

SPOŁECZNA KOMISJA KONSULTACYJNA

Konsultacje — klucz do...

Codzienna działalność, zwłaszcza w tak dużym, jak nasze przedsiębiorstwie, nie znosi sytuacji sztywnych, nie znosi też próżni powstałej w miejscach — zrosniętych z przedsiębiorstwem instytucji czy organizacji. Próżnię trzeba wypełnić, a sytuację dostosowywać do wymogów produkcji i życia załogi. Choć brzmi to bardzo teoretycznie, z takich chyba przesłanek zrodziła się myśl o powołaniu społecznych komisji konsultacyjnych, które — czasowo — miałyby zastąpić zawieszone samorządy i związki zawodowe.

27 maja odbyła się zebranie przedstawicieli powstałych wcześniej komisji konsultacyjnych z zakładów i pionów MPK, podczas którego przedyskutowano możliwości powołania do życia Komisji Konsultacyjnej dla całego przedsiębiorstwa. Trzeba

przysłać, iż kontrowersyjny status działania takiej komisji musi być dopracowany we wszystkich szczegółach, by nie urodziło nam się nowe martwe ciało, jakich wiele pamiętamy z przeszłości. Potrzebna więc była dyskusja rzetelna i wylaniająca praktyczne wnioski. Po dyskusji takiej postanowiono powołać 4-osobową grupę roboczą dla opracowania projektu działania przyszłej komisji. W skład tej grupy zostali wybrani: Helena Bialek (Czyżyny), Jan Kochut (Podgórze), Piotr Kołak (Zarząd) i Henryk Lesiński (Bieżczyce).

Opracowany przez nich projekt zasad organizacji i działalności Społecznej Komisji Konsultacyjnej zostanie zaopiniowany przez uczestników zebrania, a następnie, 24 czerwca — przedyskutowany na zebraniu ogólnym. Wylaniają się już przysłać cele działania Komisji — będzie to z pewnością opiniowanie ważniejszych decyzji dyrekcyjnych przedsiębiorstwa, stworzenie spójnika między odczuciami załogi a motywacjami kierownictwa. Niemniej jednak, trzeba poważnego zastanowienia nad pogodzeniem sprzeczności jakie tkwią między właśnie konsultacją a jednoosobową odpowiedzialnością dyrektora. Będzie to punkt dyskusyjny. (CIĄG DALSZY NA STR. 2)

ROZWIĄZANIE PROBLEMU KADROWEGO W NASZYM PRZEDSIĘBIORSTWIE JEST ZADANIEM PILNYM, WARUNKUJĄCYM PRAWIDŁOWE DZIAŁANIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ I NIEZMIERNIE TRUDNYM. NIE WIĘC DZIWNIEGO, ŻE W OBRADACH SZTABU MPK ZAJMUJE WIELE MIEJSCA I JEST PRZEDMIOTEM SZCZEGÓLNEJ TROSKI ALE ŚCISLE KIEROWNICTWA ZAKŁADU, WSPOMAGANE WNIOSEKAMI ORGANIZACJI PARTYJNEJ I MŁODZIEŻOWEJ, SYTUACJA NIE ZMIENIŁA BEZ ZROZUMIENIA I PO-

Jak rozwiązać problem kadrowy

MOCY CAŁEJ ZAŁOGI WARTO WIĘC SZERZEJ ROZPOWSZECZKAĆ SZEREG STWIERDZEŃ I WNIOSEKÓW, JAKIE PADŁY NA JEDNYM Z POSIEDZEŃ SZTABU, DOTYCZĄCYCH TRUDNOŚCI I SPOSOBÓW POPRAWIENIA SYTUACJI ZATRUDNIENIOWEJ.

Żałoga MPK liczy 6415 osób (na dzień 15 maja br.), ale to i tak za mało — w stosunku do planu — o 543 pracowników. Globalnie może to nie wydaje się być problemem, ale w szczegółach jest. Trzeba ponadto brać pod uwagę stałą fluktuację kadrową — tylko w tym roku, mimo obostrzeń wynikających z militaryzacji przedsiębiorstwa, odeszło 123 pracowników.

Jakie działania podejmuje się dla uzupełnienia kadry? Przede wszystkim przyjmuje się chętnych. Jeśli są to ludzie bez wymaganych kwalifikacji, doszkala się do wymogów poszczególnych stanowisk pracy — głównie kierowców i motorniczów. W perspektywie można liczyć na absolwentów szkoły przyzakładowej. Złożono także zapotrzebowanie w innych szkołach zawodowych (na budowlanców, ślusarzy, tokarzy, dyspozytorów, elektryków, itp.) i w technikach. Zapotrzebowania te zostały już częściowo potwierdzone. Złożono też oferty u pełnomocni-

ków ds. zatrudnienia absolwentów szkół wyższych, a także w Wojewódzkiej Komendzie OHP. Liczy się także na efekty współpracy z Wydziałem Zatrudnienia i z kadrowcami innych przedsiębiorstw. Wszystkie te przedsięwzięcia powinny stworzyć możliwość ujęcia polityki kadrowej na bieżąco. Powinny, ale efekty nie zawsze idą w parze z najlepszymi planami i największym wysiłkiem.

Toteż, zanim życie potwierdzi prawidłowość działań perspektywicznych, można i trzeba się uporać z wieloma dolegliwościami polityki zatrudnienia w ramach stanu istniejącego. Oto tylko niektóre z nich.

Wskaźnik wykorzystania (CIĄG DALSZY NA STR. 7)

ADAM ZIEMIANIN

Z TRAMWAJU

został im tramwaj
siódemka chyba
tula się do siebie
na przednim pomoście

ona nie mówi
bo jest szczęśliwa
motorniczy wiezie
ich miłość na oślep

wracają z wykładu
z ekonomii
on kwiaty jej kupił
bukiet kaczęćców
w nim parę listków
nadziei

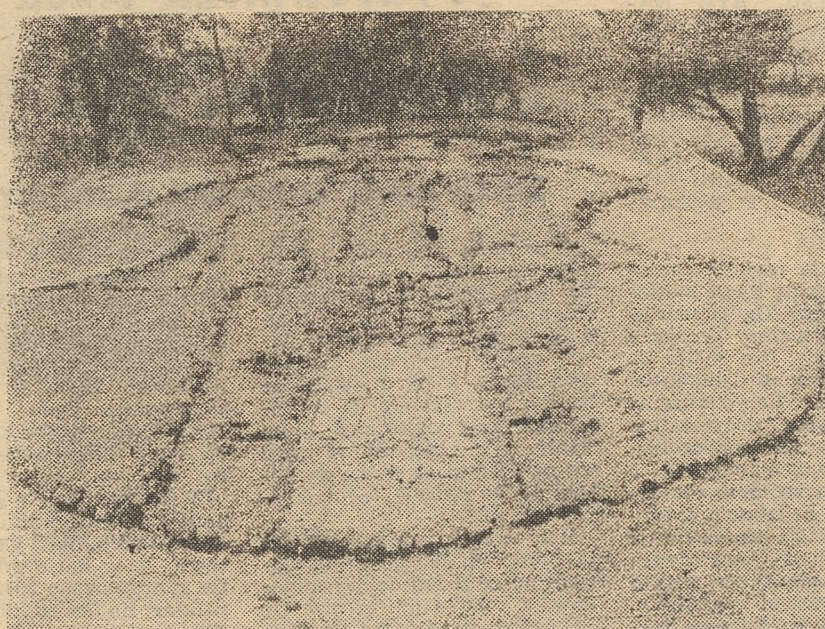
ile jeszcze przejadą
przystanków
zanim wysłada po latach
przed swym mieszkaniem
em trzy lub em cztery

W Krakowie lubimy obchodzić jubileusze. A sto lat, to nie było taki jubileusz — nie przeoczyłoby go chyba każde inne, mniej rozświetlane, miasto. Właśnie rok bieżący powinien dać okazję do fetowania stulecia krakowskich tramwajów. Jeśli jednak skończy się tylko na odnotowaniu tej okrągłej daty przez nas i nie będzie szumniejszego jubileuszu, to dlatego, że sprawa jest nieco skomplikowana. Trzeba by było setną rocznicę obchodzić trzy razy: przed siedmioma laty — stulecie wprowadzenia na ulice naszego miasta omnibusów; za dziewiętnaście lat stulecie uruchomienia tramwajów elektrycznych; no i w roku bieżącym...

No właśnie — cóż to za trzecia „setka”? Taka pośrednia: skrzyżowanie omnibusu z dzisiejszym tramwajem, a mówiąc jaśniej — URUCHOMIENIE TRAMWAJU KONNEGO. Ale przecież — tramwaju. Z tej to okazji przelknijmy... garść szczegółów dotyczących początków tramwaju w naszym mieście (zaczepniętych z publikacji „Historia Komunikacji Miejskiej w Krakowie 1875—1975”).

Zarząd Miasta Krakowa postanowił, wzorem innych miast, zamienić niewygodną i przestarzałą już komunikację omnibusową na bardziej zmodernizowany środek lokomocji czyli tramwaj konny. W tym celu rozpoczęto pertraktacje z kilkoma zagranicznymi Towarzystwami. Złożenie oferty za granicą miało tę dobrą stronę, iż zagraniczni przedsiębiorcy budowali linię własnym ko-

Krakowskim tramwajom stuknęło 100 lat!



Herb MPK przed Zebraniem w Czyżynach — patriotycznym lokalnym godłem pochwali. Fot. S. Makarewicz

sztem, w zamian za udzielenie im koncesji. Spośród czterech branych pod uwagę Towarzystw wybrano belgijskie, które właśnie w roku 1882 buduje i ODDAJE DO UŻYTKU

PUBLICZNEGO PIERWSZĄ LINIĘ TRAMWAJU KONNEGO W KRAKOWIE.

Była to linia „Most Podgórski — Dworzec Osobowy”, długości 2,8 km,

jednotorowa z czterema mijankami. Tor wykonany był z szyn płaskich o rozpiętości 500 mm. Tabor liczył 6 wagonów.

Tę jedną linią musiało się miasto zadowalać 4 lata, gdyż mimo uchwał Rady Miejskiej, dotyczących budowy następnych linii, ich realizacja odwołała się. Dopiero w roku 1896 Towarzystwo „Tramways Autrichiens Cracoviae et Extensions Sociétés Anonymes”, które przejęło od Belgów prawa koncesyjne, buduje drugą linię na trasie „Rynek Główny — Park Krakowski”, o długości 1670 m, na której kursowało 5 wagonów.

Równocześnie rozbudowano linię „Most Podgórski — Dworzec Osobowy” na dwutorową i zwiększono ilość kursujących na niej wagonów. Tabor liczył w tym czasie 32 wagony (16 zamkniętych, kursujących w zimie i 16 letnich, otwartych). Personalny ruch składał się z 36 woźniców, 36 konduktorów i dwóch kontrolerów. Każdy wagon podzielony był na klasę pierwszą i drugą. Różnica była w komforcie wyposażenia i oczywiście w cenie.

Tak sobie podróżowało po Krakowie 70 tysięcy jego mieszkańców do roku 1900. Potem dano okazję do następnego jubileuszu. Ale o tym... za 19 lat.

(Oprac.: Zd. Z.)

P.s.: Publikację tę nie kwitujemy „jubileuszem” — po szczegóły odsytamy Czytelników do rozpoczętego właśnie historycznego cyklu: „Retro tramwaj stoł. król. miasta Krakowa”.

● Pierwsze ostrzeżenie: zapasy materiałowe rosną. 33 mln zł to sumka unieruchomiona — wprawdzie dopiero 3 miesiące — w leżących częściach autobusowych i 21 mln w tramwajowych.

● Zakładowe Koło SITKOM otrzymało wyróżnienie i dyplom za pracę w 1981 roku. Gratulujemy.

● Z dniem 1 czerwca br. Wydział Nadzoru Ruchu wprowadził lotne patrole mające na celu kontrolę i nadzór nad funkcjonowaniem komunikacji w mieście. Zarówno tramwajowej jak i autobusowej.

● W dniu 2 czerwca br. odbyło się kolejne posiedzenie Komisji ds. BHP przy KZ PZPR, na którym omówiono zadania członków Komisji oraz zasady współpracy z administracyjną służbą BHP.

● W ZEA Czyżyny, z okazji Dnia Dziecka, zorganizowano dwie wycieczki do Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie.

15 dni w MPK

Pracownicy Pierwsza, dla dzieci pracowników Zajezdni, odbyła się 30 maja br. Druga, 6 czerwca br., dla wychowanków Państwowego Domu Dziecka Nr 8 z os. Szkolnego w Nowej Hucie.

