

Städtische Strassenbahn Krakowska Miejska Kolej Elektryczna

STANISŁAW PIĘTAK

Wieńce i igły

Niebieski tramwaj rozwozi po mieście
trujący jak czekanie zapach.
Nad nim chmury wezbrane w olów,
w deszczu szeleście
tak samo, tak samo idące ku oczom.
Jestem znów błądy i z lękiem szukam krwi
na snami pokłutej, w mroku zgubionej
poduszce.
Przy mnie utwory moje związane w książkę
jakby w supel żył.
Znowu krzyk przeczuć zachodzi im drogę
palącym jak dym niebem zamkniętym
i wrogiem.



Zdjęcie zostało wykonane przed laty na Placu Wolnica, na tle „1”, której trasa prowadziła właśnie z tego Placu do Dworca Głównego. Wśród stojących tu tramwajarzy rozpoznajemy tyłko drugiego z prawej, pana Kwistka i trzeciego z lewej, pana Łękawskiego — konduktora, motorniczego, a później prowadzącego szkolenie młodych kadr motorniczych. Inne archiwalne zdjęcia — patrz str. 6.

Nie przebrzmiały jeszcze echa uzyskania wysokiej nagrody w konkursie Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego za przewodnik płacowy MPK — uznano go za wzorowy i wiodący przykład korzystania z uprawnień, jakie daje reforma gospodarcza — a tu szykuje się kolejna, prawdziwa rewolucja. 5 sierpnia „Rzeczpospolita” podała założeń projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie zasad wynagradzania pracowników zatrudnionych w społecznych zakładach pracy oraz projektu ustawy, zezwalają-

wystąpiła do Ministerstwa Pracy, Placy i Spraw Socjalnych o wyrażenie zgody na uruchomienie prac nad eksperymentem, przedstawiając też wymaganą, pozytywną opinię organu założycielskiego (Zarządu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej) — wstępna zgoda uzyskana. 18 sierpnia przewodniczący Rady Pracowniczej, a jednocześnie animator wszystkich działań związanych z eksperymentem, Andrzej Kochan przekazał wiceministrowi administracji gospodarki przestrzennej Czesławowi Koteli w czasie jego niezapowiedzianej wizyty w

placy? Przede wszystkim umacniając pozycję wynagrodzenia podstawowego poprzez włączenie do niego wielu dodatkowych składników. Po co np. osobno naliczać dodatki zmianowe dla osób pracujących w systemie 4-brygadowym lub prowadzących pojadzy nadgodziny i cały wianuszek dodatków eksploatacyjnych, gdy wynikają one z regulaminu i grafika pracy? Po co wyszczególniać w zapleczu dodatki szkodliwe, gdy wszyscy pracują w takich warunkach? Można je z powodzeniem włączyć do płacy zasadniczej. Podobnie ma się sprawa

Załatwić sprawy możliwe do załatwienia

O kompetencjach radnego i nowej ustawie o radach narodowych rozmawiamy z PIOTREM KŁAKIEM — wiceprzewodniczącym Komisji Gospodarki Komunalnej, Łączności i Komunikacji Rady Narodowej m. Krakowa.

— Przed rokiem powiedział Pan: „Liczę na nową ustawę o radach narodowych, która da nam większe możliwości i uczyni z nas instytucję mogącą wpływać na bieg spraw.”
— Ustawa już jest.
— A czy spełniła pańskie oczekiwania?
— Trudno powiedzieć. Na oceny jeszcze za wcześnie; przecież nowe zarządzenia dopiero wchodzi w życie. Sama uchwała jest budująca, ale to za mało. Najważniejsza jest jej konkretna realizacja. Jak ona będzie przebiegać — czas pokaże.
— Wielu ludzi nie wierzy, że radny nawet przy najlepszych chęciach może cokolwiek załatwić...
— Dotychczas tak było, niestety. Złożyło się na to kilka przyczyn...

...wiele kontakt z prezesem spółdzielni, ale na przydział mieszkania nie ma wpływu.
— Ale chyba nie brak wiedzy o kompetencjach radnych jest głównym powodem przekonania o ich niemocy?
— Oczywiście. Że radny bywa bezradnym — to prawda. Niestety, nadal spotykam się z załatwianiem spraw po tzw. linii administracyjnej. W rezultacie wiele społecznie ważnych interesów rozbija się o mur przepisów i paragrafów. Radny nie tu pomóc nie może, a jeśli nawet coś udaje się załatwić to trwa to latami.

— Jest nadzieja na zmiany?

— My w tej kadencji chyba już się zmian na lepsze nie doczekamy.

— Raz jeszcze przytoczę Pana słowa sprzed roku: „Widzę szansę na lepszą współpracę z dyrekcją MPK, która dotychczas nie wykozystala moich możliwości jako radnego... Czy coś się zmieniło?”

— Tak. Bardzo wiele. Współpraca z dyrekcją jest. Uzgodniliśmy jej kierunki. Działania konsultujemy na naradach kwartalnych.

— Co jako radny i wiceprzewodniczący Komisji Gospodarki Komunalnej, Łączności i Komunikacji Rady Narodowej m. Krakowa...

Wchodzimy w eksperyment płacowy

cej przedsiębiorstwom na wprowadzanie własnych systemów wynagradzania. Oba są zgodne w jednym: nie przewidują żadnych dodatkowych środków na ich realizację. Projekt pierwszy uzyskał rychło wśród zainteresowanych miano „uchwały 135 bis”, gdyż praktycznie dodawał do niej jedynie ustalenie pułapu wynagrodzeń (na 16 tys. zł płatnych miesięcznie i 60 zł godzinowo) i sankcjonował możliwość włączenia do płacy zasadniczej niektórych zmiennej składników i rekompensat pracowniczych (ich los i tak wydaje się przesądzony). Projekt ustawy idzie dalej, zapala wreszcie zielone światło dla wdrożenia eksperymentu płacowego. Już w 10 dni później dyrektora wraz z Radą Pracowniczą

MPK wstąpiła, krytyczną opinię o projekcie ustawy. Obecnie opinia ta, usankcjonowana przez dyrekcję i Radę Pracowniczą, przesłana została zainteresowanym resortom i wszystko wskazuje na to, że będzie przedłożona Sejmowi jako oficjalne stanowisko prawie wszystkich komunalników.

Istota eksperymentu sprostawa się do jednego stwierdzenia: płaca musi odzwierciedlać faktyczny wkład pracy i być czytelna dla pracowników. Nie robisz — nie masz lub uzyskujesz minimum. Robisz — wiesz dokładnie, ile zarobisz. A więc koniec z nieodmówieniami, pozorowaniem pracy, no i z długim, nieczytelnym paskiem wypłat. Jak jednak w praktyce osiągnąć tak silną, motywacyjną funk-

wa z „trzynastką”, rekompensatami. Inny problem: już w tym roku zlikwidowaliśmy szereg „martwych” kategorii zaszerzegowania — teraz jest szansa, by zniknęły zupełnie, tak żeby te, które pozostaną, stanowiły autentyczny bodziec awansu i podnoszenia kwalifikacji.

Silna płaca zasadnicza może też wchłonąć część premii, przydzielanej na zasadzie „czy się stoi, czy się leży”. Niech wynosi nieco mniej, np. 10. 15 proc., ale niech będzie przysznawana za wykonanie jasno sprecyzowanego zadania. Podobnie ma się rzecz z nagrodami — dopracowaliśmy się ich w przewodniku płacowym kilkunastu. Czemu teraz nie spróbować wprowadzić

(Dokończenie na str. 5)

— Radni tłumaczą, że to tylko brak dostatecznej informacji o tym, co robią.

— Jest w tym trochę racji. Wprawdzie problematyka każdego posiedzenia jest szeroko publikowana w prasie, ale informacje są zbyt ogólne. Bezpośrednia praca radnych nie dociera do wyborców. Dlatego społeczeństwo nie bardzo wie co radny może. Ilu jest takich, którzy zwracają się do mnie z prośbą o załatwienie mieszkania. A radny w tej materii nie może nic; może co najwyżej ułat-

(Dokończenie na str. 2)

Obradowała Rada Pracownicza Przedsiębiorstwa

26 sierpnia br., odbyło się już trzecie z kolei posiedzenie Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa, poświęcone sprawom organizacyjnym Rady, a mianowicie — zaopiniowaniu statutu MPK i ustaleniu terminu Zebrania Ogólnego Delegatów Przedsiębiorstwa, na którym dokonane zostanie jego zatwierdzenie oraz zatwierdzeniu umowy między Radą Pracowniczą a Zarządem NSZZ Pracowników MPK. Program posiedzenia Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa przewidywał również omówienie zmian systemu placowego.

Statut MPK będzie naczelnym aktem prawnym, obowiązującym w przedsiębiorstwie. Taki wzorcowy Statut dla MPK opracowany został na prośbę Rady Pracowniczej przez mgr Andrzeja Majdanę z Zespołu Radców Prawnych, na bazie ustawy o przedsiębiorstwach państwowych i samorządzie. Zebrani, po krótkim zapoznaniu się z jego treścią zgłosili istotne poprawki, które zostały uwzględnione. Trzeba dodać, że ten zredagowany przez mgr. A. Majdanę akt prawny, jest czytelny i przejrzysty. Do czasu Zebrania Ogólnego Delegatów Przedsiębiorstwa, które wyznaczono na dzień 29 września br., Statut ten zostanie dla wszystkich członków Rady powielony i rozdany do poszczególnych jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa.

Przewodniczący Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa, Andrzej Kochan, przedstawił szczegółowy projekt umowy z NSZZ Pracowników MPK. Projekt ten jest niczym innym jak dokładnym podziałem zakresu zadań i kompetencji.

Kolejną sprawą, przedstawioną na posiedzeniu Rady Pracowniczej, było zatwierdzenie programu wdrażania eksperymentu placowego w MPK oraz ustalenie form udziału załogi w kształtowaniu nowego systemu plac. Chodzi przede wszystkim o uproszczenie — zmniejszenie ilości czynników składających się obecnie na placę. Szczególnie zagmatwane są obliczenia plac kierowców i motorzystów. Cały szereg dodatków, „utopionych” zostanie w stawce płacy zasadniczej. Przed przystąpieniem do nowego systemu placowego, przeprowadzona zostanie szeroka konsultacja z załogą.

Ostatnim punktem obrad, było omówienie różnych nurtujących członków Rady Pracowniczej spraw. Między innymi podnoszona była kwestia aktywnego organizowania rad pracowniczych w zakładach i również aktywnego udziału członków Rady Pracowniczej we współgospodarowaniu i zarządzaniu przedsiębiorstwem, na różnych szczeblach — zgodnie ze Statutem Samorządu.

(M. B.)

Zaproszenie do działania

Działająca od 4 listopada 1982 r. Zakładowa Rada PRON MPK serdecznie zaprasza do działalności wszystkich pracowników MPK. Chętnych prosimy o zgłaszanie się do wymienionych działaczy PRON: B. Kowalczyka (Wydział Ogólny), J. Sokołowskiego (Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnych), J. Nęcka (ZAC), W. Kasperczyka (ZNT), B. Kaczmarka (Zakład Nadzoru Ruchu), J. Piotrowskiego (ZTP), B. Raczka (Zakład Transportu), W. Michalskiego (ZZ ZSMP), R. Stanika (ZZ ZSMP).

(—) Przewodniczący Zakładowej Rady PRON w MPK Kraków mgr inż. BOGDAN KOWALCZYK

Sprostowanie

Do artykułu „Co z majątkiem byłych związków zawodowych”, zamieszczonego w numerze 14 „Sygnałów — MPK” z br., wkradły się dwa błędy: jednym z członków komisji zdawczo-odbiorczej ze strony przedsiębiorstwa, był przedstawiciel Działu Inwentaryzacji, a nie jak zostało podane, Organizacji i Zarządzania, a nazwisko jego brzmi Andrzej Marynowski, a nie jak zostało podane Malinowski. Za pomyłki przepraszamy.

Podziękowanie

Tą drogą składam serdeczne podziękowanie wszystkim tym pracownikom MPK, którzy bezinteresownie oddali krew dla ratowania życia mego męża JANA LACHMANA.

STEFANIA LACHMAN, ZET Nowa Huta

Złatwić sprawy...

(Dokończenie ze str. 1)
ności i Komunikacji Rady Narodowej m. Krakowa może Pan zrobić dla swojego przedsiębiorstwa?

— Moja rola? Jestem przede wszystkim łącznikiem. Jeśli podczas sesji omawia się problemy związane z komunikacją, przekazuję je do dyrekcji. Z kolei sprawy ważne dla przedsiębiorstwa przekazuję wyżej i staram się je pilotować, dbać o to, by zostały zrealizowane zgodnie z potrzebami mojego zakładu. Ale nie wszystko można od razu; złatwienie spraw wiąże się przecież z tematem sesji. Jeśli pod obrady poddany zostaje np. problem opieki zdrowotnej, to rzecz jasna niewiele dla MPK złatwić można. Ale są też sesje w całości poświęcone komunikacji.

— Czy to, co Pan robi, daje Panu satysfakcję?

— Czasami tak. Ale rzadko. Najczęściej jest to satysfakcja połowiczna.

— Jakby Pan zdefiniował: kto to jest radny?

— Radny? To ktoś, kto służy pomocą w złatwianiu spraw, które są możliwe do złatwienia.

Rozmawiała:

IWONA MEUS

Nie realizujemy hasła „szanuj zielen” zbyt dosłownie

Od naszego stałego korespondenta otrzymaliśmy obszerny list, w którym autor z oburzeniem wypunktowuje szczególnie zachwaszczony w naszym mieście teren. Z uwagi na brak miejsca publikujemy fragment dotyczący bezpośrednio naszego przedsiębiorstwa:

„Te sprawy, które chcę poruszyć, to problem ogólny miasta Krakowa. Co mnie razi w oczy, to duże zachwaszczenie zakładów pracy. Cieszy mnie to, że budynek administracyjny przy ul. Brożka prezentuje się na zewnątrz estetycznie — posadzone są kwiaty, krzewy, drzewka dekoracyjne a nawet owoce. Estetyka, porządek świadczy o dobrym gospodarzu danego zakładu. Nie ma jednak dobrej reklamy ten, kto ma ładnie od ulicy, a na zapleczu masę chwastów. Przykładem może być zachwaszczona na zapleczu Przychodnia Zdrowia przy ul. Brożka, Zajeżdżnia Czyżyny, gdzie wokół zakładu pełno chwastów. (...) Wydaje się, że gospodarze obiektów zbyt dosłownie realizują hasło: „szanuj zielen, boś nie jelen”.

