nad Państwowym Domem Dziecka.

Władysław Treła, członek Koła i równocześnie POP w ZAC, delegat MPK na Ogólnopolską Radę Aktywu Młodzieżowego PZPR jaka odbyła się w br. w Gdańsku, opowiedział o tym ważnym wydarzeniu, jakim było spotkanie młodych ludzi z całego kraju. Chodzi o wytyczne jakie nakreślił IX Zjazd Partii, o start młodzieży, zapewnienie poprawy warunków życia. O szansę jaką mają w reformie gospodarek.

Z kolei przystąpiono do zatwierdzenia planu działalności Koła na drugie półrocze br. Między innymi wzięto pod uwagę obchody Rewolucji Październikowej, pomyślano o nawiązaniu współpracy z jednostką wojskową, postanowiono zorganizować turniej warszawowy, wycieczkę do Oświęcimia i zabawę — dyskotekę. W ramach pracy na FASM pozostała jeszcze do odmalowania hala napraw bieżących, ale do tego niełatwego zadania młodzież musi się odpowiednio przygotować.

Członków organizacji interesuje wszystko, co związane jest z działalnością Zakładu, dlatego też J. Chlebda, podzielił się informacją z dyrekcyjnej operatywy, na której pracę ZAC oceniono pozytywnie. Niemniej mówił o trudnościach na jakie napotyka realizacja zadań w lipcu br. Urlopy, choroby i zwolnienia na opiekę wśród kierowców powodują, iż mimo zmniejszonej w czasie wakacji ilości godzin jazdy, nie w każdym dniu z Zakładu wyjeżdża planowana ilość wozów. Jeżeli chodzi o jazdę na liniach, to nie zawsze przecież można liczyć na pracowników zaplecza. Prosi o zwrócenie uwagi na niektórych kierowców, którzy w nierzetelny sposób chcą brać pieniądze za oszczędność paliwa. Przestrzega ich, aby w przypadku kontroli nie mieli dużych z tego powodu kłopotów. Przypomina o sporadycznych przypadkach picia na terenie zajezdni alkoholu i również prosi o ewentualne na tę sprawę uwagi.

Zastępca kierownika ds. technicznych Zbigniew Nowak, nawiązując do rozliczania się Zakładu, zresztą bardzo szczegółowego z paliwa, zwrócił uwagę na tankowanie go przez kierowców na stacji paliw. Kierowca nie powinien pozwolić sobie na wliczanie rozlanego przez pracownika stacji paliwa do swojej karty drogowej.

Sekretarz POP Janusz Ryszcza zwrócił uwagę na niesumienne pracę pracowników stacji paliw. Proponuje zastanowić się też nad niektórymi chorującymi, zbadać czy nie są to choroby związane z ładną słoneczną pogodą.

Kierownik Zakładu przypomniał jeszcze o sprawach inwestycyjno-budowlanych w Zakładzie, a więc nie rozstrzygniętej jeszcze budowie dodatkowej hali, nie przebudowanych kanałach przeglądowych, płycie do domywania autobusów i drodze przy CPN. A wszystko to jest przecież bardzo istotne dla dalszej działalności Zakładu.

I tak zebranie VI Koła ZSMP w ZAC dobiegło końca. Podsumujmy je słowami kierownika tego Zakładu J. Chlebdy: „...To Koło zaczyna się kręcić. Wykonaliście od lat nie zrobioną robotę”.

M.B.

Kronika ZSMP

fa” — Franciszka Orsza-
skiego.

Za wypracowane w ten sposób pieniądze — 30 tys. zł. — młodzieżowcy z ZTX mają zamiar zorganizować atrakcyjną wycieczkę.

★

Drgnęło ostatnio coś w V Kole ZSMP w Zakładzie Torów. Podczas zebrania Koła w dniu 13.07. wybrany został nowy Zarząd: Wiesław Rapacz — przewodniczący, Krzysztof Stysiał — wiceprzew. i Jolanta Kulka — skarbnik. Młodzież z V Koła zamierza podjąć prace na FASM, zorganizować kółko fotograficzne, nawiązać współpracę z Kolem ZSMP z Jednostki Wojskowej. Życzymy powodzenia.

(Dokończenie ze str. 1)

ków, premii regulaminowych, nagród. Zaś na koniec podajemy praktyczne informacje potrzebne każdemu, jak: zasady obliczania wynagrodzeń za dni nieobecności w pracy, metody ewidencji przebiegu i czasu pracy oraz rozróżnienia: co to jest nominalny, a co zegarowy czas pracy itp.

A. Z.: Tabele, premie, dodatki... A więc ten nowy system płac niewiele odbiega od starego. Zmieniają się chyba tylko wartości stawek?

A. K.: Ależ skąd! Jest tu pewna nowość, z trudem przecierająca sobie szlaki, gdyż przynajmniej, że temat jest trudny. Idzie mi o wartościowanie pracy motorniczych, kierowców i zaplecza. Opracowaliśmy w przedsiębiorstwie na podstawie teorii jak i naszego rozeznania taki system wartościowania pracy dla kierowców autobusowych i motorniczych, oparty o pięć podstawowych cech: wiadomości zawodowe, wysiłek psychofizyczny, odpowiedzialność, warunki pracy i wymagania moralne. Każda z tych cech jest stopniowana i punktowana, i możemy dojść do końcowej konkluzji, że dany pracownik otrzymuje tyle i tyle punktów i może otrzymać konkretną kategorię płacy. Przy czym pamiętając cały czas, że mamy do czynienia z człowiekiem, którego nie da się do końca wymierzyć i wyliczyć, danemu przedziałowi punktów odpowiada też przedział stawek płacowych. Nieduży, ale pozwalający uwzględnić te cechy ludzkie, których nie można punktami wyliczyć.

A. Z.: Czy innowacja ta jest już w pełni wprowadzona w MPK?

A. K.: My daliśmy metodę wartościowania pracy jako jedną z dwu możliwych przy ustalaniu płac pracowników. Mamy bowiem świadomość, że jest metodą nowatorską i nie wszyscy

Za co płacić?

będą ją chcieli stosować. Inną metodą będzie metoda tradycyjna: „no, dobrze pracuje, zasługuje”, a czasami „ma dużo dzieci, rodzinne kłopoty...”. W każdym razie kierownictwo zakładu w porozumieniu z przedstawicielami załogi musi wcześniej wybrać jedną metodę i tylko ją stosować. Po roku może sobie zmienić. Dziś jeszcze nie wiemy, kto jaką metodę wybrał, ale będzie wiadomo już za dwa tygodnie, bo od sierpnia wchodzi sprawa podwyżek.