● Od momentu, kiedy na linii „201” zaczęły kursować Berliety, zdarza się od czasu do czasu, że pasażerowie muszą pomagać niektórym kierowcom w pokonywaniu znacznego wzniesienia na odcinku Korabniki — Libertów. A wygląda to tak, że w pewnym momencie autobus zatrzymuje się, a pasażerowie, chcąc czy nie chcąc, muszą wysiadać. Pusty autobus wjeżdża pod górę, kierowca teraz oczekuje aż wszyscy pasażerowie ponownie wsiądą. I dziwi się tu ludziom, że po takim treningu zastanawiają się, co jest tego przyczyną, czy nieumiejętne prowadzenie Berlietów przez niektórych kierowców czy też stan techniczny wozów.

● „Takie upały... trudno w wozie wytrzymać!” — tłumaczy się kierowcy i prowadzą autobusy przy otwartej przedniej części pierwszych drzwi. Przypominamy, że Kodeks Drogowy nie przewiduje żadnych zmian uzależnionych od temperatury.

● Nasi motorniczowie i kierowcy nie mogą narzekać, że na końcówkach komunikacyjnych nie mają wody do picia. Woda mineralna jest zawsze, ale, niestety, ciepła. Gdyby tak jeszcze zaopatrzyć wszystkie punkty w lodowce, choćby najmniejsze... marzy się ludziom. No cóż, marzenia nie zawsze są realne.

● Do 15 czerwca br. Zakład Torów planuje wyłączenie z ruchu całej ulicy Karmelickiej, rozpocznie się tam bowiem średni remont torów. W najbliższym czasie brygady ZT przystąpią również do wymiany węzła rozjazdów przy Dworcu Głównym.

● W pierwszych dniach czerwca br. Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego wywiózł z terenu ZEA Czyżyny cały „łom oponowy”. Jak wiemy w Zajezdni tej dość często palimy się gumy, może więc teraz taka sytuacja już nie zaistnieje.

● W „Pałacu pod Baranami” odbyło się spotkanie Koła Abstynentów. W programie spotkania było „Wspomnienie o Janie Rolewiczu” — nie żyjącym już pracowniku MPK, który wiele lat swego życia poświęcił m. in. walce z pijanstwem. **M.R.**



2 czerwca odbyła się uroczystość wręczenia dyrektora Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie, TADEUSZOWI TRZMIELOWI aktu nominacji na to stanowisko, wystawionej przez prezydenta m. Krakowa. Nominację wręczył wiceprezydent ANDRZEJ ŻMUDA, stwierdzając, iż jest ona wynikiem analizy pracy i kwalifikacji T. Trzmieła na stanowisku zastępcy dyrektora i wcześniejszych Jego osiągnięć zawodowych.

Konsultacje

(CIAĞ DALSZY ZE STR. 1)

cydujący o powodzeniu tego przedsięwzięcia: o ile odpowiedzialność za skonsultowane decyzje spadnie na członków Komisji; w jakim stopniu dyrektor będzie miał możliwość podejmowania operatywnych decyzji mniejszej rangi; lecz wypływających z tych wyższych rangą, zaopiniowanych już przez Komisję; czy skład osobowy Komisji zagwarantuje fachowość opinii; w jakim sensie członkowie Komisji będą czuli się odpowiedzialni za decyzje przed załogą; czy trzeba zakładać jawność

ewentualnych sprzeczności między decyzją dyrekcji a opinią Komisji?

Jeśli wszyscy uczestnicy działań zmierzających do powstania nowego ciała znajdą na te pytania odpowiedzi i zastosują je w praktyce, można będzie oczekiwać od Komisji niezłych wyników. Trzeba jednak działać ze świadomością, że zastępuje ona jedynie czasowo instytucję zapisane w ustawach sejmowych i to zapisane wolą ludzi pracy — ustawą o samorządzie, ustawą o przedsiębiorstwie i oczekiwaną ustawą o związkach zawodowych. (L)

WIADOMO, ŻE KASY POZYCZKOWE BYŁY ŚCIŚLE ZWIĄZANE ZE ZWIĄZKAMI ZAWODOWYMI. BYŁ NAWET WARUNEK WSPÓŁPRZYNALNOŚCI CZŁONKOWSKIEJ. CO DZIEJE SIĘ W NASZEJ PKZP PO ZAWIESZENIU DZIAŁALNOŚCI ZWIĄZKOWEJ? KRÓTKO MÓWIĄC — PRACUJE NORMALNIE I CIESZY SIĘ NIESŁABNĄCYM POWODZENIEM.

PKZP działa niejako samostannie, bo chociaż Rada Zakładowa przekazała ją przedsiębiorstwu, formalne przejęcie nie nastąpiło. Nie miało to jednak wpływu na działalność kasy, jeśli nie liczyć ograniczenia wysokości pożyczki do 10 tys. zł zaraz po wprowadzeniu stanu wojennego. Od 5 marca ograniczenie to zostało uchylone na podstawie zarządzenia ministra finansów i prezesa NBP i kasa działa znowu normalnie, tj. w oparciu o dotychczasowy regulamin. Jak dawniej, co tydzień rozpatrywane są wnioski i natychmiast wypłacane. Znowu można otrzymać pożyczkę do wysokości pensji i podwójnego wkładu, ale najwyższą 50 tys. zł.

Pracownikom PKZP nie brakuje zajęcia, jeśli się zwa-

ży, że kasa liczy, wraz z emerytami, ok. 7 tys. członków. To duża liczba potencjalnych chętnych, ale nie grozi „rozbicie banku”, gdyż tak się jakoś zawsze rozkładały potrzeby ludzkie, a na dodatek nie bardzo jest ostatnio na co pożyczać. Dość powiedzieć, że na koniec ub. r. została w kasie kwota 16 mln zł, która zwiększa się w związku ze wzrostem zarobków.

Przy okazji uchylmy trochę tajemnicę PKZP nie docierających na co dzień do jej członków. Z rzadka np. zwraca się na to uwagę, że jest to także kasa zapomogowa. Tymczasem korzysta z tej formy działalności kasy rocznie ok. 250 osób, które dościsnęły przypadki losowe. Zapomogi są bezzwrotne, skąd więc pochodzą fundusze? PKZP ułokowała na oprocentowanej

PROTEST

Dnia 18 maja br. odbyło się zebranie VI POP PZPR w Zakładzie Eksploatacyjnym Autobusów „Czyżyny” w MPK Kraków. W trakcie zebrania podjęto uchwałę, w której potępiono powtarzające się ostatnio przypadki bezczeszczania polskiej flagi państwowej. Zebrani stwierdzili, że podnosić rękę na białą-czerwoną flagę, za którą przelały krew tysiące Polaków w różnych okresach naszej historii, może tylko człowiek, który nie zasługuje na miano Polaka i obywatela polskiego. Człowiek, w którym zabito poczucie więzi narodowej i patriotyzmu. Za takie akty jak palenie polskiej flagi czy wycieranie nią butów, członkowie partii zażądali ustanowienia wysokich kar w naszym prawodawstwie. Polska flaga jest dla narodu polskiego drogą okupioną świętością i nie pozwolimy jej bezczeszcząć.

Dziennikarska etyka

W „Echu Krakowa” z dnia 27 maja mogliśmy obejrzeć zdjęcie naszych torów tramwajowych w czasie remontu ulicy Karmelickiej, a pod nim podpis zredagowany przez znanego naszego założcę, redaktora Krzysztofa Gacka. No cóż, wydaje się, że byłemu redaktorowi „Sygnałów MPK” tak naraziliśmy się, że postanowił chyba zrobić nam na złość. No bo spójrzmy na zamieszczoną fotografię — główny przedmiot krytyki — robotnicy — rzeczywiście stoją, jeden z nich usiadł na płytach leżących przy torowisku, ale obok przejeżdża właśnie tramwaj. Nie dziwnego więc, że pracownicy przerwali na jakiś czas pracę. Kto zna pracę torowców, ten wie jak ciężka jest ich praca i nie dziwi się, gdy korzystając z chwili wytchnienia, jeden z nich na moment przysiadł sobie. Ale red. Gacek, jak się w kilka dni później okazało z rozmowy z kie-

rownikiem Zakładu Torów, inż. Szumilasem, jeszcze przed opublikowaniem fotografii, kontaktował się z zakładem wypytując dokładnie o rodzaj remontu i termin ukończenia prac na ul. Karmelickiej. Nie zdradził jednak wtedy celu, dla którego zbierał informacje, choć można domyślić się, że już wtedy miał przygotowane zdjęcie. Postępując w ten sposób można będzie wszystkich pracowników ostro krytykować. Wystarczy tylko stanąć z aparatem fotograficznym i czekać na chwilową przerwę w pracy, by „psstryknąć” a następnie złośliwie podpisać. Tym razem pani Jadwiga Rubiś jakoś nie miała szczęścia złapać na bezczynności naszych pracowników, więc wykorzystala moment gdy przez miejsce ich pracy przejeżdżał tramwaj. Można i tak, tyle, że z etyką dziennikarską takie postępowanie nie wiele ma wspólnego. **A.Z.**

Naśladownictwo wskazane

W budapeszteńskich autobusach (trójdrzwiowych) zastosowano godne uwagi usprawnienie. Nad drzwiami znajduje się przycisk, którym może się posłużyć pasażer chcący wysiąść na najbliższym przystanku. Wtedy to na desce rozdzielczej zapala się odpowiednie światelko i kierowca otwiera tylko te drzwi, przy których naciśnięto guziczek. Już to samo pozwala na znaczne oszczędzenie mechanizmów uruchamiających pozostałe drzwi. Jeśli do tego dodać, że w przypadku gdy nikt nie wysiada i nie zatrzymują też stojący na przystanku — autobus jedzie dalej, można mówić jeszcze o oszczędności paliwa, hamulców, silnika, czasu itd. Cóż, ktoś pomyślał... (z.z.)

Pracownicza Kasa Zapomogowo-Pożyczkowa 250 osób korzysta z zapomóg

książeczce PKO kwotę 9 mln zł i uzyskane odsetki stanowią fundusz zapomogowy.

Przy PKZP istnieje także koleżeńska kasa pośmiertna, z której funduszy wypłacane są zapomogi rodzinie zmarłego pracownika, bądź pracownikowi w przypadku zgonu najbliższego członka jego rodziny.

Wspomnieliśmy o zmniejszonym zainteresowaniu pożyczkami, niech nikt jednak nie sądzi, że w kasie próżnują. W ub. r. wypłacono 3072 pożyczki ratalne na kwotę 77 mln zł, 108 krótkoterminowych na kwotę 186.600 tys. zł, zapomóg bezzwrotnych na kwotę 43 tys. zł i pośmiertnych 437 na kwotę 1.296 tys. zł. Tylko w miesiącu kwietniu br. wypłacono 327 pożyczek ratalnych i 20 krótkoterminowych.

Na koniec dwie sprawy

warte uświadomienia. Pierwsza, to problem nieopatrzności przechytrzenia pewnych kruków regulaminowych. Otóż, zasadniczo zwrot wkładów następuje przy rozwiązaniu umowy o pracę, lub częściowo zwraca się wkład przechodzącym na emeryturę bądź rentę, jeśli chcą nadal być członkami kasy. Są jednak tacy członkowie, którzy nie odchodzić z zakładu niejako fingują wypisanie się z kasy, aby podjąć uskładaną tam już znaczną sumkę i zaraz potem wpisują się ponownie, bądź wtedy, gdy otrzymają ich przypadek losowy. Regulamin niby na to pozwala, ale trzeba wziąć pod uwagę, że przy takim manewrze traci się na funduszu pośmiertnym i na wysokości pożyczki, a taki powrót syna marnotrawnego zdarza się z reguły w związku z przypadkiem losowym, którego przy podejmowaniu wkładu nikt nie chce przewidywać.

I druga sprawa: przynależność do PKZP nie jest już uzależniona od przynależności związkowej, może więc do niej zapisać się każdy pracownik, co warto uświadomić szczególnie nowo przyjętym. Nie polecamy zadłużania się, ale prze-

(z.d. z.)

O pożarze autobusów w czyżńskiej Zajezdni, mówi się nie tylko w przedsiębiorstwie. A jak na ironię losu miał on miejsce akurat w dobie po ćwiczeniach jednostek zakładowych ochotniczych straży pożarnych MPK, które jak co roku odbywały się na terenie tej Zajezdni.

Ogień wybuchł w stojącym na parkingu Jelczu. W szybkim tempie objął sąsiadujące z nim Ikarusy. Zagrożenie dla innych wozów z sekundy na sekundę stawało się olbrzymie. To, że nie doszło do tragedii zawdzięczać można tylko natychmiastowej, niezwykle ofiarnej akcji gaszenia ognia przez załogę.