STEFAN GIEŁZECKI

Od Redakcji:

Uwagi naszego Korespondenta zawarte w drugiej części listu postaramy się wykorzystać w naszej redakcyjnej praktyce i zainteresować nimi kompetentne komórki w MPK.

Jakiego będziemy mieć szefa?

Wiemy tylko, jakiego mamy lub jakiego chcielibyśmy mieć, choć i to nie zawsze, a upodobań jest więcej, niż ludzi je wyrażających. Na pewno, jeśli mamy wykonywać czyjeś decyzje, chcemy, aby podejmował je ktoś przynajmniej nie głupszy od nas, ktoś kompetentny, a więc właściwy człowiek na właściwym miejscu.

Problem to nie nowy, bo już prawie wiek temu, amerykański inżynier Frederick Winslow Taylor, twórca znanej metody organizacji pracy, opracował szereg cech osobowych, jak: inteligencja, wiedza, doświadczenie, stanowczość, energia, takt, uczciwość i zdrowie, które powinny określać ludzi na kierowniczych stanowiskach.

Chyba wzorem Taylora, w naszym przedsiębiorstwie przygotowany został projekt systemu ocen szefów, przedstawiony przez dyr. Kostro 6 bm. na naradzie średniego nadzoru technicznego. Ma on służyć systematycznej weryfikacji głównie kadry mistrzowskiej, ułatwiać decyzje w spra-

wie przeszerzowania i awansów. Projekt ten zost nie wprowadzony w pierwszym kwartale przyszłego roku.

Przygotowany już został arkusz ocen, który zawiera dane osobowe mistrza oraz odpowiedzi na pytania dotyczące następujących problemów: ● decyzyjność i odpowiedzialność, ● lojalność, dyscyplinowanie, zaangażowanie, ● wiedza organizacyjna mistrza,

● współzycie z ludźmi i styl kierowania podległymi pracownikami, ● cechy osobowości mistrza, ● postawa społeczno-polityczna i moralna.

Idea projektu jak i niektóre punkty arkusza ocen mogą budzić wątpliwości i kontrowersje. Mamy nadzieję, że dużo wyjaśni pełny jego tekst, który wkrótce zostanie opublikowany (wraz ze szczegółowym omówieniem kryteriów weryfikacji), a wdrożenie projektu przyczyni się, by w MPK szefami byli naprawdę dobrzy fachowcy, cieszący się szacunkiem i zaufaniem załogi.

JAROSŁAW GRZYBCZAK

Konkurs na reportaż

Redakcja dwutygodnika „Twórczość Robotników” oraz Robotnicze Stowarzyszenie Twórców Kultury w Warszawie organizują konkurs na reportaż z życia robotników. Prace konkursowe powinny dotyczyć spraw ważnych i charakterystycznych dla życia współczesnej klasy robotniczej. Organizatorom szczególnie zależy na utworach podejmujących problematykę pracy, ważnych wydarzeń w życiu poszczególnych osób, grup i całych załóg. Spodziewamy się relacji o losach robotników młodego, średniego i starszego pokolenia ze szczególnym uwzględnieniem ich spraw rodzinnych i społecznych uwikłań, stanu emocjonalnego oraz stosunku do najważniejszych wydarzeń dnia dzisiejszego. Szczególnie oczekujemy dzienników pracy — czyli tygodniowego zapisu zajęć zawodowych, z przestojami, niedowładem organizacyjnym, brakiem jednoznaczności podziału zadań — sześć dni „fotografii” — ośmiu godzin pracy.

Termin nadsyłania prac upływa z dniem 15 października 1983. Objętość tekstu nie

może przekraczać 10 stron maszynopisu.

Do konkursu należy zgłaszać utwory dotychczas nie publikowane, opatrzone godłem wraz z dołączoną zamkniętą kopertą oznaczoną tym samym godłem i zawierającą imię, nazwisko, krótką notkę biograficzną oraz adres autora.

Organizatorzy przewidują następujący podział nagród: jedna I — 12.000 zł, jedna II — 9000 zł, dwie III po 4000 zł, trzy wyróżnienia po 2000 zł. Jury ma prawo innego podziału lub zmniejszenia nagród zależnie od poziomu nadesłanych materiałów. Najlepsze prace zostaną opublikowane w „Twórczości Robotników”.

Prace konkursowe należy nadsyłać w trzech egzemplarzach maszynopisu pod adresem redakcji: „Twórczość Robotników”, 00-695 Warszawa, ul. Nowogrodzka 46, II piętro z dopiskiem na kopercie: „Konkurs na reportaż”.

Rozstrzygnięcie konkursu, ogłoszenie wyników i wręczenie nagród nastąpi w ciągu 6 tygodni od daty zamknięcia konkursu.

● W gablocie Towarzystwa Trzeźwości Transportowców jaka znajduje się w ZTH, przeczytać można hasło roku — „Każdy transportowiec w szeregach TTT”, a pod nim złote myśli — „Jeżeli piłeś nie prowadź, jeżeli prowadziłeś nie pij”.

● W ZNT przeprowadza się rekonstrukcję zabytkowego tramwaju „norymbergi”. Jest on podobno jedynym na świecie z tego typu wóz i już wkrótce (a szkoda), opuści nasz kraj i przewieziony zostanie do muzeum w RFN, za co MPK otrzyma narzędzia i sprzęt firmy Bosch o wartości 120 tysięcy marek.

● 20 sierpnia br. odbyła się w Klubie Tramwajarzy przy placu Serkowskiego, zabawa taneczna, zorganizowana dla załogi ZAC przez VI Kolo ZSMP w tej Zajeźdźni. Jej uczestnicy poinformowali nas, że organizatorzy przygotowali świetne nagrania i że w ogóle bawiono się doskonale.

● Pracownicy brygad Zakładu Torów marzą o mleku, dołożymy na stanowiska pracy. Jak nam wiadomo mleko im nie przysługuje, ale przepisy bywają przecież elastyczne — zmieniają się, a praca tych ludzi wykonywana w pył i smogu nie należy do najzdrowszych.

● Jak grzyby po deszczu, wyrosły na dwudziestu przystankach MPK w naszym mieście, kolorowe, plastikowe zadaszzenia właśnie tzw. „grzybki”.

● Prawdopodobnie już przy końcu września, dostarczone zostaną do Krakowa, nowe ikarusy-260, z planowanego przydziału na czwarty kwartał br. Skierowane zostaną na linie o największym nasileniu ruchu. Między innymi „139”, o której to wielokrotnie pisaliśmy negatywnie — w sensie nadmiernego jej napełnienia.

● Nie najlepiej jest z oznakowaniem taboru autobusowego w naszym mieście. Zdarza się i to dość często, że

numer na przodzie wozu jest inny, a z tyłu inny. Umieszczony z przodu wozu numer linii jest z reguły prawidłowy. Zdarza się jednak, że ktoś zasugeruje się tym drugim, i wtedy albo nie wsiada i dalej czeka, albo pojedzie nie tam gdzie chciał.

31 dni w MPK

● Powrotem do dobrej tradycji, zaniechanej z powodu obiektywnych trudności, będzie znów ozdabianie herbami naszego miasta wszystkich pojazdów MPK, za co dzięki niech będą Wałbrzyskim Zakładom Graficznym, od których przedsiębiorstwo te herby otrzymało. Ilość ich starczy na oznakowanie całego taboru MPK.

● Chwałą sobie klienci bufetów, sprzedawane od czasu do czasu poza reglamentacją, na śniadanie 10-dekowe porcje kielbasy. Szkoda tylko, że tego „atrakcyjnego” towaru nie starcza dla wszystkich. Kto więc pierwszy ten lepszy.

● Nadal w pomieszczeniu przed bufetem przy ulicy Brożka trwają „dyżury” pracowników — zamawianie kolejki do popołudniowej sprzedaży mięsa i wędlin. Zarówno tych poza jak i na reglamentację. Już mniej więcej o godzinie 12.00 można zająć sobie 14, 15 czy 16 miejsce w kolejce. Liczba oczekujących uzależniona jest od towaru, jaki w danym dniu ma być sprzedawany.

● 27 sierpnia aktyw ZSMP MPK spotkał się w Klubie Młodych HIL z przewodniczącym ZG ZSMP Jerzym Jaskiernią. W związku z tym, że J. Jaskiernia wyjeżdżał na posiedzenie Prezydium Rządu, poinformowaliś-

my go o odczuciach i o realizacji w naszym przedsiębiorstwie rządowego programu poprawy warunków startu życiowego młodzieży.

● Nasze Przedsiębiorstwo zostało odznaczone Odznaką Zasłużony dla ZBoWiD. To zaszczytne wyróżnienie zostało przyznane uchwałą Prezydium Zarządu Dzielnicowego ZBoWiD Kraków-Śródmieście 29 sierpnia br.

● 29 sierpnia obradowało Prezydium ZZ ZSMP w MPK. Między innymi omawiano aktualną sytuację w budownictwie patronackim w świetle spotkań w ZD ZSMP Kraków-Podgórze z udziałem władz dzielnic, WSM i kierownictwa MPK oraz narady w KK PZPR z udziałem wiceministra Koteli.

● 1 września delegacja naszego przedsiębiorstwa wzięła udział w inauguracji roku szkolnego w Zakładzie Wychowawczym dla dzieci przy ul. Praskiej 64. Przypominamy, że MPK patronuje temu Zakładowi.

W Zakładzie Napraw Tramwajów NSZZ Pracowników MPK, zawiązywał się z trudem. Grupa inicjatywna składała się na początku tylko z trzech osób. Powoli załoga zaczynała przekonywać się do pracy związkowców. Systematycznie powiększały się jego szeregi i ta tendencja utrzymuje się nadal.

— Ludzi przekonuje nasza praca. Wsłuchujemy się w głosy załogi i staramy się załatwiać sprawy dużej i małej wagi. Nie robimy wyjątków, że ten jest związkowcem to mu należy pomóc, a ten nie jest to niech sobie sam radzi. Liczy się dla nas jednakowo cała załoga. Równocześnie nie obiecujemy nic, z czego nie moglibyśmy się wywiązać. — mówi przewodniczący Oddziałowej Rady Związkowej w ZNT, **MARIAN KOZACZ**.

— Na pewno macie zarząd i podział pracy...

— Tak jak w każdej innej ORZ.

Związki w ZNT

Moim zastępcą jest Jerzy Partyka, przewodniczącym komisji socjalnej **Kazimierz Sabala**, a społecznym inspektorem pracy **Marek Biedrończyk**. Na przykład, komisja socjalna związkowa ma swój opracowany program działania, którym obejmuje całą załogę Zakładu. Komisja ta współpracuje z komórkami socjalnymi w Zakładzie i przedsiębiorstwie.

— Powiedział pan, że zajmujecie się sprawami małej i dużej wagi...

— Do tych pierwszych zaliczyć można sprawiedliwy podział towaru w bufecie. Nie na zasadzie kto bliżej bufetu, ten ma szansę większego z niego korzystania. Myślimy o żetonach, na podstawie których można by wprowadzić

sprawiedliwą sprzedaż. Do spraw większej wagi zaliczamy usilne nasze starania o skrócenie czasu pracy — ze względu na szkodliwość dla zdrowia — zatrudnionych w naszym Zakładzie w ługowni. Mamy już w tym zakresie pozytywną opinię Działu BHP i dyrekcji przedsiębiorstwa, ostateczna jednak decyzja zależy od jednostki nadrzędnej. Będziemy również starać się aby doszło do planowanej już od dawna rozbudowy naszych warsztatów, w których panuje olbrzymia ciasnota — informuje pan M. Kozacz.

— Jak układa się współpraca z kierownictwem Zakładu?

— W tej chwili liczy się nasze zdanie. Uczestniczymy w podziale nagród,

obecni bywamy przy załatwianiu odwołań od listy przeszeregowani i wielu innych ważnych sprawach dotyczących załogi. Wspólnie z innymi organizacjami politycznymi i społecznymi, staramy się pracować nad klimatem w Zakładzie. Ostatnio załogę naszą nurtuje sprawa nowych zasad wynagradzania jakie wejść mają od stycznia 1984 roku. Wzmianka w prasie codziennej, mówiła o kilku wariantach tych nowych zasad, między innymi dotyczących również wysługi lat. ORZ w Zakładzie Napraw Tramwajów „dorobiła się” własnego pomieszczenia do pracy związkowej. Kto tylko więc zechce, może udać się tam ze swoimi problemami. Zostanie wysłuchany, a sprawa jego przeanalizowana i odpowiednio załatwiona.

— Wszystko bowiem czym żyje załoga Zakładu, znajduje w naszej pracy związkowej odbicie — dodaje na zakończenie naszej rozmowy M. Kozacz.

Rozmawiała: **MARIA BUBACZEWSKA**



Wybawienie w ucieczce z domu

„Proszę nie wspominać o moim synu, że pije, że... Nie, nie trzeba, ale błagam, proszę pomóc mi dostać się do domu opieki...” — tymi słowami zwrócił się 80-letni sparaliżowany człowiek. Były pracownik MPK, do Anny Jakubskiej z Wydziału Socjalno-Bytowego.