Oczywiście trzeba sobie zdawać sprawę z tego, że wartościowanie pracy przy podwyżkach miałooby większy sens, gdyby nie ciężka sytuacja pieniężno-rynkowa. W związku ze stałym wzrostem kosztów utrzymania jest silna presja załogi na wprowadzenie podwyżek, i to nie podwyżek rozumianych jako wynik lepszej pracy, wyższych kwalifikacji, czy też wynikających z większych zysków przedsiębiorstwa, ale podwyżek rozumianych jako rekompensaty wzrostu kosztów utrzymania. Jak tu można w takiej sytuacji mówić o wartościowaniu pracy i jej nagradzaniu? Motywacyjna funkcja płac gdzieś zanika.

A. Z.: Mówił Pan o metodzie wartościowania pracy motorniczych, kierowców, pracowników zaplecza, a co z pracownikami administracji?

A. K.: Jak na razie zajęliśmy się tymi dwiema podstawowymi grupami pracowników płatnych godzinowo, czyli prowadzącymi pojazdy i zapleczem. Jak to się przetrze i sprawdzi, spójnimy zająć się pracownikami umysłowymi. Z tym, że tam wartościowanie

pracy jest wbrew pozorom trudniejsze, bo w ogóle ocena pracy biurowej czy też intelektualnej jest naszą (oczywiście w skali kraju, nie tylko przedsiębiorstwa) piętą Achillesową.

A. Z.: Dobrze. Idziemy zatem dalej po waszym „Przewodniku”. Mamy już zrobioną wycenę pracy, według tej skali, czy też tradycyjnie i dochodzimy do tabeli płac. Na ile ona uległa zmianie?

A. K.: Została rozbudowana. Ale nie wzduż, bo ilość kategorii zwiększyła się tylko o I (do X), lecz wszędzie, gdyż doszły jeszcze szczeble poszczególnych grup. Pozwoliło to nareszcie wynagradzać za lepszą i wydajną pracę, bo o ile zmiana kategorii może być przeprowadzona przy podwyższeniu kwalifikacji i dawniej, jeśli chciałem podnieść komuś płacę za dobrą pracę, to wpisywałem mu we wniosku o nie rzadko fikcyjnie podniesionych kwalifikacjach, teraz zaś zmiana szczebla dokonuje się tylko na podstawie oceny pracy pracownika. Tworzy to wprawdzie taką sytuację, że dobrze pracujący pracownik o niskich kwalifikacjach może więcej zarabiać od tego, który skończył ileś tam kursów kwalifikacyjnych, ale wydajność jego pracy jest po prostu niska. Uważam, że jest to słuszne.

A. Z.: Do tak ustalonych płac podstawowych dochodzą teraz premie regulaminowe i specjalne?

A. K.: Tak, i tu wręcz anegdotyczna sprawa, bo w „Przewodniku” napisaliśmy, że premia regulaminowa nie jest stałym i obowiązkowym składnikiem płacy, ale zależy od jakości wy-

konywanej pracy, i kierownicy, którzy od lat dysponowali tą premią, nagle bardzo się zdziwili, że mogą dać lub nie dać tych pieniędzy pracownikowi. Do tej premii dochodzą jeszcze premie specjalne, np. za oszczędność paliwa, silników SW-680... I okazuje się, że premie te spełniają swoje zadanie, bo jeśli jeszcze niedawno średni przebieg silnika autobusu Berliet wynosił 60-70 tys. km to dzisiaj wypłacamy premie za przejechanie w kilku przypadkach i 200 tys. km.

Poza tym, funkcjonują jeszcze w przedsiębiorstwie nagrody nietypowe, jak np. premia za dodatkowe zobowiązania wyzwalające ukryte i nie wykorzystane dotąd możliwości zakładów, druga to nagroda za realizację przedsięwzięć innowacyjnych przeznaczona dla pracowników, którzy twórczo podchodzą do swojej pracy — dla inżynierów, prawników, ekonomistów. Warunek podstawowy wypłacenia takiej nagrody to oczywiście wdrożenie tych przedsięwzięć w praktyce i konkretne korzyści dla przedsiębiorstwa.

A. Z.: I wreszcie pytanie ostatnie. Kto był głównym autorem nagrodzonej pracy? Czy wyróżniłby Pan kogoś ze swojego zespołu?

A. K.: Było to opracowanie robione w przedsiębiorstwie i dla przedsiębiorstwa, a więc były to rzeczy naszego autorstwa jak i sprawy, których pomysłodawcą był dyrektor naczelny lub ekonomiczny, czy kierownicy zakładów, a do nas należało tylko praktyczne rozwiązanie problemu. Jeśli chodzi o zespół współautorów „Przewodnika” to są nimi: Teresa Gałczyńska, Piotr Kolak, Marta Ostapowicz i Janusz Treła.

Przy czym, co warto podkreślić, są to młodzi ekonomiści, których średni staż pracy wynosi około 3 lata.

Rozmawiał: ADAM ŻYZMAN

Dlaczego odchodzą?

(Dokończenie ze str. 1)

ukończył klasę z danym zawodem przez przypadek. Stało się tak dlatego, że w klasach przez nich wybranych nie było już wolnych miejsc.

2. STOPIEŃ PRZYGOTOWANIA DO ZAWODU

Najbardziej wymowne będą liczby: 91 uczniów oceniło własne umiejętności negatywnie. Warto chyba przytoczyć kilka przykładów: „...w czasie 3 lat w warsztacie pracowałem najwyżej rok, reszta to albo pilnik albo miotła. A ponadto powinniśmy pracować trochę więcej na samochodach osobowych. Ja nie miałem na nich praktyki ani 1 dzień (elektromechanik)”. „...jako elektromechanik nie potrafię wykonać pracy, która należy do czynności mojego zawodu, ponieważ nie pracowałem z samochodami osobowymi ani razu w ciągu 3 lat, więc nie potrafię ustawić nawet zapłonu, co uważam, że jest podstawą elektromechaniki”. „...fatalna organizacja lekcji technologii w klasie drugiej... (IIIc)”. „...za mało jest praktyki, uczeń wykonywany jest jako tania siła robocza przy sprzątaniu... (IIIh)”. „...jako przyszły mechanik niewiele się nauczyłem zawodu — po prostu nie umiem... (IIIb)”. „...teoria nigdy nie zgadza się z praktyką zajęć... (IIIId)”. Najwięcej negatywnych opinii było w klasach kształcących w zawodach: elektromechanik, blacharz karoseryjny, elektromechanik pojazdów samochodowych. Myślę, że warto zwrócić też uwagę na propozycję zmian w szkolnictwie zawodowym, jakie mają tegoroczni absolwenci. Oto niektóre z nich: „...próbowałbym zgrać zajęcia praktyczne z przerabianym aktualnie materiałem... (IIIa)”. „...program zajęć jest dobry, ale realizacja zła... (IIIa)”. „...za dużo prac nie związanych z zawodem (sprzątanie, chodzenie po zakupach)... (IIIb)”. „...dawałbym więcej prac samodzielnych uczniom, tylko pod nadzorem pracownika... (IIIc)”. „...wprowadziłbym obowiązkowo przejście na kilku stanowiskach i co pół roku na inną zajezdni oraz na taksówkach... (IIId)”. „...uczniowie powinni mieć jednego lub dwóch stałych opiekunów w czasie praktyk w danym zakładzie... (IIIi)”. Zdecydowanie najczęściej, absolwenci zwracali uwagę na zredukowanie do minimum zajęć porządkowych na korzyść zajęć związanych z rzeczywistą nauką zawodu.