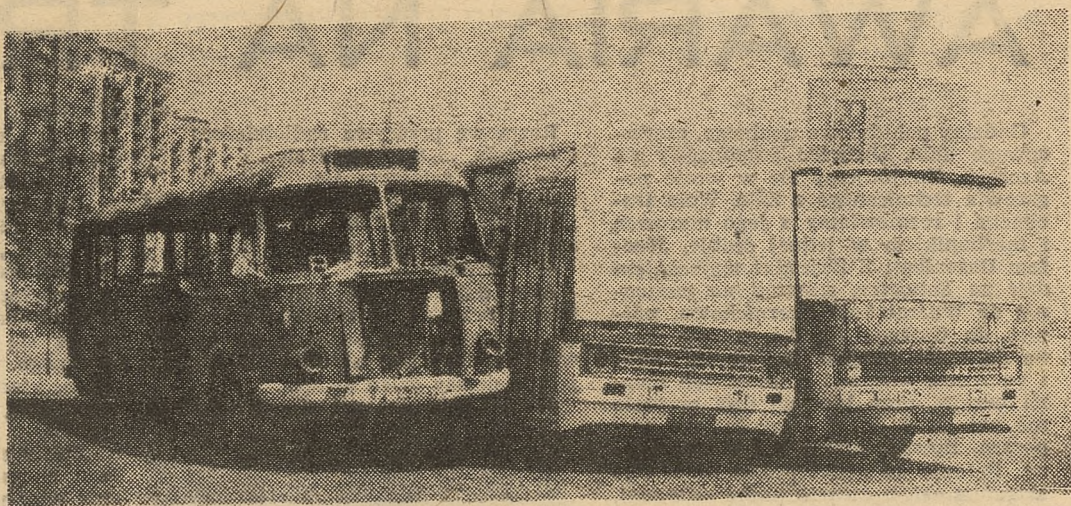
Naoczni świadkowie i Mechanik JAN KRZYSZKOWSKI jest tym, który pierwszy zauważył ogień. On to właśnie wszczął alarm, a teraz opowiada... „Otrzymałem przydział pracy i gdzieś o 22.00 wyszedłem na plac po Ikarusa. Po drodze minął mnie pilot. Zaczęłam rozglądać się za swoim wozem, gdy nagle moją uwagę zwrócił jakiś błysk. Krzyknąłem do pilotów, że się chyba guma pali. Podeszedłem bliżej i nagle usłyszałem trzask szyby. Była to przednia szyba w Jelczu. W chwilę później „poszły” prawa i lewa, wystrzelił bezpiecznik i rozładowała się gaśnica. Zaalarmowani ludzie wybiegali na plac. Pierwsi byli nasz brygadziści WŁODZIMIERZ GROCHOWSKI i LUCJAN CHUDOMENT. Za nimi inni. Chwytała za gaśnice, wybijali szyby i w ten sposób dostawali się do zamkniętych wozów i odprowadzali je w bezpieczne miejsca. Na 40 gaśnic można powiedzieć, że tylko 2/3 były sprawne, a śniegowe nie nadawały się w ogóle do gaszenia. One zdają egzamin tylko wtedy jak można blisko podejść, a tu się nie dało. Rysiek Kucharski nie zgasił śniegową ani jednego fotela.”

Mistrz zmianowy HENRYK MIZIURA, uzupełnia... „Zerwał się wiatr. Wozy stały w

kupie, pozamykane, żeby wejść do środka. Hukliśmy szyby, a w Ikarusie nie tak łatwo wybić szybę, nawet strażackim toporkiem. Wskakiwaliśmy do środka wozów i odprowadzaliśmy je w bezpieczne miejsca. Było ryzyko, bo jakby w którymś pękł zbiornik, to pół zajezdni by poszło, ale co było robić? Gra więc była ryzykowna.”

Brygadziści zmianowy WŁODZIMIERZ GROCHOWSKI: „Zerwał się silny wiatr, taka wichura jak przed burzą. Ogień się szybko przerzucił, gdyby nie ofiarność naszych ludzi objąłby dalsze wozy.”

Mechanik JAN KRZYSZKOWSKI stwierdza... „Widziałem już kilka palących



nionych Ikarusów nie zostały skasowane.

Gdyby nie ofiarność ludzi...

się wozów, ale tak szybko jak ten Jelcz to...”

Włodzimierz Grochowski dodaje... „Obawiałem się o ludzi, żeby nie wybuchły zbiorniki paliwa. A w ogóle to wyglądało na to, że do czasu pęknięcia szyb w Jelczu coś się tam w nim tylko dusiło, a później pomógł wiatr.”

Henryk Miziura... „Nie było strażników, gdyby chodzili po placu to jeszcze wcześniej od naszych ludzi zauważyliby pożar.”

Wśród tych, z pierwszej linii frontu walki z ogniem znalazł się elektryk JÓZEF WCIŚŁO, a oto jego relacja... „Z reguły w wozie, który stoi dobie na placu, nie powinien zaistnieć przypadek pożaru od instalacji elektrycznej, ale nie można też tego zupełnie wykluczyć. Mogły przecież być przetarte przewody, nie na tyle, żeby od razu spowodować pożar, ale mogło się tam powoli tlić i w końcu przerodzić w duży ogień.”

Co ustaliła komisja

„Komisja nie jest w stanie ustalić przyczyn pożaru” —

brzmi oficjalne orzeczenie tych, którzy powołani zostali do przeprowadzenia dochodzenia, skąd wziął się ogień w zamkniętym stojącym na parkingu Jelczu. Ważne jest też stwierdzenie, że w wozie tym znaleziono nie wyłączony główny wyłącznik prądowy. Również i to, że Jelcz nie znajdował się na właściwym miejscu postoju. Niestety, nie można było ustalić kto i dlaczego go tam ustawił. Nie wykluczone, że znalazł się wśród Ikarusów przypadkowo, przestawiony przed odbywającymi się poprzedniego dnia ćwiczeniami jednostek zakładowych ochotniczych straży pożarnych.

Jak to jednak przeważnie w takich przypadkach bywa, przy okazji dochodzenia wyszło również szereg spraw, które trudno powiedzieć, że miały jakikolwiek wpływ na powstanie pożaru, niemniej trudno je przemilczeć. W pierwszym rzędzie to niedostateczne zabezpieczenie Zajezdni — metrowa siatka, przez którą podobno dość często przeskakują dzieci, mie-

szkańcy pobliskich bloków; niewystarczająca ilość wartowników; niesprawne gaśnice.

Pokomisyjne postanowienia pójść więc w kilku kierunkach. Między innymi, zarządzone okresowy przegląd instalacji elektrycznych.

Straty

Nie jesteśmy bogaci. Jest to prawda tym bardziej bolesna, gdy dodamy niepotrzebne straty spowodowane przez pożar.

Wysokość powstałych strat ustalono w Jelczu nr boczny 22908 na 100 tys. złotych, w Ikarusie nr boczny 24158 — 150 tys. złotych, Ikarusie nr boczny 24119 — 1 mln 300 tys. złotych.

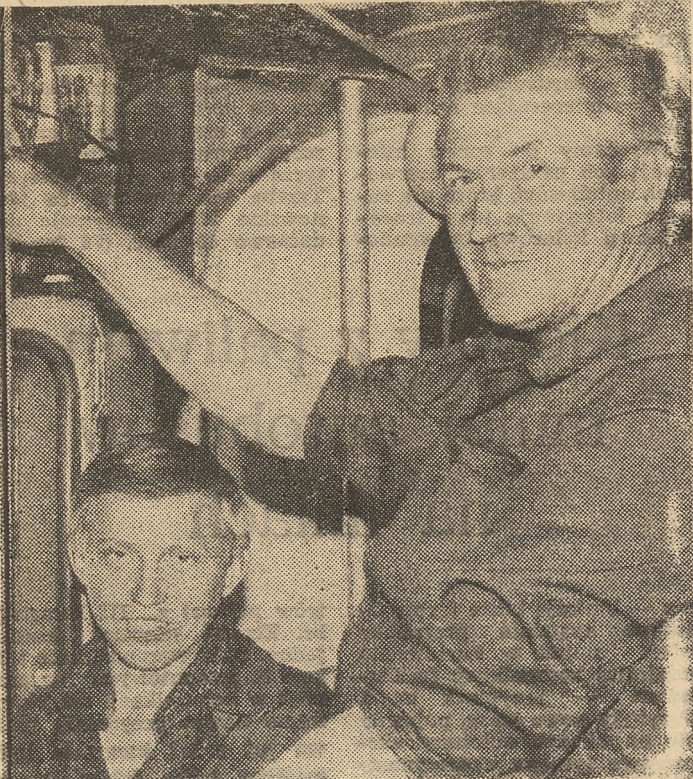
Członkowie załogi czyżńskiej Zajezdni z wielką troską i równocześnie społeczną odpowiedzialnością mówią o stratach, o tym jak cenny jest dla przedsiębiorstwa i miejskiej komunikacji każdy sprawny wóz. Z tego też względu ważna wydaje się informacja, że żaden z wymie-

Kto zasłużył na wyróżnienia i podziękowania? Cała czwarta brygada oraz piloci. Jeżeli więc wymienić to wszystkich. Czynieć to więc z dużą satysfakcją: czwarta brygada —

mistrz Henryk Miziura, brygadziści Włodzimierz Grochowski, Lucjan Chudoment, Jan Krzyszowski, Krzysztof Buczek, Leszek Drożyński, Julian Figlarz, Leszek Forma, Artur Grelewicz, Ireneusz Grybaum, Antoni Janicki, Stefan Kot, Ryszard Kucharski, Andrzej Kopciak, Jarosław Kozłowski, Stanisław Mistrz, Paweł Ochli, Piotr Ochli, Antoni Pachowicz, Roman Sambora, Wincenty Skorus, Sławomir Skóra, Roman Stępkowski, Karol Waligóra, Jerzy Wykret, Józef Wiśło, Franciszek Wolański, Jerzy Wiśniewski, Jerzy Zabiegaj i Krzysztof Grzybowski piloci — Marian Korfel, Stanisław Niedbał, Jan Sliwa, Marek Litwin, Edward Lubera i Władysław Cora.

W gaszeniu pożaru w ZEA Czyżyni brało udział kilka jednostek zawodowej straży pożarnej. Do pożaru przyjechały jak stwierdzają świadkowie bardzo szybko.

MARIA BUBACZEWSKA



URODZILI SIĘ W FALKOWICACH KOŁO MYŚLENIC, SKĄD NIE DALEKO DO KRAKOWA. A KIEDY DOROSLI, PRACY GDZIEŚ SZUKAĆ TRZEBA BYŁO, CZEMU WIĘC AKURAT NIE W TYM MIEŚCIE? PIERSZY, CHOĆ NIE NAJSTARSZY Z RODZENSTWA, ZNALAZŁ JA W MPK TADEUSZ I JAKOŚ NIE NARZEKAŁ, TAK I RESZTA ZA NIM POCHŁAPIŁ. NO I TAK PIĘCIU BRACI I JEDNA SIOSTRA ZWIĄZALI SIĘ NA DŁUGIE LATA SWEGO ZAWO-
DZU, A ZE KAŻDY Z

NICH DOBRYM FACHOWCEM I CZŁOWIEKIEM UCZCIWYM JEST, STAŁO SIĘ TO Z POŻYTKIEM TAK ZAKŁADU, W KTÓRYM PRACUJĄ, JAK I MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI.

JEDYNACZKA

Pani Janina Turakiewicz, z domu Jamka, pracuje w magazynie nr 11 przy ulicy Brożka. „Tramwaj jest popularny w naszej rodzinie — mówi z uśmiechem — Choć jestem najstarszą z mojego rodzeństwa, pracuję krócej od moich braci, ale i tak niedługo bę-

dzie już 18 lat. Cały czas w tym magazynie. Zaczynałam od wydawcy, teraz jestem brygadzistką. To moja pierwsza praca. Gdy ją rozpoczynałam, mój syn był uczniem drugiej klasy szkoły podstawowej. Teraz jest już po studiach i po wojsku. Lubię swoją pracę. Przez te wszystkie lata nie miałam w niej żadnych kłopotów, ale i ja nie spóźniałam się i starałam się wykonywać ją jak najlepiej.”

OJCIEC I SYN

„Pracują od godz. 14.00, ale o 13.00 już tu będą” — poinformowano mnie w Zakładzie Napraw Tramwajów, kiedy pytałam, na której zmianie pracują ojciec i syn panowie Tadeusz i Wiesław Jamkowie. Widocznie znani są z punktualnego przychodzenia do pracy. O godz. 13.40, zastałam ich już przebranych w robocze ubrania. A trzeba dodać, że do pracy dojeżdżają z Przemyślan. Mówi ojciec: „Pracuję w MPK 32 rok. Zaczynałam przy rozjazdach w Zakładzie Torów. Po odświeżeniu wojska wróciłam do montowni w ZNT. Już od 15 lat jestem brygadzistką. Naprawiamy osprzęt wagonów... drzwi, okna. Nie widziałem dla siebie gdzie indziej lepszej roboty, no i dlatego tak długo tu siedzę.”