To była przypadkowa wizyta

„W wigilię Bożego Narodzenia 1982 roku... — wspomina pani Anna Jakubská, sprzedawano w naszych bufetach ryby. Mój kierownik, **Ryszard Laskowski**, zadecydował, aby około 45 kg karpia rozwieźć do domów najstarszych emerytów. I tak z jednym karpkiem trafiłam do bardzo starego domu w Podgórzu, do mieszkania człowieka, sparaliżowanego, zamkniętego na cały dzień w domu, bez opieki. Dowiedziałam się od niego, że od roku czeka na odpowiedź z Wydziału Zdrowia, w sprawie przyjęcia go do któregoś z domów opieki znajdujących się na terenie Krakowa. Zaraz po świętach, sprawdziłam wszystkie podane przez staruszkę dane i przekonałam się, że są zgodne z prawdą. Postanowiłam wówczas, że muszę pomóc nieszczęśliwemu człowiekowi. Ale...”

Wizyta druga

Zainteresowaną przez panią Annę sprawą chorego, o-

czekującego bezskutecznie na miejsce w domu opieki człowieka, towarzysząc jej w kolejnych jego odwiedzinach. Obskurny, stary dom, do którego nawet w dzień strach

kazuje się niewielki pokój, przedzielony na pół. W kącie pierwszej części, mrocznej, bez dostępu powietrza i możliwości spojrzenia choćby na skrawek nieba, znajduje się tapczan chorego. Mroczny kąt z tapczanem, to cały świat staruszki. „Proszę, pomóżcie mi panie wydostać się stąd... — zwraca się do nas — tak żyć dalej już nie mogę... — chyba, że... dodaje zdławionym głosem — skończę ze sobą”.

Dla mężczyzny nie mamy miejsca

„Obiecałam temu nieszczęśliwemu człowiekowi, że mu pomogę dostać się do domu opieki, ale zaczynam być bezsilna. W tym przy ulicy Zielonej, poinformowano mnie, że trzeba czekać, może nawet do dwóch lat, przy ulicy

Czyni to więcej z potrzeby serca niż obowiązku. Znowu mijają dwa miesiące. Dla oczekującego sparaliżowanego człowieka liczące się podwójnie.

Wybawienie z „rodzinnego domu”

Pani Anna promienieje. „Udało się... — mówi. Nasz chory jest już w Państwowym Domu Opieki przy ulicy Helclów. Jak to zrobiłam? Po prostu, nie wytrzymałam i znowu tam poszłam, prosiłam i okazało się, że akurat było to jedno, jedyne miejsce. Przyjęli go. O pomoc przy przeprowadzce chorego, zwróciłam się do naszych związków zawodowych. Nie odmówili. Razem z panem **Leszkiem Kosibą** wiceprzewodniczącym Zarządu NSZZ Pracowników MPK, za-

chorego. Zanieśliśmy mu skromną paczuszkę i kwiaty.

Final sprawy

Spełniło się życzenie starego, chorego człowieka. Ciemny kąt we własnym domu, w którym godzinami wyciekiwał na łaskę lub niełaskę najbliższego sobie na świecie człowieka, zamienił na łóżko z czystą pościelą, w jasnej sali, którą odtąd dzielił będzie z ludźmi tylko pozornie sobie obcymi, bo przecież powiązanymi nicią ludzkich losów. A „zakres czynności” pracownika socjalnego pani Anny Jakubskiej poszerzony został o wielkie zaangażowanie w sprawę ludzkiego nieszczęścia, które zupełnie przypadkowo odkryła.

Na marginesie powyższej sprawy nasuwa się jeszcze pewna myśl, że przecież w MPK działa i to bardzo dobrze Oddziałowa Rada Zakładowa Emerytów i Rencistów, która to przede wszystkim zająć się powinna wyszukiwaniem takich skrajnych przypadków ludzkiego nieszczęścia. Czasem ci najdotkliwiej przez życie doświadczeni nie chodzą, nie interweniują, nie wołają. Oni bardzo często nic nie mówią, co nie znaczy, że nie należy ich odszukać i otoczyć opieką.

✱

Stosując się do prośby chorego człowieka, celowo nie podałam jego imienia i nazwiska.

MARIA BUBACZEWSKA

Gdzie była Rada Emerytów i Rencistów?

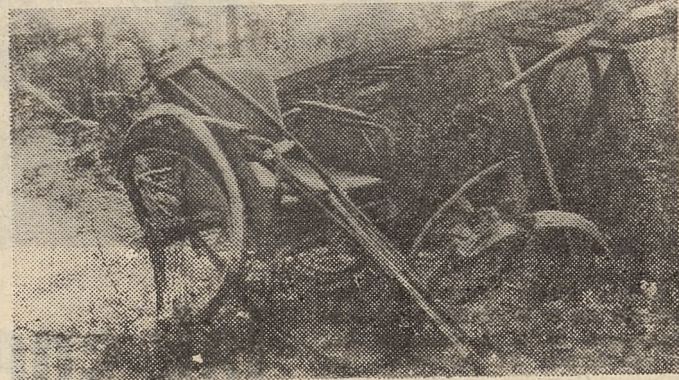
Wybawienie w ucieczce z domu

wchodzić. Mroczny korytarz na pierwszym piętrze z kilkoma drzwiami, z których jedne prowadzą do mieszkań chorego. Zastajemy je jak zwykle zamknięte. Na nasze łomotanie, wychodzi ze swego mieszkania sąsiadka. „Nie dostaniecie się tam panie, bo on jest chory i zamknięty, proszę przyjść później wieczorem jak syn będzie, ale ja nie chcę mieć z tym nie wspólnego, bo tu tacy mieszkają ludzie, że...”. Pani Jakubská krzyczy więc przez zamknięte drzwi. Chce się koniecznie z chorym porozumieć, dać mu cień nadziei, że przecież zajmuje się jego sprawą, że może coś zdziałać. Mówi tak, a przecież sama nie ma wielkiej nadziei na szybkie załatwienie powierzonej jej przez chorego człowieka sprawy. Przy pomocy wręcz nadludzkiego wysiłku chorego, którego lewa strona ciała jest sparaliżowana — tapczan na szczycie stoi już przy drzwiach — zamek zostaje pokonany. Oczom naszym u-

Helclów zaś, że na razie nie ma miejsc, a jak będzie to sami powiadomią. I tak mijają dni, tygodnie i nawet miesiące, a myśl o tym czekającym tam na mnie człowieku, któremu przecież dałam isierkę nadziei nie daje mi spokoju... — zwierza się pani Anna. Postanawia złożyć wizytę dyrektorowi Państwowego Domu Opieki przy ulicy Helclów, mgr. **Mieczysławowi Trzeciakowi**. Znowu towarzyszę jej w tej smutnej misji. „Niestety, dla mężczyzny nie mamy miejsca. Jeżeli nawet jakieś się zwolni, to pierwszeństwo mają przebywający w szpitalach, którzy do rodzinnego domu nie mają po co wracać. Nic się na razie nie da zrobić. Trzeba czekać”. Przypieka pamięta o sprawie podopiecznego pani Anny i gdy tylko będzie miejsce, zawiadomi ją o tym.

„I jak tu iść z taką nowiną do chorego...” — głośno zastanawia się pani Anna. Mimo wszystko odwiedza go.

Jeżeliśmy się wszystkim, a wóz otrzymaliśmy z Zakładu Taksovek. Później musiałam jeszcze załatwić kilka formalności — odebrać synowi kartki żywnościowe ojca i przekazać administracji Domu Opieki oraz poinformować ZUS o nowym adresie, na który przekazywać teraz należy emeryturę. Myślę, że w najbliższym czasie pójdziemy odwiedzić



Fot. **STANISŁAW MAKAREWICZ**

Zdobędziesz zawód i...

Rok szkolny trwa już drugi tydzień, ostatnie poprawki w harmonogramie zajęć, przydzielanie sal lekcyjnych, mnóstwo mniejszych i większych spraw zanim szkoła „ruszy pełną parą”. Nie brakuje kadry dydaktyczno-naukowej, z polonistą są pewne kłopoty, ale wkrótce kogoś znajdziemy — mówi zastępca dyrektora szkoły mgr **Stanisław Kiełbasa**.

Prace naprawczo-konserwacyjne zostały wykonane w terminie, dwie kondygnacje budynku pachną jeszcze świeżą farbą. Malowanie odbywa się tutaj co roku, dwa piętra w jednym, drugie dwa w następnym i tak na zmianę. Zawsze więc czysto, estetycznie prezentuje się ściany korytarzy i sal lekcyjnych.

W ośmiu oddziałach po 30 uczniów, czyli 240 przyszłych wykwalifikowanych pracowników MPK. O tym, dlaczego „uciekają” z macierzystego zakładu, już pisaliśmy, a teraz czas na to, aby wytłumaczyć tak duże zainteresowanie szkołą przy ulicy Wąskiej 7.

240 zostało przyjętych, a o miejsce ubiegało się dwa razy tyle. Zawody — blacharz karoseryjny i elektromechanik pojazdów samochodowych cieszyły się w tym roku największym powodzeniem. W czterech pozostałych specjalnościach również nie narzekano na brak kandydatów.

Czego oprócz zdobycia fachowej wiedzy mogą oczekiwać od szkoły jej uczniowie? Czy w ciągu 3 lat zdobywania zawodu będą mieli możliwość rozwijania zainteresowań, sprawdzania swoich umiejętności organizatorskich, kulturalnej rozrywki pozwalającej na zdobywanie towarzyskich „szlifów”.

Prawie 50 procent młodzieży w tej szkole to tzw. zamiejscowci. Dojeżdżają codziennie, nieraz z odległych miejscowości lub wynajmują kwatery prywat-

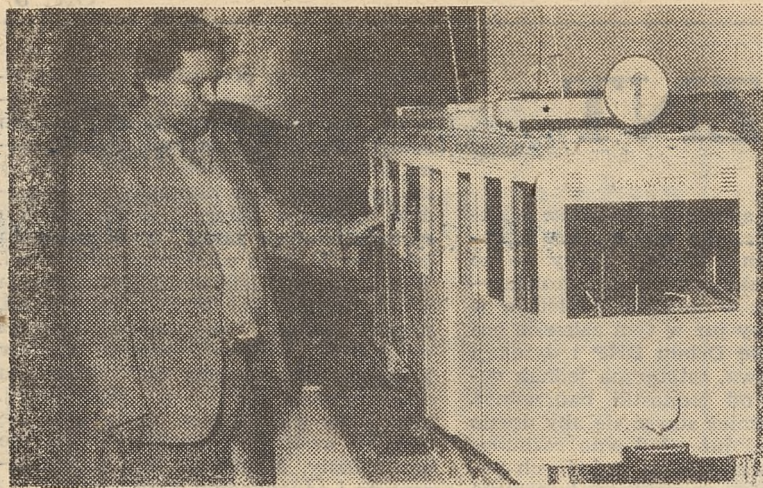
ne, ale na te ostatnie nie wszystkim pozwalają warunki materialne. Szkoła nie ma internatu, a przecież dla tak dużego przedsiębiorstwa, jak MPK nie stanowiłoby większego problemu załatwienie tej sprawy. Na razie jednak uczniowie będą marzli codziennie na odległych przystankach i dworcach. Internatu nie ma ale za to jest stołówka, z której mogą korzystać uczniowie razem z pracownikami MPK. Szkoła udziela swoim wychowankom pomocy finansowej w formie dopłat za posiłki oraz innych świadczeń socjalnych. Dyrekcja stara się dotrzeć do tych, którym pomoc materialna jest najbardziej potrzebna.

Różnego rodzaju kółka zainteresowań stanowią pomoc i „strawę intelektualną” dla uczniów, a sekcje SKS-u dbają

o ich ciężką fizyczną. Najlepszym dowodem na to, że szkoła troszczy się o swoich podopiecznych, będzie przeprowadzona w najbliższym czasie ankieta — „jak spędzają wolną sobotę”. Jej wyniki pozwolą na rozpoznanie w kwestii, czy istnieje potrzeba organizowania zajęć kulturalno-rozrywkowych w dni wolne od zajęć.

Ciągną więc z różnych stron kandydaci na uczniów, bo i zawód dobry można zdobyć, i miło spędzić wolny czas, a że absolwenci rozwiązują umowy o pracę z zakładem, to już nie szkoły winą. Ok. 90 proc. uczniów podejmuje pracę w MPK po jej ukończeniu, a po kilku miesiącach czy nawet tygodniach rezygnują. Z tego wniossek, że MPK ma dobrą szkołę przyzakładową tylko, niestety, sam zakład nie dorasta do jej poziomu. Warto więc zdać sobie z tego sprawę już na początku nowego roku, zanim kolejni absolwenci opuszczą szkołę.

ANNA WIATR



Zastępca kierownika Ośrodka Szkolenia Zawodowego ds. Tramwajowych pan Stefan Szczypuła przed miniaturą wagonu tramwajowego.

W Ośrodku Szkolenia Zawodowego dla motorniczych, mieszczącym się w Zakładzie Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie, nie ma wakacji. Nauczanie przyszłych adeptów sztuki kierowania wozami tramwajowymi prowadzi się przez cały rok i mimo to zakłady eksploatacyjne odczuwają stały brak motorniczych, w przeciwieństwie do kandydatów na kierowców, których nie brakuje, mimo że stawiane im są o wiele większe niż tym pierwszym wymagania.

Zastępca kierownika Ośrodka Szkolenia Zawodowego ds. Tramwajowych, **Stefan Szczypuła**, informuje nas, że... „Nabór na motorniczych trwa cały rok. W okresie ostatniego półroczia przyjęło 86 osób. Jest to dużo w stosunku do innych ośrodków, na przykład w Warszawie, Katowicach czy Wrocławiu, gdzie ilość dochodziła tylko od 45 do 54, ale u nas „stawia” się też na zasilających. I tak, tylko dla studentów, zorganizowano dwa kursy. W wymienionych ośrodkach w ogóle na studentów się nie liczy. U nas wręcz odwrotnie, nawet utrzymujemy kontakty z Uniwersytetem i Politechniką i tam werbujemy chętnych do pracy w MPK. Zresztą, jak doświadczenie uczy, kilku z ta-

kodeksu drogowego, poznają urządzenia mechaniczne i elektryczne w poszczególnych typach tramwajów, przechodzą szkolenie BHP.