3. PLANY ZAWODOWE NA PRZYSZŁOŚĆ

Niepokojące jest, że tylko 130 uczniów zdecydowanych było podjąć pracę w MPK. Pozostali (50%) postanowili szukać pracy gdzie indziej lub nie byli jeszcze zdecydowani (badania przeprowadzono w maju 83 r.). Czytelników zainteresuje z pewnością od czego uzależniają swoje decyzje absolwenci ZSZ. Oto najczęściej wymieniane czynniki w kolejności zgodnej z częstotliwością w jakiej występowały:

- możliwość podjęcia pracy w wybranym przez siebie zakładzie MPK czy wręcz oddziale zakładu, jak również możliwość podjęcia pracy jako kierowca,
- odpowiednie zarobki,
- odpowiadający wybierającemu system pracy (inny niż czterobrygadowy),
- przyjęcie do technikum (dziennego),
- dojazd do pracy,
- atmosfera w miejscu pracy,
- fizyczne warunki pracy,

Zwraca szczególną uwagę fakt, że co trzeci absolwent zamierza kontynuować naukę (większość zaoceanie, równocześnie pracując). Przeważają technika różnych specjalności, chociaż są wyjątki: szkoła wojskowa, plastyczna, muzyczna.

A jak motywują swój wybór ci, którzy zdecydowali się odejść i szukać pracy w innych przedsiębiorstwach. Do najczęściej podawanych przez uczniów powodów należą:

- niskie lub za niskie zarobki („...po skończeniu szkoły brałbym 6-6,5 tys. zł, na dzisiejsze czasy to jest nie, zero... (IIIh)”),

— niedostateczne umiejętności w swoim zawodzie („...my trzecioklasiści chcielibyśmy naprawdę nauczyć się czegoś, a nie jak w tej chwili. Co robimy? Robimy wszystko tylko nie to, co jest nam potrzebne do kontynuowania naszego zawodu, np.: sprzątanie zajezdni, prace w warsztacie, na rzędziowni itp. Tylko co my mamy z tej praktyki? Nic i jeszcze raz nie. Jeżeli wybrałem ten zawód to z zainteresowania i chciałbym dalej je rozszerzać, ale nie w takich warunkach! Zależy teraz swojego wyboru! Jak mamy naprawiać samochody, jak jesteśmy kompletnie ciemni... (IIIh)”),

— szukanie bardziej atrakcyjnego miejsca pracy („...nie ma możliwości dorobienia się i pracy za granicą, jak w innych firmach... (IIIe)”),

— brak możliwości pracy jako kierowca z kategorią „B” („...nie ma przyjęć z zawodowym prawem jazdy „B”... (IIIb)”),

— system czterobrygadowy,

— zła organizacja pracy w MPK („...zapewnia się zarobki nie za wykonaną robotę, lecz płaci się jednakoowo wszystkim czy pracuje czy się obija... (IIIj)”).

CO Z TEGO WYNIKA?

Najlepszą próbą podsumowania będą chyba końcowe fragmenty cytowanej tutaj pracy, autorstwa Witolda Kochana. Oto co on sądzi na ten temat:

„Widać, że decydujące znaczenie dla ukształtowania pozytywnej postawy ucznia wobec zawodu i przedsiębiorstwa, jak również dla prawidłowego przebiegu procesów socjalizacyjnych i adaptacyjnych ma praktyczna nauka zawodu. Za jej pośrednictwem dochodzi do pierwszego kontaktu ucznia z przedsiębiorstwem, w którym w przyszłości ma zamiar pracować. Na zajęciach tych szkoła i zakład pracy mają szczególną możliwość wzmocnienia postaw pozytywnych wobec zawodu, ewentualnie zmiany postaw obojętnych czy wrogich. Czy jednak korzystają z tych możliwości? Wyniki przeprowadzonych przeze mnie badań pokazują, że niekoniecznie. Znakomita

większość niezadowolonych z wyboru szkoły bądź zawodu jako przyczynę podawała niedostateczne umiejętności zawodowe, wynikające z niewłaściwego przebiegu praktycznej nauki zawodu. Można przyjąć, że część opinii niechętnych wyszła od uczniów — „outsiderów”, którzy trafili do tej szkoły pod presją lub przez przypadek. Z pewnością jednak duża część negatywnych wypowiedzi pochodzi od uczniów, którzy wybrali nasz zakład jako interesujący i atrakcyjny. W takim wypadku opinie negatywne są przejawem zdrowego krytycyzmu i niegodzenia się z zastanymi tu nieprawidłowościami.

Jakie praktyczne wnioski wynikają z tych badań? Istnieje konieczność zmiany kształtu praktycznej nauki zawodu. Należy zmienić dotychczasowe proporcje czynności porządkowych i rzeczywistej nauki zawodu. Trzeba wprowadzić większą rotację stanowisk i zakładów, w celu bardziej wszechstronnego poznania specyfiki przyszłej pracy. Powinno się, w ramach pracy na jednym stanowisku czy zakładzie, zapewnić uczniom stałych opiekunów. Zapewni to sprawliwszą i bardziej miarodajną ocenę pracy ucznia na tych zajęciach, lepszą organizację samej pracy. Należy zwiększyć zakres samodzielności w wykonywaniu przez uczniów pracy. Konieczna jest lepsza koordynacja zajęć teoretycznych i praktycznych. Trzeba dokładnie informować rozpoczynających naukę w ZSZ o przyszłych szansach zatrudnienia, nie można dawać obietnic trudnych lub niemożliwych do spełnienia. Należy stworzyć młodym pracownikom warunki do kontynuowania nauki w systemie zaoceanym”.

PRZEMYSŁAW OSUCHOWSKI

Od Redakcji:

Ciekawi jesteśmy opinii czytelników. Co sądzicie o przedstawionych tutaj problemach. Zapraszamy do dyskusji.