Mówi syn: „Skończyłem w Wieliczce ZSZ. Mam zawód ślusarza mechanika. Mogłbym tam pracować, ale wolę tu w ojca brygadzie”. „A jak coś nie tak w pracy wypadnie?” — zapytał młodego Jamkę. „To ojciec w domu wygarnie”. Wiesław Jamka ma 20 lat i już dwa lata pracuje w MPK. Spodziewa się, że jeszcze w tym roku powołany zostanie do odbycia zasadniczej służby

wojskowej. Czy wróci później do ZNT? Zapewnia... że tak.

PÓLTORA ETATU

Pana Jana Jamkę 19 lat temu do MPK „ściągnął”, jak sam to mówi, brat, Staszek. Pan Jan pracuje w ZEA Bieńczyce na półtora etatu. Na pełnym jako mechanik samochodowy najpierw w systemie trzy, a teraz czterobryga-

Pięciu braci i siostra

dowym. Na pół etatu w charakterze kierowcy. Dowodzi do pracy i odwozi do domu pracowników Zajezdni, a że nadal mieszka w Falkowicach to nawet mu po drodze do własnego domu. Na pytanie, co związało go na długie lata z przedsiębiorstwem, odpowiada: „Jak kto tu uczciwie pracuje, nie bumeluje i nie choruje to i nieźle może zarobić. Ja na przykład w ciągu 15 lat pracy nie byłem ani jednego dnia na zwolnieniu lekarskim.”

NAJMLODSZY Z RODU

18-letni Grzegorz Jamka w ZEA Bieńczyce pracuje się

do zawodu. Będzie mechanikiem samochodowym. Liczy, że za rok dopiero pójdzie do wojska. A później po wojsku? „Wróć do MPK. Podoba mi się tu. Zrobię kurs, zdobędę prawo jazdy i zostanę kierowcą autobusowym”. — mówi z przekonaniem najmłodszy z pracujących w MPK Jamków.

NOCAMI OD LAT PRACUJE

Pracownik ZET Podgórze pan Stanisław Jamka choruje, a ponieważ pozostaje na zwolnieniu lekarskim, zamiast z nim rozmawiałem o nim. Kierownictwo Zajezdni wydało o panu Stanisławie jak najlepszą opinię. „Pracuje u nas prawie 24 lata — powiedział z-ca kier. Zajezdni ds. technicznych inż. Julian Mendel. Z zawodu jest ślusarzem. Przez ostatnie 5 lat brygadzistką, cały czas pracującym na noc. Dobry fachowiec, zdyscyplinowany, obowiązkowy. Jest jak najlepszym przykładem dla młodych naszych pracowników”.

Historia rodu Jamków w MPK nie byłaby pełna, gdyby pominąć dalszych jej członków. Otóż pracownikami naszego przedsiębiorstwa byli również bracia... nieżyjący już dziś Mieczysław, Antoni — ojciec Grzegorza, obecnie pracownik Kombinatu HiL i żona Stanisława, która przeszła już na rentę.

Rodzina Jamków związana pracą z naszym przedsiębiorstwem jest niezwykłym przykładem wielu ludzi ze swoim zakładem pracy. Pięknym przykładem.

(M. B.)

AWARIA NA TRASIE

Godziny południowe upalnego, czerwcowego dnia. Dworzec autobusowy na Azorach. Znajdujemy się w wozie pogotowia technicznego z ZEA Wola Duchacka i rozmawiamy z jego kierowcą i mechanikiem w jednej osobie, **Józefem Desoń**: Z Zajeżdźni wyjechałem dziś na Salwator, stamtąd na wezwanie do Wyżrań koło Czernichowa, później do Cichego Kąca, z powrotem na Salwator, na plac Bohaterów Getta i na Azory — mówi o miejscach awarii wozów, przy których dziś przyszło mu pracować. Dzień i tak był nie najgorszy. Bywają nieraz dni makabryczne. Pracuję od godziny 5.00 rano. Obsłużyłem osiem awarii: naprawa drzwi, założenie pasków kltnowych, dopompowanie do opon powietrza, wymiana żarówek, naprawa drzwi środkowych, odblokowanie hamulców i znów naprawa drzwi przednich — informuje dokładnie o wykonanej już dziś pracy, zaznaczając, że żaden z tych wozów nie zjechał do Zajeżdźni. Podkreśla, iż wysoka temperatura nie służy oponom i układowi hamulcowemu.

Jest godzina 11.15. Zgłasza się kierowca wozu „173” nr boczny 21098: Chyba sprzęgło mi wysiadło...

Okazuje się jednak, że musi zostać wymieniona pompa wspomnianego sprzęgła. Jest to, niestety, sprawa poważniejsza i autobus skierowany zostaje do zajeżdźni.

Kolejne zgłoszenie. Kierowca „130” nr boczny 22802 prosi o naprawę „urwanego” fotela. Oglądamy wygięte w zygzak nogi pod siedzeniem dla pasażerów. Jak jednak przymocować je do przegubów blachy? Z uwagi na bezpieczeństwo odzieży przewożonych pasażerów pan Desoń radzi kierowcy aby udał się z wozem do zajeżdźni.

Kierowcy „116” nr boczny 21621 chodzi o dopompowanie koła. Mimo więc, że wóz jest z ZEA Bieńczyce, pan Desoń spełnia prośbę. Taką usługę mogę świadczyć wozom z Czyżyn czy Bieńczyce. Gdyby chodziło jednak o dodanie części zamiennych czy na przykład oleju to mam je tylko dla wozów z Woli.

Rozmowę przerywa radiotelefon

— Halo, „837” zgłoś się...

— Halo, zgłaszam się.

— Przy ulicy Biezanowskiej stoi „173” nr boczny 21080. Trzeba wymienić oponę.

— Już jadę.

Aby dojechać do kolejnej awarii, trzeba przeciąć w poprzek całe miasto. Odnajdujemy „stojący na oponie” wóz. To charakterystyczna dla takiego jak dzisiejszy dzień awaria.

Józef Desoń na specjalnych windach



Nie każdy kierowca pomoże...
Fot. S. Makarewicz

podnosi autobus, po czym przystępuje do odkręcania opony. Praca niełatwa jak na jednego człowieka. Kierowca, **Tomasz Karbowniczek** prosi o rękawicę, a kiedy je otrzymuje, pomaga przy zmianie opony. Nowa opona zostaje założona, podpisanie wykonania usługi i odjazd.

— Czy zawsze pan sam jeździ w pogotowiu? Przecież niektóre czynności niełatwo jest samemu wykonać.

— Jeżdżę zawsze sam, a takich kie-

rowców, którzy mi, jak pan Karbowniczek, pomagają, nieczęsto spotykam — pada odpowiedź.

Jeszcze jedno zgłoszenie, uprzedzone zresztą radiotelefonem. Również autobus linii „173” nr boczny 21267. Z powodu nieszczelnego układu sprzęgłowego, nastąpił w nim wyciek płynu R-3. Po kilkunastu minutach autobus zatrzymuje się za wozem pogotowia technicznego. J. Desoń uzupełnia w nim płyn, kierowca szybko podpisuje usługę i wóz, wypełniony pasażerami, odjeżdża.

Zbliża się godz. 13.00. Pan Józef Desoń kończy pracę. Tym razem ruszamy więc w kierunku Zajeżdźni na Woli. My wysiadamy wcześniej, na jednym z przystanków kilku miejskich linii autobusowych.

*

Czas spędzony w wozie pogotowia technicznego nie upewnił nas bynajmniej w przekonaniu, że słuszne było przekazanie tych wozów do dyspozycji poszczególnych zajeżdźni autobusowych. A oto minusy takiej decyzji: grupowanie się wozów pogotowia technicznego na końcówkach komunikacyjnych, tam gdzie jeżdżą autobusy ze wszystkich zajeżdźni — na przykład przy Dworcu Głównym, pokonywanie olbrzymich odległości w przypadku awarii w różnych punktach miasta wozów z jednej zajeżdźni — strata cennego paliwa, brak możliwości dodania potrzebnej części czy uzupełnienia paliwa przez wóz pogotowia pochodzący z innej zajeżdźni niż autobus będący w danej chwili w potrzebie. Być może, więcej jest jeszcze powodów, ale chociażby te, które tu przedstawiłam są zbyt poważne aby nie zastanawiać się czy pogotowia techniczne nie zabrać zajeżdźniom autobusowym. Może więc powrócić do tego jak było i pomyśleć o reorganizacji — wydzieleniu dla każdego z nich części miasta, w obrębie której obsługiwaliby mechanicy wszystkie autobusy niezależnie, z której by nie były zajeżdźni. (M.B.)

Nowy oszczędny silnik do samochodów dostawczych

W Wytwórni Silników Wysokopiętnych „Polmo” w Andrychowie wykonano nowy silnik o mocy 70 KM do samochodów dostawczych „Żuk”, „Tarpan” i „Nysa”, uzyskując pomyślne wyniki testowe. Silniki dotąd stosowane zużywały ok. 13 litrów benzyny na 100 km, podczas gdy nowo opracowany silnik wysokopiętny zużywa na 100 km tylko 10 litrów znacznie tańszego oleju napędowego.

W obecnej sytuacji gospodarczej trudno określić kiedy będzie on mógł wejść do produkcji seryjnej, mimo przygotowanej już dokumentacji technicznej, ponieważ wymaga to odpowiednich środków i niezbędnych inwestycji.

Akumulator z ruchomymi elektrodami

W Przedsiębiorstwie „Promal” w Gliwicach opracowano oryginalny akumulator z ruchomymi elektrodami. Konstrukcja nowego akumulatora zasadniczo różni się od znanych baterii elektrycznych, ponieważ elementy jego są ruchome — elektrody obracają się względem siebie. Akumulator można szybko naładować, jego konstrukcja pozwala na regulację poboru prądu oraz na zmniejszenie ciężaru baterii.

Rozwój nowej konstrukcji baterii umożliwiłoby zbudowanie wydajniejszych akumulatorów i tym samym szerokie upowszechnienie różnego rodzaju pojazdów elektrycznych, sprawniejszych i o wiele mniej szkodliwych dla środowiska naturalnego człowieka — od pojazdów z napędem spalinowym.

(T. Grab.)

NOWOŚCI TECHNICZNE

ULICA WARYŃSKIEGO

Przypadek godzien wniosków

ła przewidywana na ten rok.

Słowa brygadzysty potwierdza kierownik Zakładu Torów **Władysław Szumilas**: Remont kapitalny Stradom — Waryńskiego przeciąga się. Nie robimy go sami. Współwykonawcami są Miejskie Przedsiębiorstwo Robót Inżynierskich i Krakowskie Przedsiębiorstwo Robót Telekomunikacyjnych. To drugie zawiązało nam harmonogram prac. Nie zdążyli z układaniem kabli. Nasze brygady **Józefa Cygala**, **Władysława Górki** i **Józefa Kowalika** z braku frontu robót przystąpiły do wymiany łuku w ulicy Waryńskiego w kierunku Bronowic, choć wymiana tego łuku przewidziana była dopiero na rok następny.

Pierwszy termin zakończe-

nia całości przewidziany był na 25 maja, drugi — na 30 czerwca. Już w tej chwili wiadomo, że i ten termin jest nierealny. Trudno jednak podać wiążącą datę. Nie robimy przecież tego remontu sami... może 15 lipca?

Wszystko to nie brzmi optymistycznie. Gorzej, że mieszkańcy Krakowa, oglądając nie najlepsze tempo robót na remontowanym odcinku torów, obarczają za to winą MPK, choć nie nasze przedsiębiorstwo tym razem zawiązało. (M.B.)

*

P.S. Doświadczenie uczy, iż nie należy do sporadycznych przypadków zaciąg w kooperacji wykonawców. Trzeba więc je brać pod uwagę przy ustalaniu własnych harmonogramów, łatwiej wtedy zniwelować skutki takich niespodzianek, łatwiej pozostać rzetelnym, łatwiej zorganizować pracę zastępcze podległym brygadam. Praca taka staje się wówczas sensowna, zgodna z aktualnymi potrzebami (na pewno jest ich wiele). Praca taka jest zaplanowana. Gdy przewidywania zabraknie, planowanie i organizacja stają się fikcją. Zamieniają się — w skrajnych przypadkach — w chaos. Demoralizują. Rozluźniają dyscyplinę. By do tego nie dopuścić, należy jednak analizować tak z pozoru drobne fakty — jak ulica Waryńskiego. Dobrze jest wyciągać nauki dla siebie z błędów popełnionych przez innych. (las)

Dla przeciwdziałania zawrotowi głowy od własnych sukcesów albo i zbyt niemu popadaniu w kompleksy, warto podglądać sąsiadów i wyciągać odpowiednie wnioski. Tym razem posłużymy się publikacją w bratniej nam gazecie zakładowej „Tarnowskie Azoty”, cytując interesujące nas fragmenty:

„Wracamy do spraw interesujących pasażerów czerwonych autobusów, które nie zawsze dotrzymują temu tradycyjnemu kolorowi, bo wiado-

(od 17 maja) do zastosowania pewnych ograniczeń. Miały one wynieść 37 proc. ale skończyło się na 10 proc., a oznacza to, że autobusy tego przedsiębiorstwa przejadają mniej o 3 tys. km, zaś długość linii WPK tylko w Tarnowie wynosi 413 km. Zmniejszy się ilość autobusów na liniach a niektóre będą zawieszane. Ograniczenia te nie dotyczą szczytów przewozowych. Trzeba też wiedzieć, że tarnowskie WPK otrzymało dodatkowo 10-proc. (74 tys. li-

Kłopoty z paliwem, mniej autobusów na liniach

mo — brakuje także farby. Ostatnie tygodnie przyniosły wiele zmian w kursowaniu miejskiej komunikacji (w Tarnowie — przypisek nasz). Przybyły nowe trasy, pojawiły się na ulicach autobusy ekspresowe tytułem eksperymentu.