W sali wykładowej znajdują się miniaturowe modele wagonu tramwajowego, torów oraz innych urządzeń potrzebnych do nauki zawodu. Po nauce teoretycznej adepci przechodzą szkolenie praktyczne zawodu — jazdę z instruktorem na linii, która na jednym typie wozu trwa 35 godzin. Dowiadujemy się, że od maja 1980 roku zmieniony został system szkolenia. Stary, przewidujący jazdę z patronem, na nowych typach wozów, jakimi są 105N i 105Na, byłby niemożliwy z uwagi na system sterowania — brak możliwości zatrzymania pojazdu przez opiekuna.

nam dwóch młodych ludzi, którzy prowadząc tramwaj „zaliczać” będą godziny jazdy potrzebne do zdania egzaminu państwowego z umiejętności prowadzenia tramwaju. Jeden z nich to **Roman Malik**, starszy inspektor Wydziału Taryfowo-Biletowego MPK, drugi, **Marek Oziemek**, który zmienia zawód ślusarza na motorniczego. Za pulpitem siada pan R. Malik, obok niego instruktor, Z. Więckowski, który podaje „komendę”... „Najpierw trasą 22”. Siedzimy w odnowionym, przystosowanym do szkolenia i czysto utrzymanym wagonie. Dla nas jest to po prostu jazda tramwajem — wiele razy pokonywana trasa z Nowej Huty do Podgórze, dla panów — olbrzymią koncentracją uwagi, aby w każdym momencie móc zareagować na ja-

kieś uchybienie prowadzący dopiero drugi raz tramwaj, jak najlepiej wywiązać się z opanowania sztuki prowadzenia wagonu.

Od czasu do czasu, instruktora pytanie w rodzaju... „Jesteśmy na skrzyżowaniu norzadnym?”, „Czy ta zwrota jest rozjazdowa?”, a gdy Malik wychodzi z wozu ją łożyć, przypomina mu o zpieczeniu korby i zabranii czyka nastawnika.

Dojeżdżamy do ulicy Br Tramwaj zatrzymuje się na stanku przy biurku MPK stępuje teraz zmiana prowadzących tramwaj. Miejsce Romana Malika zajmuje Marek Oziemek, a my żegnamy się i wychodzimy ze szkoleniowego wozu, kierując się z powrotem dojeżdżni w Nowej Hucie.

Ponieważ opinia instruktora obu panach zdobywających wyzawód jest więcej niż tywna, myślę więc, że wkróć będziemy mieć okazję spojrzeć na linii prowadzących modzielnie tramwaj.

MARIA BUBACZEWSKA

Wozy z napisem: „Nauka jazdy”

W poszukiwaniu motorniczych

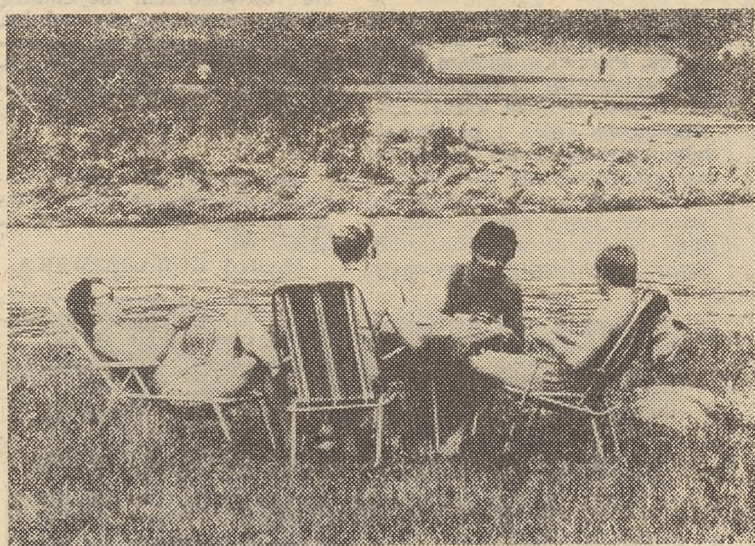
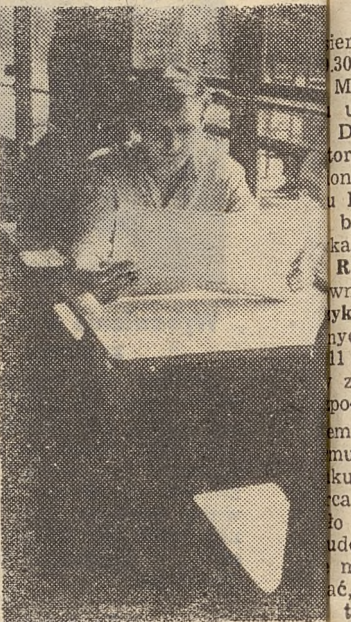
kich zwerbowanych studentów ukończyli studia i pozostało w przedsiębiorstwie. Niektórzy z nich zajmują nawet kierownicze stanowiska, a za przykłady mogą tu służyć kierownicy ZTH mgr inż. **Julian Pilszczek** i ZNT mgr inż. **Leszek Bieńkowski**. Zakłady eksploatacyjne oczekują jednak od nas przede wszystkim motorniczych zawodowych, a nie zasilających.”

Kandydatom na motorniczych stawiane są następujące wymagania: ukończenie 20 lat życia, wykazanie się niekaralnością w zakresie przestępstw przeciw zdrowiu i życiu oraz otrzymanie pozytywnych wyników z badań lekarskich i psychotechnicznych.

Zaproszeni zostajemy do sali, w której przyszli motorniczo- przez półtora miesiąca zdobywają wiedzę teoretyczną. Uczą się między innymi budowy torów, budowy i eksploatacji sieci trakcyjnej, przepisów służb ruchu,

W ośrodku Szkolenia Zawodowego ds. motorniczych, spotykamy instruktora, **Zbigniewa Więckowskiego**, który jest od 24 lat pracownikiem MPK, a od 21 zajmuje się szkoleniem na- rybku zakładów eksploatacyj- nych tramwajowych. Pan Zbigniew opowiada nam o swoich uczniach: „Ludzie są różni. Przeważnie mili i ciekawi. Chociażby na ostatnim kursie, wszyscy przedstawiali wysoki poziom zdyscyplinowania. Czy zdarzają się tacy, którzy nie dają rady opanować umiejętności prowadzenia tramwaju? Oczywiście, że się zdarzają, ale jest ich raczej bardzo mało. Bywa, że sami w takich przypadkach rezygnują, a my proponujemy im pracę w MPK w innym charakterze”.

Z Ośrodka wychodzimy razem z panem Z. Więckowskim i wsiadamy do oczekującego przed dyspozytornią wagonu nr 1021 z widocznym napisem „Nauka jazdy”. Pan Zbigniew przedstawia



Letnia akcja wczasowa, rozpoczęła się w Wydziale Socjalno-Bytowym MPK 1 czerwca br., a zakończyła 31 sierpnia br. Wczasy cieszyły się wśród całej załogi olbrzymim zainteresowaniem. Wpłynęło na to przede wszystkim pozostawienie tabeli odpłatności na poziomie ubiegłego roku. Wnioski służyły pracowniczych o podwyższenie opłat za wczasy, spotkały się z negatywnym stanowiskiem związków zawodowych. Średnia więc odpłatność wynosiła 1.800 złotych, a wysokość jej uzależniona została od średniego dochodu na członka rodziny pracownika.

Wyłączenie Ośrodka MPK w Osieczanach z bazy wczasowej pozbawiło dysponenta, to jest Wydział Socjalno-Bytowy, aż 720 skierowań, które zastąpione zostały miejscami zakupionymi w orbisowskim hotelu na Zarabiu. W ramach wymiany miejsc w tym hotelu przede wszystkim z Radmorem z Gdyni, MPK uzyskało skierowania do miejscowości nadmorskich.

W okresie trzech letnich miesięcy wydano dla załogi MPK 770 skierowań do miejscowości nadmorskich, 618 do górskich i

urlop na wczasach organizowanych przez Wydział Socjalno-Bytowy MPK odpowiadają:

Specjalista ds. pracowniczych z Zakładu Taksówek, **Danuta Rzepecka**. Pani Rzepecka korzystała wraz z mężem i 9-letnim dzieckiem z wczasów w Potęgowie...

— Przepiękna miejscowość. Zakwaterowanie w domkach Radmora. Doskonała organizacja i świetne jedzenie. Fantastyczne warunki do spędzenia urlopu z rodziną.

Kierownik Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego, **Adam Pilszczek**, który wraz z żoną i dwoma (5 i 6 lat), synami przebywał na wczasach w Dziwnówku...

— Mieszkaliśmy w ośrodku kempingowym Polmo ze Szczecina. Domki nie były o najwyższym standardzie. Pogodę mieliśmy jak na tegoroczne lato

Krawcowa z Wydziału Gospodarki Odzieżą, **Stanisława Katarzyńska**, była wraz z 14-letnim synem na Zarabiu...

— Pokój w hotelu mieliśmy bardzo ładny. Okolice również nam się podobała. Nie najlepsze było tylko jedzenie. Wszystkie osoby z naszego przedsiębiorstwa, które w tym czasie były ze mną na wczasach, miały o wyżywieniu takie samo zdanie. Porównywalniśmy je z wyżywieniem w Osieczanach, które było o wiele lepsze. Jedzenia nie tylko, że było mało — otrzymywaliśmy na przykład po pół szklanki herbaty, ale było również niesmaczne, na przykład niedogotowany ryż w zupie mlecznej.

Starszy mistrz z ZAW, **Mieczysław Sasiadek**, wybrał się w tym roku wraz ze swoimi najbliższymi, żoną i dziećmi — 13-letnim synem i 10-letnią córką, na wczasy turystyczne...

— Jechaliśmy samochodem przyczepą. Pierwszy postój planowaliśmy w Prudniku, niej w Zielonej Górze, Międzybórze, Sopotu pod namiotem. Jedliśmy spotykanych po drodze gościach. Za cztery osoby otrzymaliśmy z przedsiębiorstwa z kosztów w wysokości 10.600 tych.

Z uwagi na ograniczoną miejsca w „Sygnałach” trudno nam zamieszczać więcej wypowiedzi osób spoza załogi, które skorzystały w wczasach organizowanych przez przedsiębiorstwo. Wśród niewielu jest takich, którzy tycznie wyrażają się o jed- czy zakwaterowaniu. Tym zadowolonym z wyżywienia hotelu na Zarabiu trudno powiedzieć, że remont Osie nie będzie trwał wiecznie, rozczarowanym, dla których tym roku zabrakło skierowań na wczasy, że w roku przyszłym będą mieli pierwszeństwo w otrzymaniu.

MARIA BUBACZEWSKA

Jak spędziliśmy to upalne lato

830 na wczasy turystyczne z dofinansowaniem. Tak więc 2313 osobom, w tym 811 pracownikom i 1502 członkom ich rodzin MPK zorganizowało letni wypoczynek.

Ten ilościowy wzrost zainteresowania wczasami pociągnął za sobą znaczny wzrost nakładów finansowych przedsiębiorstwa. Gdy więc w ubiegłym roku na wczasy z funduszu socjalnego wydatkowano 12 mln złotych, to w roku bieżącym aż 17 mln złotych. Dla około 300 pracowników i ich rodzin zabrakło skierowań na wczasy.

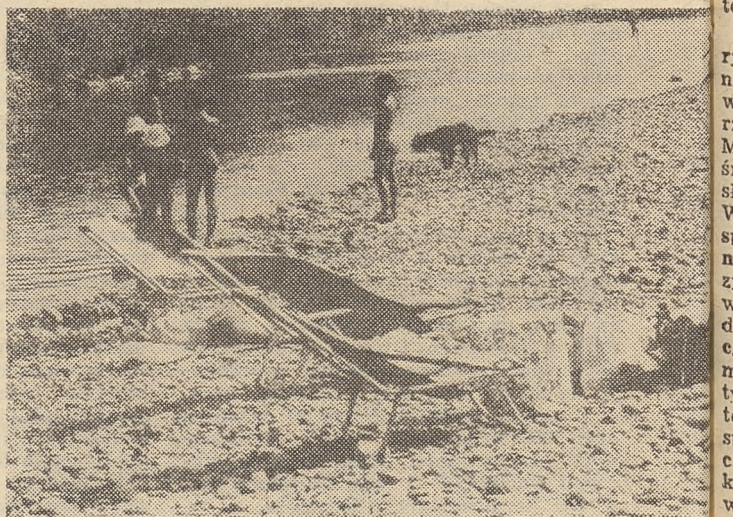
Miejscowości, w jakich odpoczywali pracownicy MPK, to: Zarabie, Rabka, Bukowina, Potęgowo, Mrzeżyno, Kołobrzeg, Szczawnica, Zawoja, Międzywodzie, Dziwnówek, Chałupy, Pobierowo, Rewal, Swinoujście i Teleśnica.

A oto nasza mini-sonda. Na pytania jak oceniali spędzony

tylko średnią. Skorzystaliśmy z dwóch wycieczek organizowanych przez Ośrodek — do Kołobrzegu i Swinoujścia. Indywidualnie wybraliśmy się do Kamienia Pomorskiego i do Pobierowa. Dzieci mogły korzystać z dużego terenu do zabaw jakim dysponuje Ośrodek. Kiedy zachorował mi jeden z synów, to miałem okazję przekonać się o dużej życzliwości kierownictwa Ośrodka. W sumie pozostało nam sympatycznie wspomnienie z urlopu spędzonego w Dziwnówku.

Brygadzysta z ZNT, **Marian Kozacz** wraz z żoną i trzema synami (6, 8 i 9 lat), spędzał urlop w Bukownie...

— Mieszkaliśmy w pensjonacie „Majka”, o wysokim standardzie. Wyżywienie było świetne, pogoda dopisała, mieliśmy dużo swobody i w sumie oceniam ten urlop na bardzo dobrze. Chcielibyśmy jeszcze raz pojechać tam, ale w okresie zimy.