◆ O naborze kandydatów do szkoły przyzakładowej dawno już zapomniano. Nadal jednak w tramwajach i autobusach wiszą tego typu ogłoszenia. Ba, są tacy co to myślą, że u nas jak na uniwersytetach — szykuje się dodatkowy nabór i zgłaszają się chętni. A może by tak zdjąć te wywieszki? Niech nas nie mąla z „ujotami”. U nas miejsc wolnych nie ma.

◆ Jeżeli tak dalej będziemy planować, to niebawem utoniemy w nadmiernych zapasach materiałowych, a bank w końcu wstrzyma nam kredyty. Wydaje się to być bardzo realne, gdyż może być jednak inaczej, jeżeli planujemy części zamienne do remontu maszyn nie wiedząc, co będziemy remontować?

◆ Trzeba przyznać, że gdzie indziej to czasami myślą. Wykonawcy zewnętrzni naszych inwestycji najczęściej przyjmują zlecenia na wykonanie, jeśli zapewnimy im materiały. Więc zapewniamy, obciążamy nasze środki i magazynujemy. Potem tworzą nam się zapasy nieprawidłowe, z czasem zbędne. Bank ma do nas uzasadnione pretensje, płacimy kary za przetrzymywanie na przykład bębnow po kablu, a wy-

konawcy mają spokój. Nie im się nie dzieje nawet wtedy, gdy terminów remontów nie dotrzymują.

◆ Wszystko wskazuje na to, że szykuje nam się nowa moda na przekraczanie planów. Poszczególne zajezdnie wystawiają na końcówki rezerwy autobusowe. Są przypadki, że nie ma planowanych wozów w ruchu, ale rezerwa wystawiona jest. Czyżby ludzono się, że się uda, rezerwa wykorzystana nie będzie, to i sprawność akuratna być nie musi?

◆ Przeważnie wszyscy na coś czekają; rolnicy na deszcz na przykład, a Zakład Sieci na dostawę kabli. Ponieważ deszcz ponoć zależy od opatrności to i bywa od czasu do czasu nawet w nadmiarze. Gorzej z kablem. No cóż, ten zależy niestety od ludzi.

◆ Na dole w biurze przy Brozka od paru tygodni funkcjonują zegary do odbijania kart przyjeżdż i wyjść z pracy. O dziwo, nie dość, że zegary jeszcze wiszą, to nawet są całkiem sprawne. Nie wszystkim się to podoba, bo trzeba być punktualnym. Ciekawe co też będą „mówić” statystyki o naszej punktualności? W pierwszej fazie karty nie obowiązywały dyrektorów, jako że ich czas pracy ciężko na-

zwać normowanym. Alieci załoga była co najmniej zdziwiona takim stanowiskiem no i szanowna dyrekcja też została zanumerowana i karty odbijać będzie.

◆ Pracownicy północnej strony wieżowca przy Brozka zastanawiali się 25 lipca br. jakie też zadanie wykonuje pogotowie z numerem — MPK-Kraków 1 — z numerem re-

31 dni w MPK

jestacyjnym KRB 098U. Jedni twierdzą, że nie przyzwyczajony do dobrych opom i jeżdżier, inni, że „wyrabia” normę paliwa. Samochód jeździł z dość dużą szybkością wokół ZNT, by potem z fantazją hamować, robiąc przy tym masę huków i zgrzytów. Nam się wydaje, że kierowca zawiał się na hamulce i w ten zabawny sposób je testował.

◆ Pragniemy ostrzec przy najmniej naszych czytelników przed niebezpieczeństwem ja-

zdy i wsiadania do wagonu 719, chociaż może należałoby ostrzec przed motorniczym, który 25 lipca kierował po południu „13”. Być może zapomniał w wozie doczepnym pozamykać szafy z bezpiecznikami? Skutek był taki, że drzwi odmykały się na przystankach i pasażerowie wsiadając i patrząc pod nogi rozbijali sobie głowy. Wprawdzie żadna głowa nie spadła, ale byłam świadkiem jej rozcięcia.

◆ Czyżby zajezdnie Wola Duchacka już pełną parą przygotowywała się do zimy? Otóż pewnego upalnego, lipcowego dnia autobus „104” 21195 jeździł sobie z zabezpieczoną szybą wyjścia awaryjnego w pokazywanych rozmiarów, grubości i długości drgiem drewnianym. Podziwiam optymizm i wiarę, że wyjście bezpieczeństwa potrzebne nie będzie lub, że zimą nie napada. Mimo wszystko jednak może nie wymienić istniejących oryginalnych mocowań?

◆ Co znaczy pierwsze wrzenie, mogą przekonać się wszyscy wchodzący do ZNT. Gustownie i pomysłowo zrobiona boazeria na tyle poprawiła estetykę wejścia do zakładu, że nawet poprawia się wchodzącym humor.

◆ Nie mogą natomiast mieć dobrego humoru pracownicy Głównej Dyspozytorni, którym niestety ślepy los wyznaczył na zmianie pracę pogotowia nr 812. Pewność, że będzie pracowało, jest taka sama jak wygranej w Toto-Lotka. Jak na razie nie ma mocnych i widoki zmian na lepsze żadne.

◆ Czynny już jest magazyn odzieżowy: — w poniedziałki, wtorki i piątki w godz. 6—13, w czwartki w godz. 13—16, w środy i soboty („pracujący”) — nieczynny. Wydział Gospodarki Odzieżą zapewniając, iż magazyn jest w pełni zaopatrzony we wszystkie artykuły, przypomina jednocześnie wszystkim pracownikom o terminowym pobieraniu należnej odzieży, obuwia i umundurowania.

◆ W całym kraju brakuje biletów zarówno tramwajowych, jak i autobusowych. Dwie drukarnie, które je drukują mają kłopoty z kolejną numeracją. A kłopoty zaczęły się od momentu, kiedy weszły w życie nowe ceny biletów. Aktualnie drukowane są w Częstochowie bilety dwuprzjazdowe ulgowe, natomiast w Poznaniu dwuprzjazdowe normalne i ulgowe.

(F.S.)

Kiedy dowiedziałam się, że przewodniczącą ORZ NSZZ Pracowników MPK w Zakładzie Napraw Autobusów wybrano panią JÓZEFĘ WŁODARCZYK, powiedziałam... „wybrano na tę funkcję właściwego człowieka”. Mogłam tak stwierdzić, ponieważ miałam już wcześniej okazję poznać panią Ziutkę i jej życiową pasję — działalność społeczną. Kiedy więc przyszedłam na umówione z nią spotkanie, zapytałam...