Pasażerowie mówią, że nawet chętnie by jeździli ekspresami, tylko że bilety są za drogie. Normalne bilety kosztują 5 zł. W WPK mają na to argumenty. Otóż koszt 1 km w miejskiej komunikacji wynosi 57 zł, natomiast wpływy sięgają 11 zł, a resztę dopłaca państwo. Wpływy od jednego pasażera wynoszą średnio 1,74 zł, zaś koszt jego przewozu — 9,13 zł. W ub. r. dotacje państwa do komunikacji miejskiej w Tarnowie wyniosły 171 mln zł, a w br. wyniosą aż 640 mln zł.

Kłopoty, głównie z olejem napędowym, zmusiły WPK

trów paliwa) z... III kwartału br. Trzeba wiedzieć jeszcze jedno. Otóż wprowadzenie tylko 10-procentowych ograniczeń w komunikacji miejskiej, mimo nawet przydziału paliwa już z III kwartału było możliwe tylko dzięki gospodarnej załodze WPK. Stala obsługa autobusów i indywidualne rozliczenie kierowców z paliwa procentują jego oszczędnością.

Można by jeszcze pisać o tradycyjnych brakach części zamiennych, o kłopotach z akumulatorami i ogumieniem. Nie brakuje też kłopotów z kierowcami.

Przypominamy: powyższe problemy dotyczą Tarnowa, ale — skąd my to znamy?

(Oprac.: z.z.)



Te łuki jeszcze nie musiały iść na złom. Fot. S. Makarewicz

● O DZIECIACH NIGDY ZBYT WIELE ● O DZIECIACH NIGDY ZBYT WIELE ● O DZIECIACH NIGDY ZBYT WIELE ●



Wesoły tramwaj

Oryginalną imprezę z okazji Dnia Dziecka zorganizował 4 czerwca kolektyw kierowniczy i polityczny ZET Podgórze. Do udziału w imprezie zaproszeni zostali uczniowie klas pierwszych i drugich dwóch podgórskich Szkół Podstawowych — nr 26 z ulicy Krasickiego i nr 41 z Nowego Prokocimia.

A oto program imprezy. Pięknie, okolicznościowo udekorowany tramwaj tak z zewnątrz jak i wewnątrz wyjechał o godz. 9.00 z Zajeżdźni. Przy ulicy Smolki zabrał pierwszą grupę dzieci ze szkoły nr 26, następnie pojechał do Nowego Prokocimia, skąd zabrał drugą grupę dzieci ze szkoły nr 41.

Wypełniony ponad 80 dziećmi, wychowawcami oraz opiekunami z komitetu rodzicielskiego „Wesoły tramwaj”, przejechał ulicami Nowej Huty, zatrzymał się przed Kopcem Wandy, a po obejrzeniu przez dzieci panoramy dzielnicy, powrócił do starego Krakowa i udał się do Cichego Kąca. Na Błoniach uczniowie klas drugich rozegrali mecz piłki nożnej z wynikiem remisowym 1:1.

Do Zajeżdźni powrócono dopiero o godz. 13.15. Dzieciom pokazano jeszcze niektóre stanowiska pracy i miejsce parkowania wozów. Zaproszono je do

świetlicy, przyjęto paczkami i wodą mineralną. Teraz rozpoczęła się część druga imprezy, obfitująca w konkursy, z których najatrakcyjniejszy był na temat „Co wiesz o MPK?”. Finaliści otrzymali dyplomy, książki i czekolady.

Impreza zakończyła się o godz. 15.30. Dzieci odwiezione zostały na te same miejsca skąd je rano zabrano, a tak się w swoje święto widocznie dobrze bawiły, że nie chciały wcale opuszczać tramwaju i wracać do domu.

Aby impreza była tak udana, a dzieci w dniu swego święta czuły się szczególnie, sporo pracy w jej organizację włożyli: kierownik Zajeżdźni Stanisław Mikulski, I sekr. POP Jan Piotrowski, II sekr. POP Antoni Banaś, przew. Koła ZSMP Andrzej Kucharzyk, członek zarządu Koła Marian Kowalczyk. Dekorację świetlicy i tramwaju wykonała plastyk-dekorator Marzena Jakubowska, melodie tylko dla dzieci grał Zakładowy Zespół „Wagonik”, a „wesoły tramwaj” prowadził motorniczy Ryszard Salawa. (M.B.)

1 czerwca—było trochę radości

1 CZERWCA — oczywiście, frajda dla dzieci, więc przedsiębiorstwo postanowiło pomóc tatusiom. Wszystkie maluchy odbyły wycieczkę statkiem po Wiśle i do ZOO, choć nie wszystkie jednego dnia. No, cóż zrobić, jest ich tyle, że trzeba było to rozłożyć na trzy dni, tj. 1 czerwca, w samo święto i w dwie kolejne niedziele — 6 i 13 czerwca. O ile dzieci w czasie tych wycieczek nie sprawiły większych kłopotów, to część rodziców robiła wszystko, by utrudnić pracę Działu Kultury i Sportu. Każdy chciał, by to właśnie jego pociecha jechała 1 czerwca, nie później, a jak się nie udało, były skargi, odwołania, narzekania na złą pracę Działu, by później, na 250 rozproszonych biletów, na przystań pod Wawelem przybyło... 150. Cóż zrobić, widocznie niektórym wystarczył sam fakt, że jego dziecko ma pierwszeństwo do MPK-owskich imprez, może dzieci nie chciały iść na wycieczkę, ale wcześniej ustąpić nikt nie chciał.

Jedną z atrakcji był też festyn zorganizowany na stadionie KS „Nadwiślan” i przez niego organizowany.

Nie zapomniano też o dzieciach, którym nie tylko tego dnia brakuje uczucia i ciepła rodzinnego domu. Przedstawiciele dyrekcji, ZZ ZSMP i Zakła-

du Sieci i Podstacji przybyli z potężnym worem prezentów do Państwowego Domu Dziecka przy ul. Praskiej, nad którym stała opieka sprawuje około ZSMP działające przy tym zakładzie. Oczywiście, opieka ta nie sprowadza się tylko do okazjonalnych paczek ze słodyczkami w Dniu Dziecka, jest to stała opieka nie tylko młodych pracowników Zakładu Sieci. Ufundowano więc jednemu z wychowanków książeczkę mieszkaniową, naprawiono w miarę możliwości drzwi i okna, a także zorganizowano wycieczki. Rozważana jest możliwość naprawy uszkodzonych tapczanów.

Oczywiście, w Dniu Dziecka goście też nie odeszli z pustymi rękami. Otrzymali na pamiątkę rysunki wykonane przez dzieci. Rysunki te ozdabiają obecnie Zakład Sieci, umilając codzienną pracę tym, którzy uwierzyli, że „wszystkie dzieci są nasze”.

Skoro już mowa o akcji socjalnej dla dzieci, to warto też dodać, że w tym roku wszystkie dzieci, które się o to starały wyjeżdżają na kolonie, zaś przed wyjazdem każde z nich otrzyma ręcznik, mydło, szczoteczkę i pastę do zębów — artykuły jakże trudne do zdobycia obecnie na rynku. (sz)



● WPRAWDZIE 1 CZERWCA ZA NAMI, ALE... ● WPRAWDZIE 1 CZERWCA ZA NAMI, ALE... ● WPRAWDZIE 1 ●

Co miał wspólnego Stanisław Wyspiański z krakowskim „tramwajem”? Okazuje się, że jednak miał. Otóż był jednym z pomysłodawców założenia robotniczego chóru „Lutnia”, który do dziś działa przy naszym przedsiębiorstwie. A było to w 1898 r. Na krakowskich Plantach właśnie Wyspiański, Władysław Teodorczyk, dyrektor drukarni uniwersyteckiej i Wojciech Dąbrowski, krakowski szewc, zastanawiali się czemu to, w odróżnieniu od uroczystości kościelnych i miejskich, uroczystości rosnącego wciąż ruchu robotniczego nie są uświetniane śpiewem chórów. Wniosek był prosty. Robotnicy takiego chóru nie posiadali, a inne chóry nie chciały na robotniczych imprezach śpiewać. Jedynym wyjściem dla trzech starszych panów, siedzących sobie na Plantach, było założenie chóru złożonego z robotników, którzy by dla robotników śpiewali. Podjęto też zaraz działania zmierzające do założenia takiego chóru. Znalazło się też kilkunastu chętnych, ale władze austriackie tak „solidnie” przyłożyły się do sprawy rejestracji statutu, że trwało to blisko rok. Ostatecznie, od 15 lutego 1899 r. chór rozpoczął swoją działalność. Pierwszym kierownikiem artystycznym był aktor Teatru im. J. Słowackiego,

Grzegorz Sanowski; rozpoczęto próby i późną jesienią odbył się pierwszy publiczny występ.

Odtąd losy chóru układały się różnie, ale istniał on przekazując swą robotniczą tradycję młodszemu pokoleniu. Nie obeszło się oczywiście bez burzliwych wydarzeń i tak to rozwija się ta historia śpiewaków.

Oto kilka faktów: rok 1905. W teatrze grano robotniczą sztukę „Tkacze” i w inscenizacji brał udział również chór śpiewając polskie pieśni rewolucyjne i robotnicze. Festiwal, przedstawienie zostało przerwane przez policję, a cały chór odprowadzony do komendy policji na placu Wolnica. Dopiero interwencja posła do parlamentu austriackiego, Ignacego Daszyńskiego przynosi wolność „lutnistom”. Następne lata są wprawdzie spokojne w Krakowie, ale w sąsiadującej Kongresówce narasta rewolucyjne wrzenie. Robotnicza „Lutnia” przeja-

wia dużą aktywność propagując pieśni narodowe i robotnicze w czasie akademii i pochodów robotniczych.

Rok 1912. Robotnicy krakowscy urządzają wycieczkę do Zakopanego, w której udział biorą również „lutniści”. Idąc ze śpiewem drogą z Poronina do Zakopanego spotykają będącego na emigracji rosyjskiego rewolucjonistę Lenina. Po raz drugi Lenina spotkali w Krakowie w czasie akademii ku czci ukraińskiego poety Szewczenki, w kilka miesięcy później.

Rok 1915 — trwa I wojna światowa, następuje wzrost nastrojów radykalnych wśród proletariatu. Za działalność rewolucyjną ginie na szubienicy członek „Lutni Robotniczej” Król-Kaszubski. Umiera z okrzykiem „Niech żyje Polska”. W tym też roku w czasie akademii z okazji rocznicy Powstania Styczniowego cały chór zostaje ponownie aresztowany za śpiewanie pieśni narodowych i rewolucyjnych.

Po I wojnie światowej opiekę nad chórem przejmują związki zawodowe. „Lutnia” otrzymuje salę i nowego dyrygenta w osobie dyrektora krakowskiego konserwatorium prof. Barabasa. Bierze też udział w manifestacjach i akcji plebiscytowej na Śląsku, śpiewając dla górników. Podtrzymują w ten sposób ducha polskości wśród powstańców.

Lata 30. nie są dla „Lutni Robotniczej” korzystne. Za udział w manifestacjach 1-majowych, a przede wszystkim za udział w pogrzebach robotników z „Semperitu” po siłownych strajkach w tych zakładach, chór spotyka represję. Odejść musi dotychczasowy dyrygent chóru. Gdy zjawia się nowy, władze wydają rozporządzenie zakazujące pracownikom państwowym śpiewania w „Lutni”. Chór musi przerwać swoją działalność na okres 3 lat.

Hitlerowska okupacja przynosi chórowi ciężkie straty,

Za działalność konspiracyjną ginie w Oświęcimiu „4 lutnistów”, wśród nich dyrygent Kozłowski. Innych czterech ginie w Powstaniu Warszawskim.