Fot. S. MAKAREWICZ

Dworzec Główny — węzeł naprawdę strategiczny?

znów remont na Baszto-
— narzekają krakowianie,
dowoleni z utrudnienia, ja-
połączone jest z wyłącze-
ruchu w tej jakże ważnej
unikacyjnej arterii w na-
mieście. Mówiąc tak, widzą
swoje kłopoty, związane z
tem kursujących tramwajów,
rozumieją, że właśnie prze-
ne odcinki torów, a do ta-
zaliczyć należy w ulicy Ba-
rej, wymagają częstszego
ntu.

mont kapitalny odcinka u-
Basztowej od ulicy Długiej,
z wymianą rozjazdów przy
cu Głównym, jest remon-
koniecznym i wcześniej za-
wanym.

*
ierpnia br. Dochodzi godzi-
30. Brygady Zakładu To-
MPK przystępują na od-
ulicy Basztowej tuż przy
Długiej, do połączenia ni-
orów starych, z nowo u-
onymi, biegnącymi w kie-
u Dworca Głównego.

budowie między innymi
kami kierownika Oddziału
Ryszarda Zaporowskiego i
wnika budowy **Jana Ha-**
yka. Pytamy o zakres wy-
nych dotąd prac, to jest od
11 lipca br., kiedy to wstrzy-
został przy tej ulicy ruch
poczęły się roboty.

remont jest kapitalny... —
muje R. Zaporowski. — Na
ku od ulicy Długiej do
ca Głównego, wymienione
o więc wszystko łącznie z
udowa... szyny, płyty. Te,
można było jeszcze wyko-
ać, położono z powrotem.
ta oszczędność, powtórne
przystanie niektórych sta-
płyt, nie stanie się powo-
przyspieszenia kolejnego
alnego remontu torów w
ulicy? — zadajemy pytanie.
ość właśnie tych nowych
produkowanych przez PRE-
ET w Łęgu, nie jest najlep-
— zbyt szybko się kruszą? —
owiedź rozprasza z miejsca
wątpliwości. „Tak samo
e są od nowych poprzeczki
ciągi torowe, ponieważ te

stare wykonane zostały z grub-
szej stali, a co do wymienionego
odcinka torów, to pozostaje nam
jeszcze do przeprowadzenia pew-
na „kosmetyka” w zakresie któ-
rej wchodzi: betonowanie, pły-
towanie, podlewanie toru spe-
cjalną masą podlewową i poło-
żenie asfaltowego dywanika. Na
wszystkie te prace przewidujemy
najwyżej kilka dni”. „A póź-
niej?” — pytamy. „Później... —
powtarza pan R. Zaporowski —
trzeba będzie czekać na front
robót jaki powinien nam udo-
stępnić Instal do przeprowadze-
nia wymiany rozjazdów na skrzy-
żowaniu przy Dworcu Głównym.
Już dziś wiadomo, że frontu ro-
bót w przewidzianym w harmo-
nogramie terminie nie otrzyma-
my”.

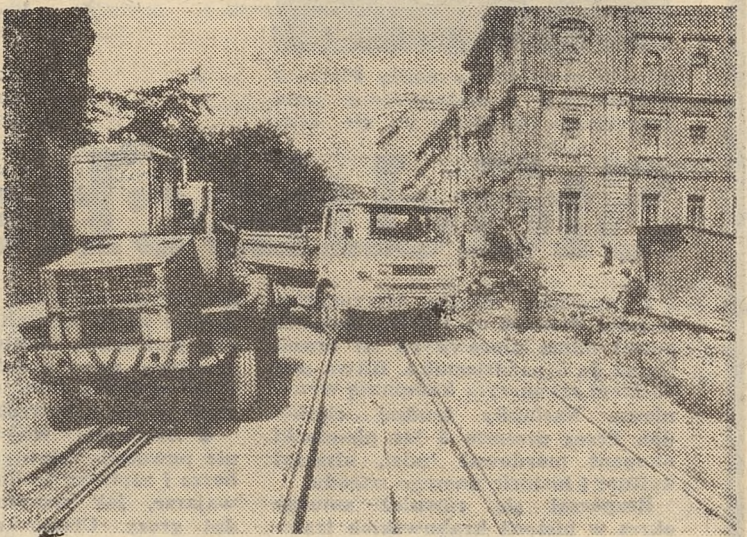
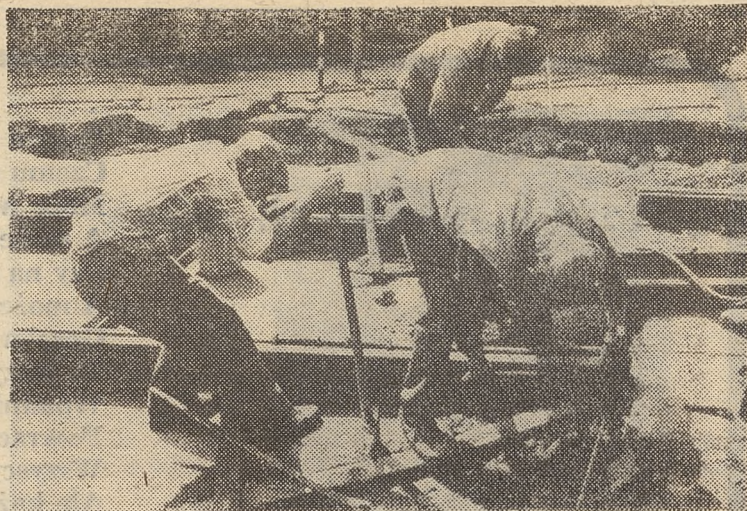
Tym razem ZTO MPK jest
tylko jednym z podwykonawców
całego zespołu wykonywanych
zadań. Wiodącym wykonawcą
jest Krakowski Zarząd Dróg, zaś
na rozjeździe przy Dworcu Głó-
wnym — Instal. W poniedział-
ki i czwartki każdego tygodnia,
odbywają się wspólne narady
przedstawicieli wszystkich pra-
cujących na tej budowie przed-
sięwzięcia. Na spotkania z re-
guly nie przychodzą przedsta-
wicieli z DRMK-4 i Instal. Po-
stęp robót wykonywanych przez
MPK, oceniany jest jako dobry,
mimo olbrzymich utrudnień, na
jakie napotykają tu dwie bry-
gady torowe **Józefa Cygala** i
Władysława Górki oraz przy-
dzielone im do pomocy dwie
drużyny wojska. Prace przebie-
gały cały czas pod kontrolą Ga-
zowni, której przedstawiciele
mierzyli stężenie gazu. W wyko-
panych bowiem starych rurach,
na skutek dużego stężenia gazu,
cały czas groziła możliwość wy-
buchu. Brak koordynacji robót
powodował, że dopiero co uło-
żone przez brygady ZTO płyty,
rozkopywane były przez praco-
wników Gazowni lub jeździły po
nich i niszczyły ciężkie wozy in-
nych wykonawców budowy. Do-
datkowe utrudnienia powodował
stary, wysłużony sprzęt, przy
którym odczuwa się braki ogu-
mienia i akumulatorów.

*
Kiedy w dniu 30 sierpnia br.,
powtórnie odwiedziliśmy budowę
torów przy ulicy Basztowej, trwa-
ła akurat przerwa śniadaniowa.
Przywiezione bułki z kielbasą, z
miejsca znalazły nabywców wśród
pracowników brygad.

„Po raz któryś już czystymy
rowki, wywozimy gruz i zmiata-
my. Robimy po prostu wszystko
to co wchodzi w skład tzw. „ko-
smetyki” i... czekamy na 1 wrze-
śnia, kiedy to Instal przekaże
nam front robót na drugim roz-
jeździe przy Dworcu Głównym.
Pierwszy został już przez nas
wcześniej zrobiony. 1 września
chcielibyśmy też puścić ruch
tramwajowy, przez obecnie za-
mknięty odcinek w kierunku u-
licy Lubicz, natomiast zamknąć
na 7 dni odcinek od Poczty Głó-
wnej do Dworca Głównego. Po
wymianie kolejnego rozjazdu i
uruchomieniu komunikacji, prze-
jdziemy do prac w ramach trze-
ciego etapu budowy — wymiany
rozjazdu na przystanku przy
Dworcu Głównym od strony uli-
cy Lubicz. Wówczas zmuszeni
będziemy do zamknięcia dla ru-
chu odcinka od Dworca Głównego
do ulicy Rakowickiej. W tym
samym czasie rozpoczniemy ka-
pitalny remont torów w ulicy 1
Maja — odcinka od ulicy Długiej
do ulicy Karmelickiej” — infor-
muje nas szczegółowo **R. Zapo-
rowski**.

Jakże można mówić o dotrzy-
maniu przez ZTO terminów re-
montów w ramach poszczegól-
nych etapów, skoro front robót
na pierwszym odcinku, Instal u-
dostępnił MPK dopiero 22 sierp-
nia br? Jak nie podziwiać pra-
cowników brygad ZTO za dzień
w dzień przeprowadzaną „kosme-
tykę”, na zakończonym już da-
wno przez siebie odcinku torów,
tylko dlatego, że pracownicy in-
nych przedsiębiorstw mają w
stosunku do harmonogramu opó-
źnienia. Na przykład Gazownia
dopiero co skończyła swoje pra-
ce, a MPRI pozostaje na budo-
wie wciąż jeszcze pierwszego od-
cinka — od ulicy Długiej do
Dworca Głównego.

MARIA BUBACZEWSKA



Fot. ST. MAKAREWICZ

(Dokończenie ze str. 1)
Jednolitego regulaminu, któ-
ry, nie roniąc żadnych do-
tychczasowych pozytywnych
doświadczeń, jasno określa-
by za co dana grupa zawodo-
wa może ją otrzymać, w ja-
kiej wysokości, w jakim o-
kresie, kto by ją przydzielał
itd.
Jasno sprecyzowana **placa**,
premii, nagroda, udział w zy-
sku, wszystko to z pewnością
silniej wiązać będzie pracowni-
ka z przedsiębiorstwem, za-
pewni odpowiednią motywa-
cję pracy. Oczywiście istnieje
szereg uwarunkowań,
mnóstwo możliwości interpre-
tacyjnych, w które trudno się
teraz wdawać.

Z istotą i zasadami ekspe-
rymentu zostali już zapozna-
ni sekretarze POP, członko-
wie Rady Pracowniczej, Za-
rządu NSZZ Pracowników
MPK, kierownicy zakładów,
średni nadzór techniczny oraz
słuchacze Rozgłośni MPK.
Wkrótce rozpocznie pracę ze-
spół roboczy do opracowania
nowych zasad, a potem, po u-
zyskaniu już włączających opinii
władz zwierzchnich, przewi-
duje się rozliczne konsulta-
cje, czy to z przedstawicielami
organizacji społeczno-poli-
tycznych i związkowych, czy
też bezpośrednio z załogą: od
specjalnych spotkań robo-
czych po rozprawienie kil-
ku tysięcy ankiet. A więc
wszystko zapiekie na ostatni
guzik, akcja zaplanowana z

rozmachem. Trzeba się spie-
ścić, a jednocześnie niczego
nie przeczyć, by w momen-
cie podpisywania bezprece-
densowej umowy pomiędzy
dyrektorem i Radą Pracowni-
czą przy poparciu niemal ca-
łej załogi powiedzieć, że **ma-**
my taki system plac na jaki
nas stać i który nam odpo-
wiada. Nowe zasady obowi-
azywałyby od początku roku
przyszłego.

Wskazemy teraz tylko na
dwa czynniki, mogące utrud-
nić pracę nad wdrażaniem

zuje na to, że utrzymany zo-
stanie inny regulator: **system**
obciążeń na Państwowy Fun-
dusz Aktywizacji Zawodowej.
Zachowanie obowiązującego
wskaznika 6,5 proc. przyrostu
wynagrodzeń lub średnich
płac wolnych od obciążeń nie
pozwoli na uzyskanie zakła-
danego w planie 3-letnim
przyrostu plac na poziomie
przemysłu. Trzeba by więc,
utrzymując ewentualnie obli-
czanie PFAZ od przyrostu
przeciętnych wynagrodzeń za-
stosować współczynnik kory-

sca w całych „Sygnalach” i
jesteśmy przekonani, że od-
niosą one pożądany efekt,
podobnie jak przeformowanie
drugiego postulatu, by usta-
lać przy odpisach na PFAZ
dodatkową kwotę wolną od
obciążeń dla zapewnienia
wzrostu plac na poziomie
przemysłu. Nawet najwspa-
niałszy eksperyment nie za-
hamuje wtedy odpływu pra-
cowników, gdy przemysł, po-
siadający np. już ów współ-
czynnik korygujący, wyraźnie
odskoczy z płacami.

zostawić do wyboru przedsię-
biorstwom, wprowadzającym
eksperyment. Jesteśmy też
zdecydowanie przeciwko u-
staleniu wyjściowej podstawy
do naliczania dodatków za
staż pracy, nagrody jubileu-
sowej i odprawy pieniężnej
w związku z przejściem na
emeryturę lub rentę na po-
ziomie najniższego wynagro-
dzenia, gdyż byłoby to naru-
szenie naszych przywilejów
branżowych, a te, wg projek-
tu nie powinny być tylko
zwiększane. Postulujemy więc
by te dodatki ustalać na po-
ziomie co najmniej najniższe-
go wynagradzania. A ponie-
waż nie tylko my jesteśmy
w podobnej sytuacji, jesteśmy
przekonani, że i tę sprawę u-
da się przeskoczyć.

Oba sygnalizowane proble-
my mogą co najwyżej skom-
plikować prace przygotowaw-
cze, nie naruszają jednak idei
i nie wstrzymują prac nad
wdrożeniem eksperymentu.
Zapamiętajmy jedno: nie spa-
dnie nam manna z nieba,
wszystkie środki na ewentu-
alne podwyżki plac musimy
sami wypracować, nikt nas
nie zwolni z obowiązujących
przepisów. Gra warta jest
świeczki i dobrze, że została
podjęta. Śledzić ją będziemy
w „Sygnalach” uważnie, prze-
kazując czytelnikom wszelkie
nowości i starając się w mia-
rę możliwości odpowiadać na
nurtujące ich wątpliwości.