— Jak długo już łączy pani pracę zawodową ze społeczną?

Spółecznikiem trzeba się urodzić

— W MPK 25 lat, ponieważ tyle lat już tu pracuję. Między innymi pracując jeszcze w Bieńczycach pełniłam tam funkcję wiceprzewodniczącej Rady Oddziałowej w dawnych związkach zawodowych, później już tu w obecnym zakładzie przewodniczącej komisji socjalno-bytowej. Prócz pracy społecznej w przedsiębiorstwie, od 1976 roku jestem ławnikiem w sądzie dla dzielnic Podgórze — najpierw rodzinnym, a obecnie karnym. Wie pani, społecznikiem, to trzeba się urodzić. Ja to zawsze myślę o tym, co by ludziom można jeszcze pomóc, załatwić, żeby było łatwiej pracować, żyć...

— Ja to nie wiem, kiedy pani Ziutka śpi, pracuje, udziela się to tu, to znów tam... — wtrąca się do naszej rozmowy młody człowiek, pracujący razem z panią Włodarczyk. — Mam już dorosłe dzieci, więc i czasu teraz więcej. Przedtem też jakoś wszystko udawało mi się łączyć. A jeśli się te sprawy lubi i ma się z nich zadowolenie, to człowiek stara się jak najwięcej dać z siebie — przekonuje nas pani Ziutka.

— Jakie sprawy powierza pani jako przewodniczącej ORZ?

— Przychodzą do mnie ze wszystkimi sprawami. Nieraz nawet bardzo osobistymi. Spełniam więc różne misje.

— A co udało się pani ostatnio pozytywnie załatwić dla załogi zakładu?

— Mielismy limitowaną wodę mineralną do picia. Nie wystarczało jej. Podjęłam więc sprawę i teraz mamy już wodę w nieograniczonych ilościach. Zupełnie innego rodza-

ju sprawa była do załatwienia z kierownictwem naszego zakładu. Wśród dojeżdżających jest kilku takich pracowników, którym zupełnie nie pasowała praca na zmiany. Pracują więc teraz na jedną zmianę i już jest dobrze.

— Jak układa się pani praca z kierownictwem zakładu?

— Nie mogę narzekać. Nic nie dzieje się bez nas. Uczestniczymy przy rozdziale premii, przeszerzegowaniach, nagrodach i karach. Jeżeli chodzi o kary, to nie stosuje się ich od razu. Przeprowadzamy najpierw szereg rozmów z ta-

kim człowiekiem, bo przecież ważna jest profilaktyka...

— Kobiety, która by miała takie podejście do pracowników i takie zrozumienie, to jeszcze nie spotkałam... — włącza się do naszej rozmowy drugi już przypadkowy słuchacz, również pracownik zakładu.

— Mamy też komisję bufetową. Powołano ją z konieczności. Chodzi o sprawiedliwy podział towaru wśród pracowników. Jeżeli na przykład dostarczą do naszego bufetu mięso, to mój zastępca, Zbigniew Kotarba, idzie i rąbie go tak, aby było podzielne — by dla wszystkich, którzy go chcą kupić, starczyło.

— Jak pani ma marzenia, życzenia związane z pełnieniem funkcji przewodniczącej ORZ?

— Życzenia... żeby jak najszybciej oddana została stolówka dla pracowników ZNA, która zaprojektowana jest na wydawanie codziennie 90 obiadów, żeby ruszyło wreszcie budownictwo mieszkaniowe pod patronatem MPK, bo uważam, że byłaby to naprawdę piękna sprawa dla naszych pracowników. Marzy mi się też wychowanie młodych ludzi do pracy społecznej. Jednym z nich, o dużych predyspozycjach w tym kierunku, jest właśnie mój zastępca Zbigniew Kotarba, z zawodu tokarz, człowiek bardzo młody. Chciałabym jeszcze, żeby nam było wszystkim dobrze, żeby nam się spokojnie żyło...

A ja pani Ziutko życzę bardzo dużo satysfakcji z efektów pracy społecznej, w którą tak dużo wkłada serca.

MARIA BUBACZEWSKA

Będą nowe działki

Jednym z tematów, jakie przedstawione zostały na egzekutywie KZ PZPR w dniu 28 lipca br., była sprawa uzyskania przez przedsiębiorstwo ziemi pod nowe ogrody działkowe dla pracowników, emerytów i rencistów MPK, na przydział których czeka około 200 osób.

Całość spraw związanych z załatwianiem przez przedsiębiorstwo ziemi pod działki, zreferowała zastępca dyrektora ds. pracowniczych Stanisława Kostro. Podpisana została już umowa z naczelnikiem gminy Liszki. We wrześniu br. koło wsi Morawica, niedaleko zalewu, przedsiębiorstwo ma otrzymać w zamian za wzmocnienie linii autobusowej do Rybnej 5 ha ziemi.

Również w zamian za wzmocnienie linii autobusowej, podpisana została informacja z naczelnikiem gminy Mogilany, co do przydziału około 5 ha ziemi pod działki we wsi Gaj.

We wsi Pielgrzymowice, gmina Michałowice, rolnik chce odprzedać naszemu przedsiębiorstwu około 2,60 ha, stosunkowo wysokiej jak na działki klasy, ziemi. Teren jest uprawiany, posiada wodę, elektryczność. Naczelnik gminy nie wyraża jednak zgody na sprzedaż. Żąda od MPK linii autobusowej. Niestety, zapewnienie otrzymania nowej linii autobusowej, jest na razie nierealne.

W gminie Wielka Wieś, we wsi Giebułtów, jest możliwość wykupu przez MPK 2,5 ha zie-

mi pod działki. Ziemia ta jest własnością gminy, ale... wojewódzki konserwator przyrody z uwagi na bliskie sąsiedztwo narodowego parku kultury, nie wyraża na to zgody. Przedsiębiorstwo wystąpiło z odwołaniem od tej decyzji.

St. Kostro poinformowała jeszcze o świadczeniach przedsiębiorstwa na rzecz nowych ogrodników działkowych, a więc o ogrodzeniu nowo zakupionych terenów czy zabezpieczeniu na nich wody. Z drugiej strony o odpłatność przyszłych użytkowników za przydzieloną działkę, która wynosić będzie około 20 tysięcy złotych. Również o odpracowanie pewnego procentu na rzecz ogrodu działkowego, które to odpracowanie, rzecz jasna, nie może pomniejszyć wymienionej wyżej sumy odpłatności za działkę.

Ziemia w Morawicy — gmina Liszki, powinna być przejęta przez MPK w roku bieżącym, nie stoi na przeszkodzie, aby do dnia 7 września br. uzyskać definitywną odpowiedź co do terminu przejęcia i wielkości działek.