W okresie powojennym chór został otoczony opieką przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie. Bierze udział w uroczystościach państwowych, lokalnych i kulturalnych dając około 3 tys. występów. Za swoją działalność chór został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi oraz Złotą Odznaką i Złotą Odznaką z Laurem przez Ministerstwo Kultury i Sztuki. „Lutnia” odbywała też koncerty w NRD, Bułgarii i na Węgrzech.

Swoje sukcesy z ostatnich lat śpiewacy zawdzięczają pracy dyrygentów, zwłaszcza kobiet. Jedną z nich to pani Lachowicz, która pracowała z chórem przez 22 lata, drugą to córka pracownika MPK i członka chóru, pani Wojnarska.

Dziś „Lutnia” jest najstarszym chórem robotniczym i niedługo będzie obchodzić 85-rocznicę swej działalności. Starzy śpiewacy czekają na 100-lecie jego istnienia i tego też należałoby życzyć chórzystom, by dalej szerzyli robotniczą kulturę.

ADAM ZYZMAN

„Lutnia” czyli tramwajarscy śpiewacy

Kolej w roli tramwaju

W trzy minuty z dworca na Zabłocie

Konkurencja mile widziana

W ukazującej się do grudnia ub. r. bratniej nam zakładówce pt. „Kolejarz”, z datą 3 maja 1980 r., autor relacji z budowy przystanku kolejowego Kraków-Zabłocie prorokuje: „Niebawem

czka w 3 minuty można się znaleźć z Dworca Głównego w rejonie ul. Lwowskiej, czy pięciokrotnie szybciej niż np. naszą „trójkę”.

Tak więc ze znacznymi przestojami,

przejazdu pasażerów mieszkających i zatrudnionych w pobliżu tej trasy.

Realizację tej idei stanowiło już zbudowanie przystanku w Łobzowie, a potem na Krzemionkach i wreszcie Zabłocie. Inicjatywa budowy tego ostatniego wyszła jeszcze przed rokiem 1978 od Wojewódzkiej Rady Związków Zawodowych i zakładów pracy zlokalizowanych w rejonie Zabłocia, przede wszystkim „Telpodu”, „Miraculum”, „Vistuli”, „Chłodni” i „Wawelu” oraz pomniejszych PDOKP „kupila” inicjatywę mimo przeciwwskazań organizacyjnych eksploatacyjnych i technicznych i podjęła starania o włączenie do projektu planu inwestycyjnego. Mniejsza o perypetie, jakie towarzyszyły tej budowie, grunt że generalny wykonawca — PRK-9 z Krakowa zrealizował projekt Biura Projektów Kolejowych w Krakowie na medal.

Przystanek prezentuje się oryginalnie, gdyż usytuowany jest na wysokim nasypie, a cała konstrukcja nośna peronów oparta jest na 121 palach długości 7 m, robiąc wrażenie lekkiej i jest naprawdę estetyczna, czego dopełniają zejścia schodowe z nasypu. Przystanek został wyposażony w niezbędne urzą-

dzenia peronowe: wiaty, ławki, automaty biletowe, oświetleniowe i megafonizację. Rozkłady jazdy umieszczono nie tylko na peronach, ale i na pobliskim skwerku, aby były widoczne od ulicy.

Szkoda tylko, że przystanek Zabłocie jest znacznie oddalony od przystanku tramwajowego i autobusowego, choć podobno na miejscu pobliskich magazynów i rozlatujących się budynków ma być zlokalizowany dworzec autobusowy MPK z myślą o pasażerach rozjeżdżających się po Podgórzu, tylko jak zwykle u nas z synchronizacją przedsięwzięć inwestycyjnych, które mają ze sobą korelować, nawzajem się uzupełniać wciąż nie jest najlepiej.

No, ale cieszymy się z tego, co jest i pozostawiamy z nadzieją, że sprawy te zostaną dograne w przyszłości, gdyż kolej, mimo oporów, zamierza w jeszcze większym stopniu pełnić rolę tramwaju, planując budowę kolejnych przystanków „miejskich” w rejonie Bronowia i Prądnika Czerwonego. Nikt jednak dzisiaj nie jest w stanie powiedzieć, na ile są to realne plany, a na ile pobożne życzenia.

ZDZISŁAW ZYGMA



Kraków wzbogaci się o jeszcze jeden przystanek kolejowy, który w znacznym stopniu usprawni komunikację w Krakowie i odciaży MPK”.

W tymże samym „Kolejarzu”, ale z datą 8 października 1981, ten sam autor niecierpliwi się: „Blisko półtora roku temu pisałem o budowie przystanku kolejowego Kraków-Zabłocie. Niewiele zmieniło się jednak tutaj od tego czasu. A przecież przystanek ten jest bardzo potrzebny. (...) Bardzo odciażyłoby się zatłoczone tramwaje i miejskie autobusy”.

A 19 maja 1982 r. dyrektor naszego przedsiębiorstwa otrzymał zaproszenie następującej treści: „Południowa DOKP uprzejmie zaprasza na pierwszy przejazd pociągu osobowego z zatrzymaniem na nowym przystanku osobowym Kraków-Zabłocie w dniu 22.05.1982 r.”. Nie wiem, czy dyrektor Trzmiel z zaproszenia skorzystał, bo nie dane nam było zabrać się do wspólnego pociągu, ale tego samego dnia sprawdziłem — istotnie, pociąg relacji Kraków — Wiel-

kie, ale efektywnie i efektownie (bo tak właśnie prezentuje się ten oryginalny przystanek) zadziałała nasza konkurencja. Tyle, że takiej „konkurencji” może sobie MPK tylko powinszować. Przy naszych brakach taborowych i kadrowych niebagatelną sprawą jest odciażenie komunikacji miejskiej na odcinku Płaszów — Zabłocie o 3500 pasażerów na dobę, a na odcinku Kraków Gł. — Zabłocie o 4000 pasażerów.

Taka zresztą była idea budowy tego i nie tylko tego przystanku — włączenie się kolei do obsługi pasażerskiej na obszarze miasta w związku z narastającym ruchem na trasach miejskiej komunikacji zbiorowej. Wykorzystano w tym celu układ krakowskiego węzła kolejowego. Z obserwacji potoków pasażerów wynikało, że najbardziej celowa jest budowa nowych przystanków kolejowych pomiędzy Bieżanowem a Bronowicami, gdyż nie tylko odciaży to komunikację miejską na trasie Teligi — Wielicka — Śródmieście — Bronowicka, ale też znacznie zostanie skrócony czas



D oświadczenie ostatnich miesięcy uczy, iż w dalszym ciągu występuje wiele nieścisłości i niejasności w sprawie stosowania dopłat za pracę w godzinach nadliczbowych. Potrzebne jest zatem kolejne ukazanie stosowania dopłat w poszczególnych systemach czasu pracy i dla poszczególnych grup pracowników. Tym bardziej, że od ostatniego tekstu na ten temat minął już prawie rok, w którym odnotowaliśmy kolejne zmiany w stosowanych składnikach płacowych.

★

Motorniczowie tramwajów oraz kierowcy autobusowi otrzymują dopłaty za pracę w godzinach nadliczbowych:

— po przekroczeniu 8. godziny pracy, tj. 50 proc. za dwie pierwsze godziny nadliczbowe oraz 100 proc. za kolejne godziny pracy — jeśli praca powyżej 8. godziny ma miejsce w niedzielę i święta oraz w porze nocnej (między godziną 22 a 6 rano), wówczas za wszystkie godziny pracy w godzinach nadliczbowych stosujemy dopłatę 100 proc.;

— za pracę w dni wolne przysługujące w zamian za pracę w wolne soboty oraz za pracę w inne dni wolne (turnusowe) nie będącymi dniami wolnymi w zamian za pracę w niedzielę i święta, przysługuje 100 proc. dopłata;

— za pracę w dni wolne, udzielone w zamian za pracę w niedzielę i święta przysługuje normalne wynagrodzenie — bez dopłat.

Natomiast tzw. dopłatę świąteczną motorniczowie i kierowcy otrzy-

Uczymy się liczyć (VII)

mują za pracę w niedzielę i święta; wysokość tej dopłaty wynosi 100 proc. Za pracę w niedzielę i święta pracownikowi przysługuje tylko jeden rodzaj dopłaty, tzn. albo świąteczna albo też za pracę w godzinach nadliczbowych.

W dwóch tylko przypadkach nie stosujemy dopłat za godziny nadliczbowe, mimo iż pracownik przepracował więcej godzin niż wynika to z nominalnego czasu pracy danego miesiąca:

— po pierwsze, gdy godzinami kończącymi zmianę w wymiarze przekraczającym 8-godzinną normę dzienną są godziny przestoju, który wg. zasad obowiązujących naliczamy bez dopłat za godziny nadliczbowe;

— po drugie, gdy pracownik wykonuje pracę w dniu wolnym przysługującym mu w zamian za pracę w niedzielę i święta.

Szczególnie więc zwracam uwagę na przypadek drugi, gdyż w sytuacji częstego „przechodzenia za wolne” musimy pamiętać, iż za te wolne płacimy normalnie — bez dopłat. W praktyce oznacza to konieczność udzielenia pracownikowi co najmniej tylu dni wolnych w miesiącu ile w nim jest niedziel i świąt. I taka też była idea, gdy w Protokole Dodatkowym Nr 68 wprowadzano tę nową zasadę.

★

Celem dalszego ułatwienia w zrozumieniu powyższej kwestii, przedstawiam zestawienie:

praca w dniu:	występujące dopłaty:	nadliczbowe
	święteczne	
powszechnym, roboczym — od poniedziałku do piątku oraz w soboty robocze	nie występują	50 proc. dopłaty za 1. pierwsze godz. 100 proc. za następne
wolne soboty przyjęte dla MPK	nie występują	nie występuje
niedziele i święta	100 proc.	nie występuje
niedziele i święta powyżej 8 godzin	nie występują	100 proc. dopłata za wszystkie godz. pow. 8
wolnym w zamian za pracę:		
— w niedzielę i święta	nie występują	nie występuje
— wolne soboty	nie występują	100 proc. dopłata

Analogicznie, jak dla motorniczów i kierowców autobusowych, stosujemy dopłaty dla pozostałych pracowników zatrudnionych w normalnym systemie czasu pracy (42-godziny na tydzień). Natomiast odrębność zasad w rozliczeniu notujemy dla pracowników zatrudnionych w 4-brygadowej organizacji pracy. W systemie tym stosujemy mianowicie 100 proc. dopłaty świąteczne za pracę w niedzielę i święta oraz w wolne soboty przyjęte dla MPK.

Jest to więc jedyny system — jedyna grupa pracownicza — gdzie 100 proc. dopłaty świąteczne stosujemy również za pracę w wolne soboty. Spośród innych grup pracowników oraz innych systemów rozliczenia pracy i płacy odrębnie rozliczamy pracowników zatrudnionych w wydłużonym systemie czasu pracy (12 na 24). Dopłaty świąteczne stosujemy tu wyłącznie za pracę w dni świąteczne (ustawowo wolne od pracy) nie będące niedzielami — wysokość dopłat wynosi również 100 proc.

Natomiast dopłaty za godziny nadliczbowe stosujemy za pracę powyżej 12 godzin i za pracę w wymiarze przekraczającym 48 godz./tydzień w układzie czterotygodniowym. Dopłaty za godziny nadliczbowe w systemie wydłużonym wynoszą wyłącznie 100 proc.

ANDRZEJ KOCHAN

Podobno na terenie ogródków działkowych MPK, przy ulicy Księcia Józefa spotkać można ludzi już od wczesnych godzin rannych, ale tak naprawdę to dopiero po południu i wieczorem jest rojno. Sporo jest takich, którzy prosto z pracy tu przyjeżdżają. Okres wiosny wymaga przecież wzmożonej pracy w ziemi. Siania, sadzenia, pielęgnia, a i budowa domków nie u wszystkich jeszcze zakończona.

„Przyjeżdżacie jak najwcześniej. Autobusy odchodzą z ulicy Senatorskiej. Każdym się dojedzie, a wysiadać trzeba na drugim przystanku, później iść w kierunku Wisły, te przedostatnie przed wałami, to właśnie nasze, MPK-owskie”. Zaproszeni i dokładnie poinformowani o sposobie dojazdu do ogródków działkowych naszych pracowników, udajemy się tam jednego z czerwcowych dni — późnym popołudniem.