(aml)

Wchodzimy w eksperyment płacowy

eksperymentu płacowego.
Sprawa pierwsza — **finanso-**
wania wynagrodzeń. Nie je-
steśmy samowystarczalni, ko-
nieczne jest więc założenie w
planie **dotacji przedmiotowej**
środków na wzrost plac. Środ-
ki te winny zapewnić utrzy-
manie średnich wynagrodzeń
na poziomie osiągniętych w
przemysle oraz opłacenie za-
trudnienia w relacji do przy-
jętych na dany rok zadań
przewozowych i produkcyjno-
remontowych. Taka dotacja
stanowiłaby wystarczający
regulator płacowy, gdyż po-
krywałaby całkowicie wzrost
zadań. Wszystko jednak wska-

gujący za przyrost zadań w
stosunku do roku poprzednie-
go. Jest to sprawa aktualnie
„być, albo nie być” naszego
przedsiębiorstwa, w którym
np. za 7 miesięcy w porów-
naniu do analogicznego okre-
su ubiegłego roku wzrost
sprzedaży usług wyniósł (po
uwzględnieniu wszystkich
zmian taryfowych) ok. 30
proc., a w trójce autobusow-
wej o ponad 20 proc. wzrosła
ilość przejechanych wozokilo-
metrów. Nie też dziwnego, że
bijemy się o uznanie tego o-
czywistego wniosku wszędzie,
na spisanie wszystkich inter-
wencji nie starczyłoby miej-

Sprawa druga — **niedosto-**
sowania projektu ustawy do
specyfiki pracy w komunika-
cji miejskiej. We wspomnia-
nej już opinii dyrekcji i Ra-
dy Pracowniczej uważamy za
zbędne wyszczególnienie jako
dodatkowych wynagrodzeń za
pracę: w godzinach nadlicz-
bowych, w porze nocnej, na
II i III zmianie, szczególnie
uciążliwą lub wykonywaną w
warunkach szkodliwych albo
niebezpiecznych, gdyż z po-
wodzeniem, jak to już wyżej
mówiliśmy, mogą one wejść
do płacy zasadniczej. Propo-
nujemy, by kwestię włączenia
lub nie tych składników po-



Zdjęcie przedstawia panią Pietrzak (Wisniowską) i motornicze, a pana Solarskiego. Obydwoje już nie żyją.

Czemu macie takie smutne miny,
Czemu z oczu waszych płynie łza,
Może w tym kucharza trochę winy,
A może was tak strasznie „Weber” gna!
Czy na humor wpływa brak wolnego
A może jeszcze jest w tym inny sęk,
Gorzka herbata — z fusami kawa,
To wszystko wpływa na was tak, że —
Wpadnięte oczy, zeschnięta twarz,
Powraca z pracy tramwajarska brać,
Wszyscy się śmieją, inni mocno boją,
Ale każdy wierzy w to,
Że wkrótce skończy się to zło. Psiakrew!

(Tekst piosenki tramwajarzy krakowskich z lat okupacji hitlerowskiej. Autorem jest Pan BERNARD PŁOSZYŃSKI, śpiewana była na melodię „Skrwawione serce”).



Motorniczy Bernard Płoszyński, konduktorki nie znamy.

Städtische Strassenbahn

1 września minęła 44. rocznica napaści Niemiec na Polskę. Żołnierz polski mimo nierównych sił bronil się aż do 5 października. Bitwa pod Kockiem zakończyła kampanię wrześniową. Nastąpiły trudne, ciężkie dni. Przez przeszło 5 lat niemiecki okupant mordował ludzi, niszczył kulturę i historię naszego narodu.

Rozpoczął się również smutny okres w historii krakowskich tramwajarzy...

Krakowska Miejska Kolej Elektryczna (tak nazywało się nasze przedsiębiorstwo) przekształca się w Städtische Strassenbahn...

● Tabor liczy wtedy 87 wagonów silnikowych (w tym 29 wąskotorowych) i 24 wagony doczepne.

● Długość linii — bez „8” i „3”, uruchomionych w sierpniu, we wrześniu zlikwidowanych — wynosi 29,1 km.

● Załogę stanowi około 700 pracowników. Z tego pod koniec sierpnia i w chwili wybuchu wojny odchodzi około 150 powołanych do służby wojskowej. Kilku z nich gi-

nie już we wrześniu, część, rannych dostaje się do szpitali, część do obozów jenieckich, niektórym udaje się przedrzeć przez granice aby na obcych ziemiach kontynuować walkę, część wraca z powrotem do KMKE.

● Działania wojenne września nie powodują istotnych strat w taborze i zapleczu technicznym. Tramwajarze, jak wszyscy, przeżywają dni grozy. Ciągłe ataki lotnicze, wybuchy bomb, chwile strasznego oczekiwania na zbliżający się front. Mimo to krakowskie tramwaje pracują...

● KMKE staje się schronieniem i nadzieją na przetrwanie dla wielu Polaków z różnych stron kraju, którzy, aby uniknąć represji ze strony okupanta, opuszczają rodzinne strony, często ukrywając się pod przybranym nazwiskiem. Obok wykwalifikowanych tramwajarzy pracują profesorowie wyższych uczelni, naukowcy, inżynierowie, zawodowi wojskowi, aktorzy, studenci, ludzie różnych zawodów i w różnym wieku, mężczyźni i kobiety. Część z

nich odejdzie szukając innej pracy, wielu zostanie w KMKE, ale nie wszyscy doczekają wolności.

● 6 października 1939 zarządzeniem władz niemieckich zwolnieni zostają Żydzi. Później wyrzuca się ich z mieszkań. Dla nich jest Getto.

● Prowadzące przez Getto dwie linie tranzytowe są głównym sposobem komunikacji z zamieszkałą tam ludnością, środkiem przetrwania, lekarstw i innej pomocy. Droga do ucieczki z Getta.

● Działalność tramwajów w okresie okupacji rośnie. Inne środki komunikacji publicznej w Krakowie nie ma. Wagony są pełne pasażerów przez cały dzień. Przednia połowa wagonów silnikowych jest wyłącznie dla ludności niemieckiej. Żydom jeździć w ogóle nie wolno.

● Okupant nie dba o rozwój zakładu. Polepszenia czyni wyłącznie pod kątem swoich potrzeb. Liczba taboru staje się nie wystarczająca. W 1941 r. sprowadza z Norymbergi 10 wagonów silnikowych i 24 do-

czepne, w 1942 z Eberswalde — 3 wagony silnikowe i 1 doczepny. Wagon z Eberswalde zostają przerobione na tak zwane Steheplatzwagen (wagony z miejscami stojącymi). Wagon z Norymbergi kursują głównie na linii „8” specjalnie utworzonej, na trasie Plac Inwalidów — Dom Żołnierza, tylko dla Niemców, i częściowo na linii „3”.

● 1942 — w tym roku następują największe aresztowania. Aresztowany zostaje również dyrektor KMKE inż. Tadeusz Polaczek-Kornecki. Jest niewygodny, zwłaszcza, że jest Polakiem. Nowym dyrektorem Städtische Strassenbahn zostaje Niemiec Czech. Dyrektor Kornecki umiera w czasie transportu do Oświęcimia. Nie wytrzymał trudów podróży. W tym roku aż 30 pracowników ponosi śmierć.

● Ostatnie aresztowania następują 11 stycznia 1945 r. 7 dni przed wyzwoleniem Krakowa. Aresztowana zostaje duża grupa kontrolerów. Dwóch z nich umiera.

(Oprac.: T.B.)



Pani Kurtyka — „Nuśka”. Październik 1943.



Na tym zdjęciu rozpoznajemy tylko panią Marię Pietrzak. Nazwiska sfotografowanych z nią tramwajarzy nie znamy.

„Polegli — za mnie — za ciebie — za kształt
Smukłego miasta nad błyszczącym placem
Polegli — za nas — za przyszłość — za świat.
gdzie każdy znajduje swój cel — swoją pracę”.
(Andrzej ZANIEWSKI)

Oto nazwiska kilku spośród pracowników KMKE, którzy w czasie wojny zginęli najwcześniej, oddając życie za Ojczyznę:

JAKUB CYGAN pracę w KMKE rozpoczął 14 lipca 1919 r. w charakterze motorniczego i na tym stanowisku pracował aż do wybuchu wojny z Niemcami. Powołany z końcem sierpnia do wojska jako rezerwista brał udział w walkach z Niemcami we wrześniu 1939 r. Wzięty do niewoli, został rozstrzelany 17 września 1939 r. we wsi Wysokie.

JAROSŁAW KRAJEWSKI pracował w KMKE jako urzędnik w kontroli biletów. Był oficerem rezerwy. We wrześniu 1939 r. zginął na polu walki.

MARIAN KUNZEK był porucznikiem strzelców konnych. W KMKE pracował jako urzędnik od 23 mar-

ca 1937 r. w biurze warsztatów tramwajowych. Gdy wybuchła wojna zgłosił się do swojej jednostki. Dostał się do niewoli i zginął w Katyniu.

Dr MAKSYMILIAN BLASBERG był najstarszym pracownikiem Krakowskiej Spółki Tramwajowej. Był lekarzem zakładowym od 1901 r. a więc od czasu zelektryfikowania tramwajów. 6 października 1939 został zwolniony, a następnie przenieśli go do Getta. Tam, dokąd starczyło mu sił pomagał swoim współwyznawcom i tam też zakończył życie.

FRANCISZEK KLUSKA był pracownikiem warsztatów i członkiem

PPS. Został rozstrzelany w dwa dni po aresztowaniu, 27 listopada 1942 r. w odwet za śmierć niemieckiego policjanta. Ale czy rzeczywiście za to? Czy może ktoś doniósł, że Franciszek przywoził kolegom chleb, który przeznaczony był dla Niemców, rozdając go w przedsiębiorstwie za darmo. Pozostanie to tajemnicą.

TADEUSZ LUPA był profesorem gimnazjum. Zamknięcie szkół średnich spowodowało, że musiał szukać innej pracy. Został więc od 30 czerwca 1941 r. konduktorem tramwajowym. Był ppor. rezerwy. Aresztowany 20 kwietnia 1942 r. został zamordowany w obozie w Oświęcimiu 27 czerwca 1942 r.

STANISŁAW CIOŚŃSKI do pracy w KMKE został przyjęty w okresie okupacji 16 sierpnia 1940 r., kiedy to wielu Polaków szukało przetrwania hitlerowskiej niewoli. Był oficerem rezerwy. Pracował jako konduktor i motorniczy. Aresztowany 15 września 1942 r. zginął w obozie koncentracyjnym.



Na stopniach wozu linii nr 3 stoją konduktorki — pani Jania (z prawej) i Pytlik, siedzi nieżyjący już pan Franciszek Kwistek. Po prawej stronie stoi motorniczy, pan Książek. Nazwiska konduktora stojącego z lewej nie znamy. Zdjęcie zostało wykonane w 1944 r.



Stoją: z lewej pan Bernard Płoszyński i konduktor pan Stanisław Lipka. Za szybą tramwaju — Wojciech Pudełko.

LISTY

OPINIE

POLEMIKI

Redakcja na cenzurowanym

czyli o sztuce czytania

W lipcowym numerze (13/236) „Sygnałów MPK” ukazał się artykuł Jerzego Sułowskiego pt. „Kontroler na cenzurowanym”. Chodziło oczywiście o kontrolerów tramwajowych i autobusowych MPK. W jakiś czas potem naszą redakcję odwiedziła kilkuosobowa delegacja tej grupy zawodowej, aby w imieniu inkryminowanych przekazać pod adresem autora, no i rzecz jasna redakcji, wyrazy oburzenia oraz zażądać satysfakcji.

Chodziło o to, że w rzeczonym artykule znalazło się szereg inwektyw, może i niewybrednych odnoszących się do kontrolerów, na które sobie nie zasłużyli, a które podrywają im autorytet wobec pasażerów i załogi przedsiębiorstwa. I jeszcze — że artykuł jest jednym z elementów nagonki na kontrolerów, jaka się szerzy nie tylko wśród pasażerów i w prasie, ale — co gorsza — także wśród MPK, włącznie z kierownictwem. Tak w dużym skrócie, bo rozmowa trwała dobrych kilkadziesiąt minut, przedstawia się rejestr pretensji. Szczegółowych argumentów nie wynotowałem, gdyż obiecano przekazać je redakcji w formie pisemnej, niemniej do chwili gdy to piszę (25 VIII) listu nie otrzymaliśmy, a że muszę na dłuższą wyjechać, ustosunkowuję się tylko do jednego z aspektów całej sprawy. Być może, trzeba będzie do tematu jeszcze wrócić.

Ow aspekt, to umiejętność czytania. Nie piję tego, broń Boże, do kontrolerów. Po pierwsze dlatego, iż nie dziwię się, że jako zainteresowani odebrali treść artykułu subiektywnie, ale po drugie — nadło z ich ust stwierdzenie, że oni właściwie rozumieją intencję artykułu, nie mogą jednak przejść nad nim do porządku, gdyż wielu ludzi z przedsiębiorstwa powołuje się na artykuł i sztydzi: „widzicie, nawet w „Sygnałach” nawymyślali wam od chamów i złodziei”. Tu właśnie ogarnęło mnie zdumienie i chęć zrobienia małego wykładu o sztuce czytania, jako że nie pierwszy to przejaw z goła odwrotnego odbioru treści publikacji niż zamierzył autor.

No bo i co to znaczy „nawymyślali wam”? — Kto — Sułowski, redakcja? Czytajmy uważnie. Zaczniemy od tego, że cała strona 3-cia owego numeru „Sygnałów” poświęcona jest kontrolerom i na czołowe miejsce daliśmy wyważony w tonie i wymowie artykuł Filemny Serwin pt. „Racja jak medal — dwie ma strony”. Artykuł Sułowskiego w zamysłu miał być dopełnieniem owej „drugiej strony”, ale nawet nie jest do końca, gdyż autor nie stawia kropki nad „i” tylko na koniec odwołuje się do opinii czytelników (na którą n.b. nadal czekamy). Autor przyjął formułę rozmowy z kilkoma zakonodawcami przedstawicielami pasażerów, którzy istotnie nie przebiegają w słowach, ferują opinie jednostronnie, przeinaczają. W zbite dane to efekt wysoce poobratowy. Niemniej nie wysłał tych opinii autor tak zupełnie z palca, tylko że nie przedstawił im innych, gdyż zersułowby mu to koncepcję polemiki, którą przecież podmieňuje. Jakże mógłby polemizować z opiniami pozytywnymi?