Tyle więc na razie o formalnościach związanych z przejęciem czy wykupem przez przedsiębiorstwo ziemi pod przyszłe, pracownicze ogrody działkowe.

Jeżeli zaś chodzi o ostateczny ich rozdział, wśród starających się o nie osób, to najmniej jest tym NSZZ Pracowników MPK.

M.B.

LISTY

POLEMIKI

OPINIE



Sklep firmowy

Wszystkim znana jest sytuacja rynkowa w kraju, trudności z nabywaniem np. szklanki, skarpetek, rajtuzów czy innych artykułów, po które, gdy się poją, natychmiast ustawia się kolejka przed danym sklepem.

Ostatnio przy ul. Długiej zauważyłem sklep, a na nim szyld: Sklep pracowniczy „POLMOS”. Zastanawiam się więc czy MPK nie powinno mieć takiego sklepu tylko dla swoich pracowników, a nawet dwu — jednego w Śródmieściu, drugiego w Nowej Hucie. Teraz, gdy dużo lokali handlowych nie ma użytkowników, nie byłoby chyba trudności w ich otrzymaniu, a reszta należałaby do DGO i do działu żywienia w MPK. Można by utworzyć tzw. sklepy ogólnokolonialne, tj. z artykułami spożywczymi nie psującymi się i z artykułami przemysłowo-odzieżowymi.

Wiem, że to trochę zachodu dla wspomnianych działów, ale gra jest warta świeczki. W związku z tym można by zlikwidować przy DGO komis, który jest (lokalizacja!) trochę w nieporęcznym miejscu. Rolę komis przejęłyby wspomniane sklepy. I tu uwaga: należy jednak wprowadzić „komisowe” przynajmniej 5 proc. dla pracowników MPK, a dla innych osób 15 proc. Zdawać w komis mogliby wszyscy, nie tylko pracownicy MPK i rzeczy sprzedawane w komisie też dostępne wszystkim.

Może w tej sprawie wypowiedzieliby się pracownicy, a potem kierownictwo przedsiębiorstwa i naszych organizacji społeczno-politycznych. Niżej podpisany z miejsca angażuje się do sklepu jako prowadzący.

Specjalista ds. socjalnych
STANISŁAW RUDKO

Kronika wypadków

Mechanik samochodowy, Jan Zawłocki z ZAC, w dniu 9 lipca br., podczas regulacji hamulca, skaleczył trzeci palec lewej ręki. Przyczyna wypadku obiektywna. Zwolnienie lekarskie — na razie 19 dni.

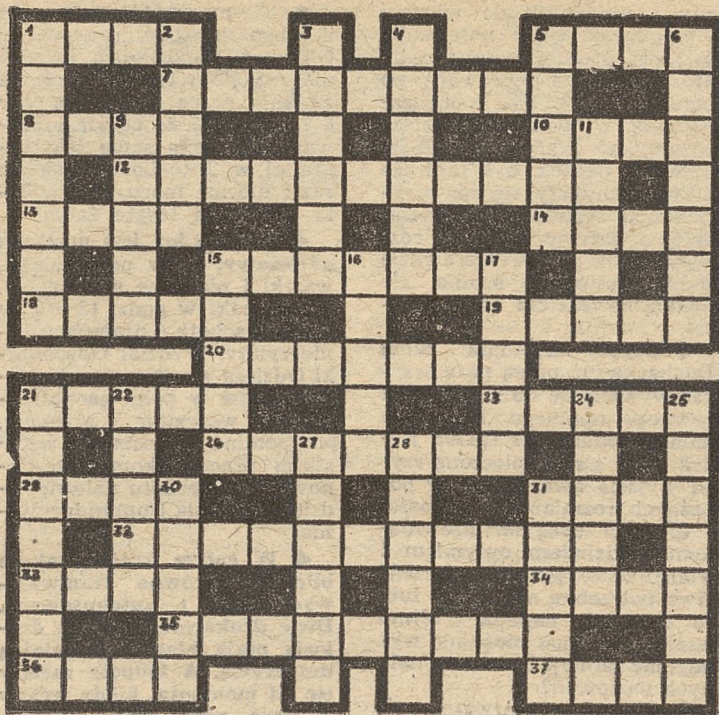
Motorniczy, Kazimierz Sawczak z ZTP, najechał w dniu 11 lipca br., tramwajem linii „8” na tramwaj linii „19”, w wyniku czego doznał rozcięcia lewego kolana. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — na razie 8 dni.

Ślusarz, Janusz Wąsik z ZTH, w dniu 13 lipca br., gdy podczas przepychania wózka wagonów nastąpiło uderzenie się drążka z szyną, uderzył ręką o wózek, w wyniku czego doznał pęknięcia paznokcia kciuka prawej dłoni i skaleczenia opuszki. Przyczyna wypadku obiektywna. Zwolnienie lekarskie — 8 dni.

Elektromechanik, Zbigniew Świeży, z ZAP, w dniu 18 lipca br., podczas wymiany akumulatora, doznał zachłapania oka kwasem. Wina poszkodowanego, który nie zachował należytych środków ostrożności przy pracy. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

Sprzątaczką, Wiktoria Wątor, z Zakładu Nadzoru Ruchu, przyćnięta została w dniu 21 lipca br. drzwiami tramwaju linii „1”. Wymieniona doznała stłuczenia lewego uda. Wina motorniczego. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

M.R.



tor prędkości w skrzyni biegów. 2) Przepląta przez Beskidy. 3) Lew morski + uchłaki + uszatki. 4) Wyrzuca się tam niepotrzebne rzeczy. 5) Osobnik, gość lub ktoś. 6) Autokrata, tyran. 9) Gotówka, pieniądze. 11) Dwójka lub piątka. 15) Dostojnik muzułmański w oborze. 16) Ubezpiecza w czasie postoju. 17) Marusia z „Czterech pancernych i psa”. 21) Dział gramatyki zajmujący się opisem form wyrazowych. 22) Rodzaj literacki. 24) Wysadza desant na brzeg. 25) Sześciu gitarzystów. 27) Graniczy z tajgą. 28) Nieodczowna dla korniszonów. 30) Lipcowy solenizant. 31) Cel pielgrzymek muzułmanów z całego świata.

Rozwiązania prosimy nadsyłać pod adresem redakcji.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 8

POZIOMO: 1) termodynamika, kregosłup, nora, Kali, Atlas, fakir, knaga, magma, rylec, ołsa, aura, kiła, araukaria, Aleksandretta.

PIONOWO: transformacja, mara, Dygat, nisza, mruk, aklimatyzacja, krakelura, Patagonia, armco, Lagos, Skawa, Laura, zjazd, arak, kijs.