Po wyjściu z autobusu i pokonaniu mniej więcej półtora kilometra drogi, z prawej strony której rozciągają się ogródki działkowe różnych przedsiębiorstw, jesteśmy na miejscu. Wchodzimy na ogrodzony teren MPK-owskich działek i już po kilkunastu metrach, po prawej i lewej stronie drogi ukazują się nam ziemia pokrajana w równe prostokąty grządek. Pochyleni przy pracy podnoszą głowy. Rozpoznajemy w nich tych, których dotąd spotykaliśmy przy różnych warsztatach pracy. Upał, a więc porożbierani, swobodni na swoich mini hektarach; z pieczołowitością doglądający każdej wychylającej się z ziemi jarzynki, każdego rozkwitającego kwiatka. Witamy się w jakże innych niż dotąd warunkach. Tak swobodnie jakoś, serdecznie, w pełni jeszcze gorącego słońcem dnia, choć już zbliżającego się wieczoru.

Korzystamy z zaproszenia pani Janiny Kasprzykowej. Siadamy na wygodnych campingowych fotelikach i pijemy podany przez gospoдинię kompot. Pani Janina przyszła dziś na działkę z córką, która tuż obok ma swoją działkę. Mąż córki pan Andrzej Ferdek jest również pracownikiem MPK. Panie są dziś same na swoich działkach, a tu akurat przydałoby się powbić trochę do fasoli. Problem? — żaden. Pomoc sąsiadka w osobie pana Mariana Oliwy przynosi tyczki i zabiera się do ich wbijania w ziemię. Nie chcemy przeszkadzać dłużej w pracy. Dziękujemy za gościnę, przechodzimy obok wspólnego nie wykonanego jeszcze murwanego domku i wychodzimy na wspólną między działkami drogę.

Wchodzimy na teren działki państwa Szymańskich. Panią Marię i pana Stanisława zastajemy przy wyrzucaniu chwastów. Rodzinny „Kos”, typ nr 3, jest już prawie na ukończeniu. W jego cieniu odpoczywa pies-przybłęda. Jest sympatycznym kundlem. Oby tylko nauczył się chodzić między grządkami. Z gospodarzami rozmawiamy o tym i o owym. Między innymi o mszycach, które zaatakowały bób. Wypijamy podaną nam wodę sodową, żegnamy się i ruszamy dalej.

POPOŁUDNIE NA DZIAŁKACH

Radość posiadania, radość pracy

Z oddali spoglądamy na nowo wzniesiony przez pana Zdzisława Mazurka domek, również któryś z typów „Kosa” i kierujemy się do wyjścia. Na działkach następuje teraz czas podlewania grządek. Minimalne ochłodzenie zwiastuje nadchodzący wieczór.

Trudno oprzeć się jeszcze jednemu zaproszeniu. Działka pani Anny Wiśniewskiej usytuowana jest niedaleko wyjścia. Grządki wypielęgnowane, a stylowy drewniany domek zachęca do skorzystania z gościnności. Dziś pani Anna przyjechała sama, dziewczynki, jak mówi o córkach, nie mogą codziennie tu przebywać muszą się przecież uczyć. Gospoдинi pokazuje nam szczegółowo, gdzie co na grządkach ma posadzone. Działka pięknie zagospodarowana. Są już nawet drzewka owocowe. I tak czas ucieka. Wypijamy więc podaną nam wodę z sokiem, kończymy rozmowę i tym razem już naprawdę wychodzimy z terenu ogródków działkowych.

Przyrzekamy sobie, że jeszcze w tym roku skorzystamy z zaproszenia i przyjdziemy tu w „Dniu Działkowca”.

Sielski ten obrazek z MPK-owskich działek zmuszona jestem nieco zakłócić. Problemami? Nie, jest to słowo nie- zbyt odpowiednie, traci bowiem produkcję. Choć i tę produkcję na kilkadziesiąt metrów trudno nie doceniać nie tylko zresztą w skali indywidualnych gospodarstw każdego z działkowców. A więc, powiedzmy jasno — działkowcy mają też i kłopoty. Jakże? Narzekają na zbyt małą aktywność w działaniu samorządu ogródków działkowych. Stwierdzają, że od początku brak było planowego działania. Można było na przykład zorganizować jakieś wspólne zaopatrzenie dla wszystkich działkowców, chociażby w trudno dostępny cement, a tak to każdy sobie z większym lub mniejszym skutkiem załatwia co może. Słabe jest ciśnienie wody, a więc kłopoty z polewaniem, a z drugiej strony ze studzienki na drodze stale wycieka woda. Czyżby nie dało się jej naprawić? Konieczne jest też odwodnienie terenu. Niektóre działki położone są bowiem bardzo nisko. Ludzie chcieliby także, aby od czasu do czasu organizować spotkania z agrotechnikami, którzy mogliby udzielać fachowych porad. Zastanawiają się kiedy wreszcie teren działek zostanie zelektryfikowany. Wyrażają swoje niezadowolenie, że teren działek zostanie zelektryfikowany. Wyrażają swoje niezadowolenie, że teren działek zostanie zelektryfikowany. Wyrażają swoje niezadowolenie, że teren działek zostanie zelektryfikowany.

MARIA BUBACZEWSKA



Radość z każdej jarzynki, każdego rozkwitającego kwiatka. Fot. S. Makarewicz

Retro Tramway Stoł. Król. Miasta Krakowa

No. 1

Warunki zasadnicze

Rok 1881

W obecnych skomplikowanych czasach warto powrócić do „korzeni” naszej działalności. Tym celom ku u- cieście Szanownych Czytelników, ale i ku nauce służyć będzie nasz „retro tramway”, widziany oczami prze- świetnych pp. Radców sto- leczno-królewskiego miasta Krakowa, zabiegających o u- ruchomienie i utrzymanie tej wielkiej wówczas nowości technicznej w podwawelskim grodzie. Wszystkie informac- je i cytaty pochodzą z „Dziennika rozporządzeń dla stoł. król. miasta Krakowa” — zawierającego protokoły z posiedzeń Rady Miasta, jej obwieszczenia i ogłoszenia, informacje o działalności Magistratu c.k. gminy miasta Krakowa.

Okazuje się, że od stu lat nie się właściwie nie zmieni- ło — problemy miejskiej ko- munikacji stanowiły w na- szym mieście zawsze jeden z najtrudniejszych orzechów do zgryzienia. Dlatego też odnotujemy z „Dziennika rozporządzeń” również i te informacje, które mówią o ówczesnych dylematach ko- munikacyjnych.

Dziś tylko kilka informacji wstępnych. Kraków Anno Domini 1880 był miastem 60- tysięcznym, sztucznie wło- Źone w system austriac- kich fortów wojennych. O- sobny organizm administra- cyjny stanowiło Podgórze, li- czące 6610 mieszkańców. Nie- bardzo było po czym jeździć — Kraków miał 37 km ulic, Podgórze 8,5 km. Jest to je- dnak okres, gdy miasto szy- kuje się do gruntownej mo- dernizacji — rozwija się bu- downictwo komunalne, ko- Źące się ważne dla układu komunikacyjnego prace przy- zasypaniu koryta starej Wi- sły (dzisiejsze Planty Die-

łowskie), zakłada się wodo- ciągi.

Dzisiejsze Miejskie Przed- siębiorstwo Komunikacyjne wchodziło w szerszy kom- pleks usługowy, razem ze strażą pożarną oraz obec- ni służbami porządkowymi (MPO, MPZ, MSP).

Jak i obecnie było instytucją mocno deficytową — „pocią- gi miejskie” dawały rocznie zaledwie... 50 zł dochodu, o wiele mniej niż zyski ze sprzedaży nawozu ze stajen miejskich i placów (600 zł). Wydatki były spore: obrok i pasza dla 25 koni kosztowała miasto 6672 zł, ubrania dla fernali prawie 500 zł, tyle co drobne wydatki i naprawy sprzętu.

W następnym odcinku — początek rewolucji technicz- nej, ery tramwaju.

(amł)

(CIAĞ DALSZY ZE STR. 1)

czasu pracy wynosi 82,9 — tj. gorzej w stosunku do analogicznego okresu roku ubieg- lego, co przy wymogach stan- u wojennego w przedsiębior- stwie zmilitaryzowanym zmu- sza do zastanowienia. Na czas nieprzepracowany (85,8 godz. na 1 pracownika) składają się choroby, opieka, urlopy ma- cierzynskie i wypoczynkowe oraz inne nieobecności uspra- wiedliwione i nieusprawiedli- wione.

Cóż poradzić, że ludzie cho- rują? Niby sprawa losowa, a jednak stwierdzono mnóstwo przypadków zwykłego kombi- natorstwa, co jest szczególnie szkodliwe wśród kierowców i motorniczych, i zjawisku te- mu postanowiono wydać zde- cydowaną walkę. Prowadzi się analizę dłuższych zwolnień, badania, rozmowy. Są też ana- lizowane choroby częste i zwolnienia lekarskie obce (spo- za przychodni przyzakładow- wej) — stanowią one powód skierowań na komisję i prze-

Jak rozwiązać problem kadrowy?

niesień na inne stanowiska po przejściu przez zespół rehabi- litacji pracowniczey.

Rygorystycznie będzie prze- strzegany przepis o respekto- waniu zwolnień L-4 wysta- wianych tylko przez przycho- dnię przyzakładową, a szafują- ce nimi „rejonówki” zostaną zgłoszone do Wydziału Zdro- wia celem wyciągnięcia kon- sekwenj.

Ilość zachorowań znaczna, tymczasem niektóre zakłady mają duże opóźnienia w bada- niach okresowych. Pracownicy nie doceniają wagi problemu profilaktyki, powinni więc kierownicy zakładów ściślej współpracować z przychodnią i działami administracyjnymi.

Inny problem możliwy do rozwiązania dotyczy podnosze- nia kwalifikacji zawodowych. Prowadzi się wiele szkoleń,

kursów, tak wewnątrzzakłado- wych jak i poza zakładem, mimo wszystko — jak stwier- dzono — nie zaspokoją one w najbliższym czasie potrzeb, szczególnie jeśli chodzi o mo- torniczych i kierowców. I to nie tylko dlatego, że tych kur- sów za mało. Ale np. organi- zuje się kursy, absorbując środki, sale, wykładowców, dla zbyt małej liczby kursan- tów, którzy zresztą z dnia na dzień topnieją. Równocześnie dopuszcza się do pracy bez wymaganego kursu. Trzeba przewidzieć tym prakty- kom.

Problem pałacy to kadra kierownicza. Wiele osób za- mujących stanowiska kierow- nicze z różnych względów wy- maga podmiary, a z kandyda- tami widać krucho, skoro jest aż 20 wakatów kierowniczych.

Zachodzi pilna potrzeba wyło- nienia rezerwowej kadry kie- rowniczej na teraz i na przy- szłość. Sprawa ta była już te- matem posiedzenia Egzekuty- wy Komitetu Zakładowego Partii, gdzie wysunięto propo- zycje wśród z organizacją młodzieżową. Pion ds. pracow- niczych przygotował listę ka- dry rezerwowej i podjął szereg energicznych działań w tym względzie. Tak więc pierwsze i to niemałe kroki zostały zrobione, ale wszystko może okazać się za mało bez prawidłowego współdziałania wszystkich pozostających o- becnie na stanowiskach kiero- wniczych, gdyż rozeznanie musi iść szerokim frontem i niekoniecznie odgórnie.

Na koniec sprawa, która po- lepszyć może najfatalniejszą sytuację kadrową. To dyscy-

plina. Polityka kadrowa musi służyć reformie, która w MPK wprowadzana jest w czystej formie, tyle że w sposób od- mienny od przedsiębiorstw przemysłowych, bo mamy środki dotowane. Tym bardziej poprzez odpowiednią politykę kadrową musimy prawidłowo gospodarować funduszem płac. A to oznacza m. in. wykorzy- stanie czasu pracy, to się za- wiąże z dyscypliną. Tymcza- sem nie jest z nią najlepiej, szczególnie wśród pracowni- ków umysłowych — bufety, kioski itp. są najlepszym tego miernikiem. Przy całym zro- zumieniu dla trudności zaopa- trzeniowych, masowości zja- wiska zostanie wypowiedziana walka.

Mocno to ale słuszne stwier- dzenia, gdyż kierownictwo przedsiębiorstwa zdaje sobie sprawę, że problemu kadro- wego nie rozwiąże tylko liczbą nowo przyjętych pracowni- ków.

ZDZISŁAW ZYGMA

„Tramwaj” na cenzurowanym

Jeszcze kilka kolejek pozostało piłkarzom do końca rozgrywek. Od rundy jesiennej kadra „Tramwaju” spada, ze stratą 10 punktów do lidera grupy „Wisły”, z trzeciej na piątą pozycję w tabeli. Na taki rozwój wypadków złożyła się bardzo słaba gra piłkarzy w ostatnich spotkaniach, jak to np. miało miejsce w meczu z rezerwą Hutnika przegranym różnicą sześciu bramek.

Nasza rezerwa grająca w trzeciej grupie B klasy utrzymała trzecią pozycję wywalczoną na jesieni i ma dużą szansę na drugą lokatę, gdyż ma tylko jeden punkt straty do poprzedzającej ją Radziszowianki, przy mniejszej (o jedno) ilości spotkań.