Dlatego jednak odczytujemy wyłącznie wypowiedzi interlokutorów, pomijając stanowisko autora, które też akceptuje redakcja, skoro ar-

tykuł zamieściła? Przecież Sułowski pisze, oponując: „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”; i dalej: „Próbuję spojrzeć na ten problem obiektywnie. Mówię, 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” (...), „Czemu jesteście tak negatywnie do nich nastawieni? Przecież jednak są potrzebni” (...), „Waszych pojedynczych doświadczeń nie powinniście jednak uogólniać. Nadal twierdzą, że widzą problem tylko z jednej strony. Kiedy pokażę, jak wygląda praca kontrolera, może zmienicie zdanie”.

No — właśnie, zapowiedział, że pokaże pracę kontrolera od strony kontrolera. I pokażemy, choć czyniliśmy to i dotychczas, ale zanim co, czy można na podstawie zacytowanych fragmentów posądzić autora o złą wolę, czy w jego wypowiedziach i stanowisku jest coś obraźliwego? Konia z rądem temu, kto mi udowodni, że tak. A że sobie dobrał wyjątkowo zacietrzewionych rozmówców, to inna sprawa, chociaż sam bym mu podrzucił jeszcze kilka podobnych opinii zasłyszanych w tramwaju czy autobusie, tyle że bym ich nie uogólniał i autor też tego nie zrobił, wręcz przed tym przestrzegał. Ale tego nie chciało się jakoś doczytać, bo nie można by kontrolerom dokuczać.

A co do stanowiska redakcji: 1) Znamy, doceniamy trudną, odpowiedzialną i jakże niewdzięczną pracę kontrolerów. 2) Nie daliśmy się uwikłać w żadną nagonkę, chcieliśmy tylko wywołać problem, który — nie da się tego ukryć — istnieje, a prawem i najczęściej stosowaną metodą prasy są pewne przejawskawienia, na zasadzie kija w mrowisko, aby problem został dostrzeżony. 3) Dobrą pracę kontrolerów i ich udrękę z niesfornymi pasażerami pokażemy, skoro tylko będziemy dysponować odpowiednim materiałem, tak jak nie zrezygnujemy z piętnowania negatywnych w pojedynczych zaświadczeniach przypadkach, gdyż nie ma to nie wspólnego z podrywaniem autorytetu grupie zawodowej. Wręcz odwrotnie — jest to przysługa w eliminowaniu spośród nich parszywych owiec, jakich nie brakuje w każdym środowisku. Uogólnień nie było i nie będzie.

I na koniec refleksja ogólna: smutne to, że nasi czytelnicy, pomijam kontrolerów, dostrzegali tylko wspomniane inwektywy. W obu artykułach staraliśmy się wywołać kilka istotnych problemów związanych z pracą kontrolerów, ale na te tematy panuje milczenie, choć zachęcaliśmy do dyskusji. Zależało nam na opiniach nie tylko zainteresowanych, ale nawet przede wszystkim czytelników mogących spojrzeć na sprawę obiektywnie, tych, którzy poza swojej kierownicą, frezarki czy biurka dostrzegają ogólny interes przedsiębiorstwa. Niestety, spotkaliśmy się z milczeniem.

A przecież pod winietą „Sygnałów MPK” stoi jasno: „Dwutygodnik załogi” — niechże więc załoga częściej zabiera głos, to będzie mniej absurdalnych posadzeń o wciąganie nas w jakieś na-

gonki. I jeśli, wywołując temat, przejawiamy coś — polemizujcie. Nie boimy się polemiki i potrafimy się przystać do przegranej, tylko jedna prośba: przeczytajcie, będący przedmiotem kontrowersji artykuł, bez uprzedzeń i do końca.

ZDZISŁAW ZYGMA

REDAKCJA „SYGNAŁY MPK”

W odpowiedzi na artykuł „POJEŻDZIŁEM SOBIE NA GAPE” Sygnały MPK nr 14 (237) z dnia 22 VIII 1983 r. informuję, iż przeprowadzono rozmowę z kierowcami na temat braku w sprzedaży biletów.

1. W dniu 21. 07. 1983 r. kierowca nr służb. 2096, ob. T. PADYS prowadzący autobus 15015 na linii 124 nie posiadał biletów, mimo iż uzupełniał kredyt w dniach 15. 06. 83 i 20. 07. 83 — kierowcy nie przyznano dodatku 3 zł do każdej godziny pracy za cały miesiąc.

2. W dniu 21. 07. 1983 r. kierowca nr służb. 2160, Ob. J. KOLEGOWICZ prowadzący autobus 11500 istotnie nie posiadał biletów — kierowcy nie przyznano dodatku 3 zł do każdej godziny pracy za cały miesiąc. Kierowca posiada kredyt, lecz ostatnio nie uzupełniał go.

3. W dniu 24. 07. 1983 r. kierowca nr służb. 2229, Ob. R. TOMCZYK prowadzący autobus 11477 na linii 124 nie posiadał biletów, lecz uzupełniał kredyt w dniach 7. 06. 83, 17. 06. 83 i 27. 07. 83 r. — kierowcy nie przyznano dodatku 3 zł do każdej godziny pracy za cały miesiąc.

Za przekazanie informacji dziękujemy, ale przekazujemy także, iż kierowcy zgłaszają uporczywe podejmowanie rozmowy pasażerów z kierowcą podczas jazdy co im utrudnia pracę.

Z-ca Kierownika ds. Technicznych Zakładu Eksploatacji Autobusów Bieńczyce inż. STANISŁAW MARCZYK

— o —

DO REDAKCJI „SYGNAŁÓW MPK”

Jak publikuje prasa, w obecnym kryzysie gospodarczym różne są założenia co do płac za pracę. Moim zdaniem, żaden system nie zda egzaminu, jeśli nie zrobimy porządku w kraju, to znaczy należałoby zlikwidować kryzys gospodarczy; zakończyć podwyżki towarów, te 100, 200 i 300 proc., bo to nie wpływa na stabilność płac robotnika; doprowadzić pieniądze do wartości w miarę stałej, zatrzymując jego spadek, gdyż przez to robotnicy domagają się ciągłych podwyżek płac. Pieniądz nie ma pokrycia np. w złocie, ceny towarów skaczą i dlatego żadne założenie płacowe na dłuższy czas nie może zdać egzaminu. Szkoda wysiłku, jeśli będziemy myśleć o placach kryzysowych, jak to minister Krasiński ma na myśli.

Płaca musi być za konkretną pracę — wydajną i oszczędną, musi zależeć od tego, jak jest wykonana i w jakim czasie. Robotnicy muszą wiedzieć, kiedy jest podwyżka płac, a kiedy regulacja. Należałoby również wprowadzić dodatek do wynagrodzenia za podnoszenie kwalifikacji przez pracownika czy zdobycie drugiego zawodu, bo dojdzie do tego, że robotnik będzie zdobywał zawód po najmniejszej linii oporu, nie dbając o poszerzenie swojej wiedzy. Osoby z wyższym wykształceniem teoretycznym i praktycznym mają zbyt niskie wynagrodzenie, skłonne są wyjeżdżać za granicę i tam szukać pracy opłacanej wg kwalifikacji. Chyba nie trzeba tego motywować, jest dużo przykładów z ostatnich trzech lat. Uważam, że obecny system płac (eksperyment) omawiany w prasie i przez radio nie zda egzaminu. Zresztą przekonamy się za trzy lata.

STEFAN GIEŁZECKI

NASI

JUBILACI

- Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia zdrowia, dalszych owocnych lat pracy, jak również wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy pracownikom, którzy w sierpniu obchodzili Jubileusz pracy w MPK.
- 40 lat
JANINA KASPRZYK — Zarząd
- 30 lat
TADEUSZ DUBIEL — Zakład Zaopatrzenia
ZOFIA NOWAK — Wydział Taryfowo-Biletowy
JÓZEF SROKA — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze
- 25 lat
ANDRZEJ WYPOROWSKI — Wydział Dochodzeniowo-Wypadkowy
- 20 lat
MARIAN BAR — Zakład Napraw Tramwajów
WŁADYSŁAW BIGAJ — Zakład Taksówek
LEOKADIA FUNDAMENT — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze
RYSZARD GOŁDA — Zakład Napraw Autobusów
ZYGMUNT KOCUR — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
JANINA KOGUT — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
ANDRZEJ MIĘKINA — Warsztaty Szkolne
JAN PIETRYKA — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
- TADEUSZ PILARSKI — Zakład Taksówek
ANTONI PODSIADŁO — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
ANDRZEJ ROMEK — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka
MARIA SABUDA — Zakład Zaopatrzenia
MAREK SIKORSKI — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego
JÓZEF SKAŁKA — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego
ZDZISŁAW SKUBIEDA — Zarząd
JANUSZ SZCZUREK — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka
ALEKSANDER SZCZURZYDŁO — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
RYSZARD TYBON — Zakład Taksówek
- ZOFIA WALASEK — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
- 15 lat
KRYSZYNA ADAMSKA — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka
TEODOZJA BERBEKA — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze
MARIA BROŻEK — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze
STEFAN KUCHATA — Zakład Taksówek
HENRYKA PIEPRZYK — Zakład Zaopatrzenia
STANISŁAW PITUCH — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego
STANISŁAW STOJOWSKI — Zakład Eksploatacji Autobusów Płaszów
WŁADYSŁAW WALCZYK — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego
- 10 lat
RYSZARD BOBAK — Zakład Eksploatacji Autobusów Płaszów
ANDRZEJ GRELA — Zakład Eksploatacji Autobusów Płaszów
ROMAN GRZYWIŃSKI — Zakład Eksploatacji Autobusów Nowa Huta
CZESŁAW KNET — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka
JERZY KOMOROWSKI — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
WACŁAW KOT — Zakład Napraw Autobusów
MARIAN MIKOŁAJSKI — Zakład Torów
TADEUSZ MLONEK — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka
EWA PAWLAK — Zarząd
RYSZARD PROFIC — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
STANISŁAW SEKARA — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka
MARIA SZCZURZYDŁO — Zakład Napraw Autobusów
MACIEJ SZEWCZYK — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka
MICHAŁ WNEK — Zakład Torów
ANDRZEJ ZACZKIEWICZ — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
FRYDERYK ZIEBA — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce

SIERPIEŃ

KRONIKA WYPADKÓW

- Kierowca, Stefan Żyła, z ZAC uderzony został 16 sierpnia br. w głowę kawałkiem płyty chodnikowej, przez nieznanego osobnika i doznał rany ciętej. Poszkodowany przebywa na zwolnieniu lekarskim.
- Elektromonter, Stanisław Paciorek z ZSP, na skutek wypadku słupa kratowego z dźwicy, doznał 20 sierpnia br. stłuczenia prawej nogi. Odpowiedzialność za ten wypadek ponosi zarówno kierownictwo Zakładu, jak i sam poszkodowany, który przebywa na zwolnieniu lekarskim.
- Regulator ruchu, Piotr Szyba z Zakładu Nadzoru Ruchu, w wyniku potknięcia się o wystającą płytę chodnikową, doznał 23 sierpnia br. skręcenia nogi. Wypadek wydarzył się o bok punktu ruchu przy Teatrze „Bagatela”. Przyczyną wypadku była nieuwaga poszkodowanego, który przebywa na zwolnieniu lekarskim.
- Mechanik samochodowy, Andrzej Pabian z ZAW, 25 sierpnia br., podczas badania luzu kierownicy, doznał skaleczenia i złamania, trzeciego palca lewej ręki. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.
- Monter instalacji wodno-kanalizacyjnej, Stanisław Dudek z ZTH, podczas czyszczenia bojlera wypełnionego gorącą wodą, doznał 25 sierpnia br. poparzenia palców prawej ręki. Wina poszkodowanego, który przebywa na zwolnieniu lekarskim.
- Słusarz taboru szynowego, Marek Włodarczyk z ZNT, podczas zakładania koła tramwajowego na stół montażowy, doznał 29 sierpnia br. zgniecenia trzeciego palca lewej ręki. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim. (M. B.)

Zawrotne tempo warszawskiego ruchu kołowego w R. P. 1901

Spodobała się Czytelnikom, zamieszczona w poprzednim numerze (pod nieobecność „Mieszanki”), informacja o powozach z motorami. Chociaż więc stała rubryka jest już zajęta, bisuje obok kolejną rewelacją z Tuwimowskiego „Cicer cum caule”, doniesioną przez „Tygodnik Ilustrowany” nr 14:

„Jazda samochodami rozpowszechnia się u nas coraz więcej. Władze nawet popierają ten pożyteczny i wygodny środek lokomocji. Uwolniono już samochody od podatku szosowego, a uwolnienie od opłaty rogatkowej jest podobno przewidywane. Wszystko to bardzo słusznie, gdyż samochody mają wielką przyszłość przed sobą. Na jedną bardzo ważną stronę kwestii atoli nie zwrócono dotychczas uwagi, a mianowicie na unormowanie szybkości samochodów, krążących po ulicach miasta. Za granicą, a zwłaszcza we Francji, gdzie sport automobilowy rozwinął się niestłuchanie, a „kawalerska” jazda amatorów powodowała częste wypadki, wydano już odpowiednie przepisy, a nawet wynaleziono przyrządy, pozwalające służbie bezpieczeństwa publicznego kontrolować szybkość samochodów.

U nas do tej pory niewiele było słychać o nieszczęściach, ale przy wzrastającym zamyśleniu do nowego sportu, należy mieć na uwadze możliwe konsekwencje i zapobiec z góry wypadkom, a przynajmniej sprowadzić je do minimum. Dlatego należałoby koniecznie określić maximum szybkości pojazdów automobilowych. Przejżdżając nas tramwaje, dorożkarze, cykliści; jeżeli jeszcze zaczną nas gnieść samochody, to spacer po wąskich względnie ulicach Warszawy stanie się bardzo ryzykowny”.