SPROSTOWANIE

Jak z pewnością zauważyli zwolennicy naszej krzyżówki, w hasłach krzyżówek nr 7 i 9 błędnie podaliśmy hasła. I tak, w K. nr 7: pionowo 2) Rybie gody (rozwiązanie — tarło), 14) Sito (przetak). W K. nr 9: poziomo 26) Usamodzielnienie się, uniezależnienie (autonomizacja). Serdecznie przepraszamy!

Autor

POZIOMO: 1) Świątynia grecka z posągami bóstwa. 5) Dawny oryl. 7) Sztuka teatralna T. Różewicza. 8) Sklep z antykami. 10) Rewolwer bębnowy. 12) Część Krakowa z Lasem Wolskim. 13) Rzadkie imię żeńskie. 14) Buddyjska świątynia w Japonii. 15) Najwięcej zedrza obuwia. 18) Rzymska nazwa terenów zamieszkałych w starożytności przez plemiona celtyckie. 19) Krzyżówka roślina z Mek-

syku. 20) Element wyposażenia wędki. 21) Błysk fotograficzny. 23) Najmniejszy napastnik drużyny „Śląsk” Wrocław. 26) Utrata zdolności chodzenia. 29) Na granicy USA i Kanady. 31) Wieczorem. 32) Opiekun sierotki Marysi. 33) Mieszkanie karpi. 34) Oszustwo na spodniach. 35) Rodzaj prądnic w samochodach. 36) Używa go nerwowi fryzjer. 37) Argument przeciw komuś.

PIONOWO: 1) Multiplikacja.

HUMOR

Dialog w bibliotece na Bro-

zka:

— Chciałem wypożyczyć kilka książek.

— Czy to ma być coś leższego?

— Wszystko mi jedno, przyjechałem autem.

*

— Nie wstyd panu — zwraca się sędzia do leżącego oskarżonego o okradanie magazynów — zajmować się takim procederem w pańskim wieku?

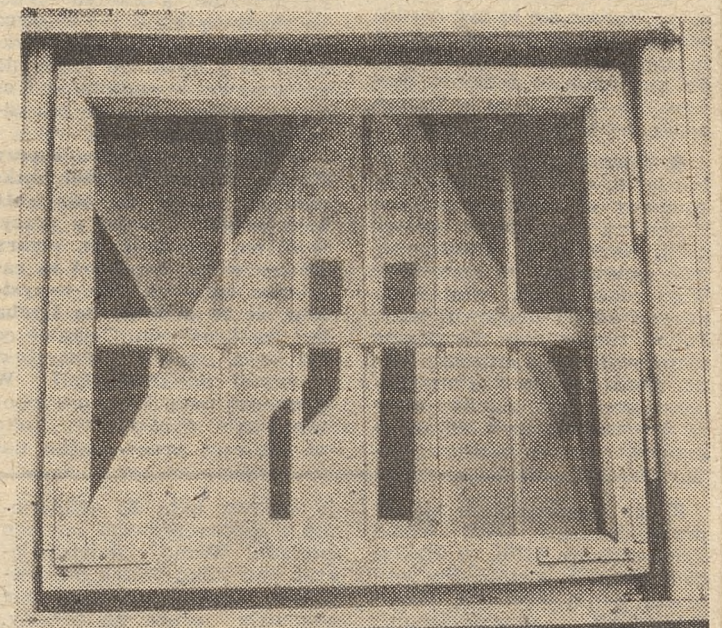
— No cóż, w latach mojej

młodości magazyny były lepiej pilnowane...

*

Kierownik do pracownika: — Panie Malinowski, kilka razy w tygodniu spóźnia się pan do pracy i zawsze tłumaczy się pan, że zachorowała pani żona. Czy nie wydałby się panu podejrzanym taki powód, gdyby pan był na moim miejscu?

— Hm. A wie pan, panie kierowniku, że ja też się czasem zastanawiam, czy ona przypadkiem nie symuluje.



Pojeździłam sobie na gapę

Znam takich, którzy z jeżdżenia „na gapę” zrobili sobie sport i wyczynami swoimi, sprowadzającymi się właściwie do okradania MPK chwalać się publicznie. Znam także i takich, co to ewentualną wpadkę i związaną z tym karę pieniężną w kalkulowali w ryzyko jazdy na gapę — obliczyli mianowicie, że zaoszczędzone na jeździe bez biletu pieniądze nigdy nie dorównają kwocie grzywny, nawet po jej podwyższeniu. Nie jest to typem sportsmenki, a na liniach innych niż do pracy (na którą mam kartę) jeżdżę tak rzadko, że nie mam szans zaoszczędzić na mandatach, toteż po prostu kasuję bilety w autobusach i tramwajach.

No tak — kasuję, jeśli je mam. A dlatego właśnie, że jeżdżę rzadko, to ich przeważnie nie mam. Powody są różne: zwykłe zapomnienie, brak kiosku pomiędzy domem a przystankiem, pozostawienie w innej torebce, niemożność zakupu biletów wieczorem lub w święta, itp. Co się w takich przypadkach robi? Zebrze wśród pasażerów, co nie zawsze daje rezultaty, bo albo mają karty, albo dają o sobie znać zwyczajna nieuczynność. Pozostaje kierowca miejskiego środka lokomocji. Cóż, kiedy mimo zapewnień w prasie, że kierowcy i motorniczowie zobowiązani są do sprzedaży biletów, mimo wywieszek w pojazdach, zaopatrzeni się tą drogą w bilety należy do iluzji. Miałam już dawno do Was o tym napisać — niechbym w odpowiedzi została przez kogoś kompetentnego odarta ze złudzeń, albo kierowcy zmuszeni do respektowania zarządzeń, jeśli rzeczywi-

ście takowe zostały wydane — ale nie chciałam być gołosłowna. Piszę więc po uzyskaniu przy świadkach ewidentnych dowodów. Oto 21 lipca wypadło mi niespodziewanie przed godz. 21, pokonać autobusami trasę z ul. Wileńskiej do ul. Karmelickiej. Wsiadłam więc najpierw w „124”, a że kioski o tej porze pozamykane, od razu liczyłam na kierowcę autobusu o numerze bocznym 15015. Oczywiście, nie miał biletów. Pomyślałam: niech no mi tu przyjdzie jakiś kontroler... i usiadłam bezczelnie naprzeciwko lusterka kierowcy, aby i on nie miał wątpliwości, że jadę na gapę. Na Montelupich przesiadłam się do autobusu 139 (nr boczny 11500) i historia powtórzyła się. Tyle że wdałam się w rozmówkę z kierowcą — dlaczego nie ma biletów. Oświadczył, wyraźnie dumny z siebie, że nie ma, bo po prostu odmówił przyjęcia biletów do sprzedaży. Więc i tym razem zademonstrowałam postawę gapowicza. Udało się. Powtórzyłam jeszcze eksperyment w autobusie 124 (nr boczny 11477) w dniu 24 lipca o godz. 10.30. I tym razem przemierzylam trasę Wileńska — Dworzec Gł. za darmo i ze spokojnym sumieniem, jako że była niedziela.