Juniorzy występujący w klasie okregowej tej kategorii wieku spisują się najlepiej ze wszystkich drużyn „Tramwaju”. Od jesieni awansowali o jedno miejsce i aktualnie znajdują się na drugiej pozycji ze stratą 3 punktów do pierwszej w grupie Wandy.

Przypominamy „Kartę Turysty”

W związku ze zbliżającym się okresem nateżenia ruchu turystycznego, pozwalamy sobie przypomnieć „Kartę Turysty”, którą każdy powinien przestrzegać.

1. Turystyka odradza Twe siły, pomaga każdemu, szczególnie młodzieży, poznać naszą Ojczyznę.
2. Przyroda i dorobek kultury są własnością całego narodu i Ty jesteś za nie odpowiedzialny.
3. Turysta Twój przyjaciel — służ mu radą i pomocą.
4. Zwiędz to o czym czytałeś — poczytaj o tym, co masz zwiędzić.
5. Dopuść naturę do głosu — nie hałasuj.
6. Zostaw miejsce pobytu w takim stanie, w jakim chciałeś je zastać.
7. Ogień i szkło źródłem niebezpieczeństw — uważaj!
8. Alkohol wrogiem turystyki — unikaj go na wycieczce.
9. Zachowaj ostrożność — Twoja lekkomyślność zagraża Tobie i innym.
10. Turysta wszędzie gościem — pozostawiaj po sobie dobre wspomnienie.
11. Nie bądź obojętny wobec niewłaściwego zachowania innych.
12. Dobry humor pomaga turystyce w każdej sytuacji — uśmiechnij się.

Na początek — opis sytuacji. Na przystanku przy alei Słowackiego zatrzymuje się autobus „114”. Jako że jest to „berliet”, otwiera się troje drzwi i wysypują się pasażerowie, po czym ich „luzaki” przypuszczają szturm w odwrotnym kierunku. Do środkowych i tylnych drzwi wchodzi bez przeszkód, jeśli nie liczyć lokciowej przepychanki i wzajemnych zapychań: „na czym żeśmy to ostatnio stanęli?”, zaś do drzwi przednich usiłował wejść jakiś starszy pan, ale skoro tylko postawił nogę na progu, drzwi złośliwie natychmiast mu ją przyściły. Wprawdzie błyskawicznie uchyliły się z powrotem, ale skoro tylko starszek nogę wycofał, sezam zatrzasnął się z powrotem i na nie zdążył się zakleć starszuszka. Jego gestykulacja wskazywała na to, że stary, chory, a może i uprawniony, bo jakoś szperał po kieszeniach (chyba nie za złotówką?), ale sezam jak to sezam — nie każde zaklecie go rozewrze. Wewnątrz autobusu padł krótki komentarz ze strony kierowcy: „To jest wyjście!” Było to niejako usprawiedliwienie adresowane do pasażerów okalających królestwo kierującego. I tyle. Stało się coś? Nie, a według kierowcy wszystko było nawet zgodne z przepisami.

Rzecz w tym, że jest to zjawisko bardzo rzadkie. No to, po co o tym pisać? Chodzi mi o tzw. „albo — albo” Re-

OKIEM PASAŻERA

To nie jest wyjście

gula bowiem jest, iż kierowcy i motorniczowie otwierają wszystkie drzwi i wszystkimi wchodzi pasażerowie, bez względu na wiek, ciążę tudzież inne legitymacje. To przyspiesza „załadunek” i ułatwia równomierne rozmieszczenie pasażerów w całym wozie. Większości prowadzących pojazd zależy na tym właśnie aspekcie „załadunku” i nie wskazują na napisy „wyjście” (bo iżby było fikuśniej „wejście” w ogóle nie istnieje).

Zdarzają się jednak ortodoksi rozmówcy w „Przepisie Panu”, którym tak naprawdę, to raczej o luz za plecami chodzi, bo mają absolutną pewność, że kółkowi pasażerowie nie przesuną się do przodu na tyle, żeby im zagęścić powietrze wokół kierownicy. Intencja sensowna, a i z przepisami w zgodzie.

Pamiętam czasy, kiedy wejścia i wyjścia przestrzegano konsekwentnie, wtedy nie trzeba było zatrząskiwac przednich drzwi przed nosem, gdyż wystarczała uwaga kierowcy, a niesforny pasażer odskakiwał do tyłu jak amyt, a podchodził uprawnieni i nie potrzebowali obstukiwać szyby, ani wycyzniać błagalnych gestykulacji, zaś wycho-

dzających tyłem sztorcowali sami pasażerowie. To się skończyło — wchodzi się i wychodzi jak komu bliżej i wygodniej. Uwag się już nie słyszy, a napisy „wyjście” („wejście”) — jako się rzekło — nie ma) stanowią relikty zdyscyplinowania, asekuracji „na wypadek”, martwą literę.

I tylko właśnie ci nieliczni mając błąd anarchii i ścigając na siebie posadzenie o ważniactwo, bezdusność, bezmyślność i tym podobne epiteki.

Jak to więc jest z tym „wyjściem”? W skali krajowej szukamy go w sprawach znacznie poważniejszych i wierzymy, że się znajdzie, zaczniemy więc od naszego podwórka i określimy go jasno. Albo istnieje przepis i przestrzegamy go konsekwentnie wszyscy, żeby nie narząca tych kilku sprawiedliwych na inwektywy, albo przepis nie istnieje, więc zamalujmy nieaktualne napisy i przyjmijmy, że ci nieliczni są rzeczywiście bezdusnymi ważniakami. No i, zwalczajmy ich, bo zatrząskiwanie drzwi przed nosem pasażera problemu nie rozwiązuje — to żadne „wyjście”

(Zyg.Z)

Kącik filatelisty

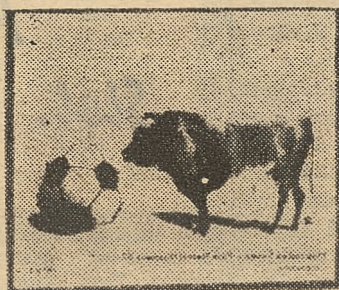
DLA UPAMIĘTNIENIA — działu polskiej reprezentacji w XII Mistrzostwach Świata w Płocie Nożnej „Espana — 82” w Hiszpanii — Ministerstwo Łączności wprowadziło do obrotu okolicznościową emisję



dwóch znaczków pocztowych. Na znaczku wartości 25 zł przedstawiono stylizowany globus w formie piłki nożnej, a na znaczku wartości 27 zł — była przed piłką nożną. Znaczki reproduujemy. Emisję uzupełniają ozdobne koperty pierwszego dnia obiegu (FDC) ozdobione okolicznościowym datownikiem.

Przy okazji warto nadmienić, że pierwsza tego rodzaju emisja polskich znaczków ukazała się w 1966 r. z okazji VIII mistrzostw świata w Anglii, mimo że polska reprezentacja nie brała udziału. Kolejne emisje polskie ukazały się w 1974 r. (mistrzostwa w RFN) i w 1978 r. (mistrzostwa w Argentynie), w których brała już udział polska reprezentacja.

„ESPANA — 82” — to nazwa wystawy znaczków sportowych otwartej od 31 maja



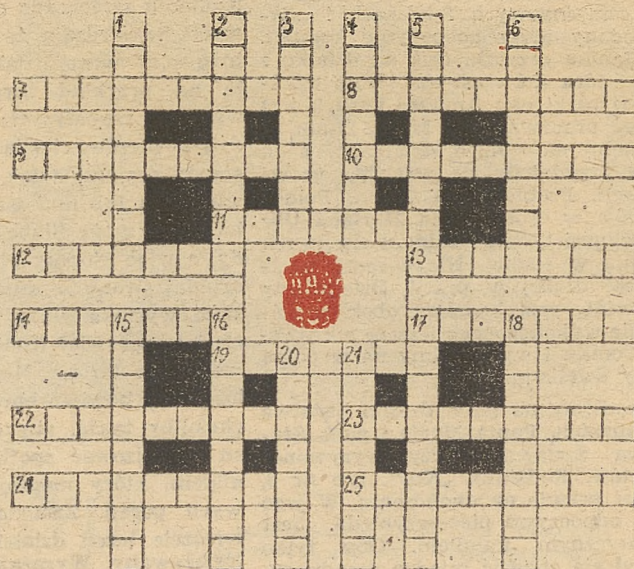
do 14 czerwca br. w Klubie Międzynarodowej Prasy i Książki w Warszawie. Z tej okazji stosowany jest okolicznościowy datownik pocztowy.

W SIERPNIU 1981 r. obchodzono 100-lecie miejskiej komunikacji w Norymberdze (RFN). Z tej okazji stosowany był okolicznościowy datownik pocztowy, na którym przedstawiono pierwszy konny tramwaj, współczesny elektryczny tramwaj i wagon kolei podziemnej.

T. GRAB.

Fot. Józef Jauernig

KRZYŻÓWKA nr 3



POZIOMO: 7) Urządzenie napędzające. 8) Wierzenia różnych plemion. 9) Ozdobny świecznik. 10) Wysoka żółta kwitnąca roślina. 11) Więcej niż trójkąt. 12) Część Indonezji. 13) Złota myśl. 14) Może być osobista. 17) Słynne uzdrowisko w Jugosławii. 19) Mebel w pokoju. 22) Część świata. 23) Gatunek grzyba. 24) Zapisany utwór muzyczny. 25) Rekordzielo.

PIONOWO: 1) Uciekinier. 2) Schowek przy kuchni. 3) Widać ją pod mikroskopem. 4) Warzywo z Ameryki Południowej. 5) Dla niego najważniejsza jest ojczyzna. 6) Wielbłąd jednogarnbny. 15) Instytucja naukowo-badawcza. 16) Wodociąg bez rur. 17) Płucha do wody. 18) Rodzaj ceramiki. 20) Miejsce występów. 21) Szybki pociąg.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 2

POZIOMO: Biernik, konkurs, Gliwice, wstrząs, kwartał, Skopiec, wyborca, loteria, Romulus, gniazdo, pionier, sklejka.

PIONOWO: Siklawa, trawers, wiecha, borsuk, skorupa, wrzątek, rysopis, kolumna, lewarek, wiadukt, czubek, oznaka.

(Oprac. L-M)

MIESZANKA, NIE TYLKO FIRMOWA

TRAMWAJE — CZYSTSZE KONTO — BOGATSZE

Trudności, przede wszystkim finansowe, na jakie napotykała budowa „Daru Młodzieży”, są powszechnie znane z wielu prasowych doniesień. Tym cenniejsze są wszelkie inicjatywy, mające na celu przysporzenie funduszy na koncie budowy następcy „Daru Pomorza”. Z jedną z takich inicjatyw wystąpił niedawno członkowie Akademickiego Klubu Żeglarskiego z Łodzi, którzy nawiązali kontakt z tamtejszym Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym i przez kilka niedziel nieodpłatnie myli tramwaje. Z braku chętnych do tego zajęcia, jak w wielu miastach, nie grzeszyły one czystością. Środki, które normalnie poszłyby do kieszeni sprzątających, wzbogaciły konto budowy naszej nowej fregaty, która wkrótce ma wziąć udział w regatach wielkich żaglowców świata — „Operacji Zagiel 82”

ROZMOWY NA TEMAT DOSTAW „IKARUSÓW”

Z okazji wiosennych Międzynarodowych Targów w Budapeszcie, w których obok 32 krajów wzięła udział również Polska, przedstawiciele naszych central handlowych przeprowadzili bardzo owocne rozmowy na temat dalszego rozwoju współpracy go-

spodarczej. Jak się okazało, obydwie strony widzą możliwość przekroczenia wysokości wzajemnych obrotów ustalonych rocznym protokołem o ok. 10 proc. Przewiduje się, że obroty te wyniosą ok. 720 mln rubli. M. in. rozmawiano na temat dalszych dostaw do Polski autobusów „Ikarus” i jeśli wszystkie ustalenia zostaną zrealizowane, staniami się drugim co do wielkości (po ZSRR) ich odbiorcą.

„KONSTAŁ” REMONTUJE STARE TRAMWAJE

Założa Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych „Konstał”, która — jak wiadomo — jest jedynym w kraju producentem

tramwajów, zmuszona była w maju na pewien czas wstrzymać budowę nowych wozów, z powodu braku niektórych elementów i kłopotów materiałowych. Konstalowcy nie próżnowali jednak, podejmując m. in. kapitalne remonty kilkudziesięciu wyeksploatowanych tramwajów. Odnawiono już wiele wozów, które zostały skierowane na trasy komunikacyjne Śląska, Zagłębia, Częstochowy i Poznania. W remontowanych wozach dokonano przy okazji wielu przeróbek modernizacyjnych, m. in. układu elektrycznego, zapewniając im większą sprawność.