Przepisuję to, Panowie Kierowcy i Motorniczowie, dla Was jako broń przeciwko pradziadkowi — niech Wam teraz spróbuje powiedzieć: „za naszych czasów tego nie było...”.

(Podał do druku: Z. Zyg.)

CZESŁAW DYŁOWICZ

Krakowski tramwajarz

Poświęcam „Lutni Robotniczej” przy MPK w Krakowie.

Tramwajarzem ci ja, w tramwaju się rodził, sześć latek mi było, do szkolym już chodził.

Oj dana!

Chodziłem do szkoły. Nie szło mi to gładko, bo się oglądałem za każdą dzierlatką.

Oj dana!

Dziś się dobrze czuję, zwłaszcza gdy się najem i gdy ludzi wiozę krakowskim tramwajem.

Oj dana!

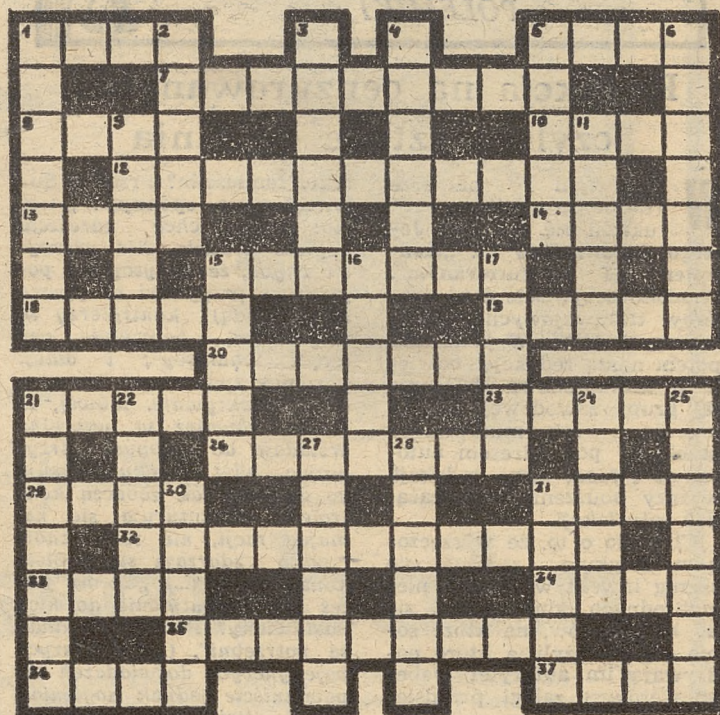
Nie chcę samochodu, nie chcę, panie święty, bo ja kocham tramwaj aż do samej renty.

Oj dana!

A nawet na rencie, gdy dyrektor powie, będę dalej jeździł, byle po Krakowie.

Oj dana!

KRZYŻÓWKA NR 11



POZIOMO: 1) Ornitologiczna mądrość. 5) Oka nie wykoła. 7) Proces gwałtownych zmian w jakiejś dziedzinie. 8) Przeciwnieństwo znaku „Q”. 10) Żelazo z węglem. 12) Proces podziału jądra komórkowego. 13) Reżyser filmu „Most nad rzeką Kwai”. 14) Mieszkaniec Bliskiego Wschodu. 15) Płytką ogniotrwała. 18) Kminowy likier. 19) Bagatela lub Stary. 20) Trzeba mieć choć blade. 21) Szlachetny kamień z Wypukłą rzeźbą. 23) Łączy kłębek. 26) Maszyna budowlana. 29) Schronienie dla statków. 31) Plujący zwierzę. 32) Filatelista. 33) Strzelanie do rzutków. 34) Dysponuje dwoma szalami. 35) W starożytności kraina między Garonną a Pirenejami. 36) Miasto w Austrii. 37) Kwarantanna dla statków.

PIONOWO: 1) Wieszczka grecka, przepowiadająca w ekstazie przyszłość. 2) Lasso cowbojskie. 3) Aura. 4) Nagi chłopiec z lukiem. 5) Pęczak. 6) Antypoda orla. 9) Zatoką M. Czerwonego. 11) Owoc tarniny. 15) Rodzaj wróbla. 16) Roślina wargowa o silnym zapachu. 17) Bogini mądrości. 21) Siedziba Kongresu

USA. 22) Opinia, uznanie, sława. 24) Nakrycie głowy papieża. 25) Krzyżówkowy stan USA. 27) Wycieczka za miasto. 28) Kawalerzysta z XVIII w. 30) Kamień szlachetny. 31) Podnosi ciężary.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI

POZIOMO: reprezentacja, szambelan, Alpy, bary, barok, opcja, Adare, lemur, Yeats, Miami, abaka, Anka, kiwi, Armatura, autonomizacja.

PIONOWO: rewaloryzacja, razy, Zomba, niebo, arab, antyferminista, spycharka, Nagasaki, balza, rampa, karma, Bravo, arno, Kama.

Nagrodę książkową wylosował Andrzej Majerski (Kraków).

HUMOR

Kierownik warsztatów do pracowników:

— Czy wiecie dlaczego w miejscu pracy powinno być zawsze czysto i wysprzątane?

— Bo może przyjąć kontrola z dyrektora!

Wędkarskie Mistrzostwa MPK Kraków

10 września 1983 r. o godz. 6.00 rano, z ul. Wawrzyńca wyruszył autobus wiozący 50 uczestników Wędkarskich Mistrzostw MPK nad Poprad do Piwnicznej, gdzie przy ślicznej, upalnej pogodzie po rozlosowaniu stanowisk o godz. 10.00 rozpoczęły się zmagania o tytuł Mistrza i Puchar Przechodni.

Po czterech godzinach walki, ryby, doceniając wysiłek organizatorów, pozwoliły się łowić w dużych ilościach, ułatwiając działalność Komisji Sędziowskiej, której przewodniczył społecznie Tadeusz Góral.

I miejsce i tytuł Mistrza MPK Kraków zdobył Eugeniusz Zadara (ZTH), łowiąc 159 szt. o wadze 3250 g. II był Jerzy Nikiel (ZNT) 2480 g. a

III — Jerzy Albrecht (ZNT) 2010 g.

Puchar Przechodni zdobyła drużyna ZNT wynikiem 6190 g.

Zarząd Przedsiębiorstwa mistrzem w kometce

W zakładowym turnieju kometki, rozgrywanym w ramach Spartakiady MPK w dwóch terminach — 25 czerwca na terenie ZAW i 28 sierpnia w ośrodku rekreacyjnym ZGKiM w Sciejowicach — w klasyfikacji zespołowej I miejsce zdobył Zarząd Przedsiębiorstwa (56 punktów), II — ZEA Wola Duchacka (42) i kolejno: pion DR, ZNA i Szkoła Przyzakładowa. W klasyfikacji indywidualnej mężczyzn I miejsce zajął A. Kadziolka (ZP), II — K. Doraził (ZP) i III — Z. Leńczowski (ZAW). W grupie pań I miejsce Z. Fenrych (ZP), II — B. Banat (ZAW) i III

— M. Leńczowska (ZAW). Duże brawa należą się Kasi Dzięwońskiej z ZAW, najmłodszej uczestniczce turnieju, która z wspaniałą wolą walki rozgrywała mecze ze znacznie od siebie starszymi zawodniczkami. Najlepszym wręczono dyplomy i nagrody rzeczowe.

*

Sympatyków tenisa ziemnego informujemy, że w ośrodku rekreacyjnym w Sciejowicach w dalszym ciągu odbywają się w każdą wolną sobotę w godz. od 10.00 do 16.00 treningi MPK-owskich tenisistów. Dojazd autobusem nr 239 z Salwatora, godz. 9.40. Na zakończenie sezonu treningowego przewidujemy zorganizowanie turnieju dla wszystkich chętnych. Szczegółowych informacji udziela Tomasz Posiewka (Biuro Organizacji i Zarządzania, ul. Brożka 3, tel. 66-20-22 wew. 11-93). (Z.F.)

W 1994 ROKU — 23 KM METRA W WARSZAWIE

Budowa metra w Warszawie stała się faktem. Bieżący rok poświęcony jest opracowaniu organizacji robót, przygotowaniu placu budowy i wstępnym pracom inżynierskim. Czasu jest mało, gdyż każdy zamknięty fragment metra musi być wykonany w cyklu półrocznym, aby w 1994 r. była gotowa cała 23-kilometrowa trasa z 23 stacjami postojowymi, łącznicą na Okęciu, tunelami i zapleczem eksploatacyjnym w Natolinie. Metro „wystartowało” na południowym odcinku, w Ursynowie, gdzie warunki do jego budowy są najdogodniejsze. Cały ten fragment realizowany będzie metodą odkrywkową.

TO NIE BAJKA — CHWAŁA MPK

Od czasu likwidacji w połowie lat 60. dwóch linii tramwajowych Bielsko-Biała nieustannie przeżywała duże kłopoty komunikacyjne. Ale od 1982 r. coraz rzadziej wspomina się tam stare tramwaje, gdyż coraz sprawniejsza jest komunikacja autobusowa. Obecnie w tym mieście jest 30 linii miejskich i 8 podmiejskich o długości 330 km, na których autobusy przewożą codziennie ponad 267 tys. pasażerów. W zasadzie nie ma już białych plam na mapie 160-tysięcznego miasta. Warto dodać, że bielskie-

mu MPK podlegają także autobusy w Żywcu obsługujące 6 linii o długości 62 km.

TYSKIE TROLEJBUSY NA DŁUŻSZEJ TRASIE

Decyzję o budowie linii trolejbusowej w Tychach podjęto w lutym 1982 r., a już w 7 miesięcy później udośćniono mieszkańcom pierwszy, 4-kilometrowy odcinek. W lipcu

br. nastąpiło techniczne przekazanie kolejnego, prawie 2-kilometrowego odcinka linii, łączącego miasto z tzw. terenami przemysłowymi, czyli skupiskiem największych zakładów w tym mieście. Rozbudowa trasy będzie kontynuowana. W końcu br. ma być przekazany następny odcinek łączący stację kolejową z osiedlami mieszkaniowymi w centrum miasta.

BĘDĄ SŁUŻYŁY ZNACZNIE DŁUŻEJ

Uczni łowcy zaproponowali efektywny sposób przedłużenia czasu eksploatacji części samochodowych, pracujących pod wielkim obciążeniem. Ich wytrzymałość, jak to udowodnili badacze, znacznie wzrasta, jeśli do zwykłego smaru wprowadzi się proszek składający się z miesza-

niny teflonu, miedzi i ołowiu. Taki dodatek, którego skład opracowano w Instytucie Mechaniki Polimerów Akademii Nauk Łotewskiej SRR, wytwarza na powierzchni trącej wytrzymałą błonę ochronną.

PIEKARNIE W METRZE

Stacje paryskiego metra były terenem najróżniejszych przedsięwzięć. Organizowano

Poznanie 2 razy. WPK ma ok. 13 tys. km linii autobusowych, 488 km linii tramwajowych i 4 km trolejbusowej. Zatrudnia 13,5 tys. pracowników, ale brakuje ok. 700 kierowców. Wtedy bowiem można by uruchomić jeszcze ok. 150 autobusów. Mimo podwyżki cen biletów Przedsiębiorstwo nadal na siebie nie zarabia. W br. do-

wują ją. 160-tysięczne miasto ma pięć linii tramwajowych, z których dwie powstały w ostatnich 3 latach. Obecnie trwa budowa nowego połączenia Wschód — Zachód, które bardzo ułatwi dojazdy mieszkańcom nowych dzielnic. Nowa linia powstaje systemem gospodarczym przy pomocy mieszkańców miasta.

REFERENDUM W SPRAWIE TRAMWAJU

Mieszkańcy Grenoble mają wypowiedzieć się czy chcą mieć w swym mieście tramwaje. Władze miejskie nie chcą narzucać swojej decyzji w tej sprawie. Postanowiono, że najlepiej będzie zorganizować referendum. Trudna sytuacja komunikacyjna miasta skłoniła miera do szukania nowych rozwiązań. Uważa, że należałoby zastąpić sieć trolejbusów siecią tramwajową. Za tramwajem przemawiają następujące argumenty: eksploatacja tramwaju jest dużo tańsza, tramwaj jest szybszy od trolejbusu. Referendum tego rodzaju jest nowością we Francji. Ta forma konsultacji ze społeczeństwem danego miasta w sprawie o zasięgu lokalnym nie jest bowiem przewidziana w konstytucji ani w innych ustawach i do tej pory nie była praktykowana.

(Oprac. I-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



w nich koncerty, wystawy, aukcje itp., a ostatnio na kilku z nich można nabyć gorące bułeczki wprost po wyjściu z pociągu. Władze miasta wyraziły zgodę, by uczniowie piekarniczy otworzyli pod ziemią małe piekarnie i sprzedawali świeże wypieki. Pomysł znakomity i zapewne można by go zastosować także w Warszawie, gdy powstanie metro, a kiedyś może i u nas?

KATOWICKIE WPK W STATYSTYCE

WPK w Katowicach przewozi w tym roku milardów pasażerów. Codziennie z usług Przedsiębiorstwa korzysta 2,5 mln osób. Na jeden pojazd przypada statystycznie 1428 pasażerów, czym Katowickie bije podobno krajowy rekord, w Warszawie jest bowiem 3 razy luźniej, a w

tacja wojewody katowickiego wyniesie 7 mld złotych.

KONSULTACJA SZTUKA POZOROWANIA?

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Przemysłu podało, że zmiany biegu tras autobusowych zostały prze-konsultowane z komitetami blokowymi, na co zaprotestował przewodniczący Miejskiej Rady Narodowej, że takiej konsultacji być nie mogło, bo komitety blokowe nie istnieją już od kilku lat, a osiedlowe samorządy głosu w tej sprawie nie zabierały...

W TORUNIU LUBIĄ TRAMWAJE

Władze Torunia nie uległy modzie na likwidację komunikacji tramwajowej i mimo różnych kłopotów rozbudo-