W taki to sposób podszkoliłam się w jeździe na gapę i przestałam się dziwić tym, co to kalkulują. Dziwię się tylko, że nie kalkulują tam w MPK. Przecież taki niedzielny gapowicz, jak ja, ma moralne prawo (bo formalne pewnie by przegrał) zbijać kontrolera, jeśli by zachciał z braku biletu wyciągnąć konsekwencje. I byłam świadkiem widu tego typu awantur. Tylko po co? Nawet wielka to uciążliwość dla kierowcy i przecież płatna, duża wyгода dla pasażera, a dla MPK czysty zysk. A jeżeli powszechna i obowiązkowa sprzedaż biletów przez kierowców i motorniczów jest nie do przeprowadzenia, to nie zwracajmy głowy pasażerom, nie narażajmy ich na nieprzyjemności i odwołajmy sprzedaż biletów w MPK i w innych pojazdach. Nie będzie złudzeń, pasażerowie będą musieli nosić przy sobie znaczne zapasy biletów. Ci z Krakowa, a przyjezdni zapas gotówki na mandaty.

A tak bez kpiny, to pora by rozwiązać ten blahy w końcu problem „wewnę lub wewnę”.

M. Z.

(nazwisko i adres do wiadomości Redakcji, żeby mi nie policzono tych trzech gapowych kursów)

Nasz specjalista od „mieszanki” udał się na zasłużony urlop. A że jest to człowiek niezastąpiony, darując nam Czytelnicy brak tego stałego serwisu. Postaramy się natomiast o namiastkę, zresztą tekst zaczerpnięty także ze swobodnej mieszanki, za jaką można uznać arcypradną książkę Juliana Tuwima „Cicer cum caule — czyli groch z kapustą”. Są tu pomieszczone przedruki ciekawych, dziwacznych, zabawnych i niesamowitych doniesień prasowych, w większości z ubiegłego stulecia. Oto związana poniekąd z działalnością naszego przedsiębiorstwa relacja — jak komentuje Tuwim — „o zdumie-

niemi. W konstrukcji zachowane zostały wszelkie warunki bezpieczeństwa; zapalanie zaś motoru odbywa się za pomocą iskry elektrycznej z akumulatorów, wskutek czego nie ma najmniejszej obawy, aby nastąpiła eksplozja. Zatrzymać taki powóz można w każdej chwili przez proste przesunięcie dźwigni, a nadto są i hamulce bezpieczeństwa.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że ekwipaże systemu Benza, a prowadzone przez pana Alfreda Grodzkiego, mają rację bytu i niewątpliwie z czasem usuną potrzebę używania koni, jako siły pociągowej. Ale nastąpi to tyl-

ZAMIĄST

MIESZANKI

wających, oszołamiących, niewiarygodnych, niestychanych, wstrząsających nowych postępach i wynalazkach w dziedzinie techniki — opis powozu z motorem, zamieszczony w „Wędrowcu” w r. 1896”, zatytułowana:

NIE-DO-WIARY

Aby się cała ta nieprawdopodobna historia o „samojazdach” czy „samochoinach” (bo jak je nazwać?) nie wydała komuś naszym wymysłem lub fantazją, dołączamy towarzyszącą opisowi rycinę.

Jak ongi rowery, tak obecnie powozy z motorami, po raz pierwszy sprowadzone tutaj, wywołują ogólne zaniepokojenie, nie tylko dla prowincjonalistów, lecz i rdzennych warszawiaków. Na oko widzi się powozik lub elektryczkę amerykańską, o wydłużonym w tyłu pudle, podobny wszakże do wielu, jakie spotykamy w Alejach Ujazdowskich, przykrytych cicho na gumowych kołach, które w ruch wprowadza mniej lub więcej racza para koni. Otóż zamiast koni, w nowych powozikach mamy motory, najzupełniej zastępujące szlachetne zwierzęta. Ekwipaże zaopatrzone są w motory benzynowe pracujące bez żadnego zapachu i przebiegające 19 wiorst w godzinę.

Jednorazowe wypełnienie aparatu benzyną starczy na przebycie dystansu od 100 do 120 kilometrów, szybkość zaś jazdy reguluje się dowolnie. Kierowanie odbywa się nadzwyczaj łatwo, za pomocą przyrządu arcydokładnego, i jest pewniejsze, aniżeli kierowanie

ko wóczas, kiedy cena powozów stała się przystępniejszą, bo koszt używanej benzyny (1 i 1/4 kop. na wiorstę) dorównywa kosztowi żywienia koni, powóz z motorem najtańszym na dwie osoby kosztuje obecnie 1350 rs., a karetka na 6 osób łącznie z kierowcą — aż 3400 rs. Jest to bądź co bądź duży wydatek, na jaki mało kto może sobie pozwolić, więc do praktycznego i powszechnego użytku nowe ekwipaże z motorami jeszcze nieprędko dadzą się zastosować. Ale niewątpliwie z biegiem czasu i przy konkurencji wielu fabryk, znaczna zniżka, jak to się stało z rowerami, nastąpi, a wtedy znikną z ulic miasta konie, i dzieci warszawskie z XX-go stulecia, dopiero wyjechawszy gdzieś na wieś bardziej oddaloną, będą podziwiać czworonogie rumaki w naturze.

Ha! Wszystko to być może, lecz, jak w bieżącej chwili powozy z motorami, mknące bez koni, długo jeszcze nie przestaną być podziwiane, nie tylko przez dzieci, na ulicach Warszawy.

*

Tyle ubiegłowieczny „Wędrowiec”. A u nas kanikuła trwa, toteż podajemy to wakiacyjne czytadło, aby nasi Czytelnicy pędząc na wczasy mechanicznymi rumakami, obowiązkowo z „Sygnalami MPK” w ręce, mogli porównywać, przeliczać... tylko z tymi wiorstami, kopiejkami i reńskimi mogą być kłopoty — zabierzcie z sobą pradiadków.

Podał do druku: Z. ZYG.



Parę tygodni temu powiększono pętle autobusową w Łagiewnikach. Jeżeli jest to ostateczne zakończenie prac to wykonawcom gratulować nie można. F. S.