

INWESTYCJE

temat pilny

Do poszczególnych zakładów dotarła w sierpniu broszurka zatytułowana „Harmonogram zadań inwestycyjnych realizowanych przez pion DT na rzecz innych pionów uzgodniony podczas porad organizowanych przy udziale zainteresowanych stron i Dyrektora MPK”. Ten przydługi tytuł w zasadzie wyjaśnia, co też zawiera owa książeczka i normalnie rozumując wszystkich zainteresowanych tymi sprawami należałoby odesłać do niej, by sobie ją przejrzeć. Niestety, obawiam się, że zginęła ona w szufladach biurka co niektórych szefów, w czytelnicy biblioteki zakładowej też jej nie uświadczysz, a sprawy inwestycji i ich realizacja interesują sporą rzeszę pracowników. Nic w końcu dziwnego, każdego niemal interesuje jak przedkłada warunki pracy ulegną poprawie. Dlatego też chcę omówić pokrótce treść tej książeczki podkreślając co ważniejsze sprawy.

Otóż wspomniane w tytule narady odbywały się w ostatnich dniach lipca i dotyczyły podsumowania realizacji zadań inwestycyjnych za I półrocze, oraz opracowania dokładnego ich harmonogramu do końca roku, gwarantującego pełną realizację zadań rocznych. Jeśli idzie już o konkretne zadania, to najmniejsza ich ilość dotyczyła pionu trakeji autobusowej, bo tylko rozpoczęcia budowy nowej zajezdni przy ul. Łokietka, tak, by już w 1987 r. oddać obiekt użytkownikowi do zagospodarowania, oddania Sumika w ZAC, przebudowy kanałów w ZAP, oraz rozpoczęcia modernizacji I. VI nawy w ZAW. Zadań niedużo wprawdzie, ale za to bardzo ważne, gdyż warunkujące dalszą działalność zakładów jak i rozwój całej trakeji.

Znacznie więcej zadań pozostaje do zrealizowania w tym roku na rzecz pionu trakeji szynowej, dlatego też my tutaj ograniczymy się tylko do najważniejszych. A więc: do końca roku mają zostać położone tory łączące wózkownię z resztą układu szynowego ZTH, oraz wykopanie konstrukcji hali, jej ocieplenie oraz wykonanie dobudówki, tak by cała wózkownia została oddana do użytku w połowie przyszłego roku. Jeszcze w tym miesiącu oddana ma być do eksploatacji stółka w ZTH, oraz rozpoczęte przygotowania do realizacji następujących obiektów: myjnia, hala obsługowo-naprawcza, wymiennikownia, podstacja zaplecza, oraz nowa hala postojowa. W ZTP zakończone mają być w tym roku przygotowania do budowy przybudówki socjalno-warsztatowej, oraz rozpoczęte wstępne prace związane z planowaną budową hali postojowej.

Wiążąca się już od ładnych paru lat budowa wentylacji w Zakładzie Napraw Tramwajów

nie wiadomo czy i tym razem znajdzie swoje zakończenie, gdyż wzięliśmy do tej pracy niesolidnego wykonawcę, na którego jedynym sposobem wydaje się dzisiaj nałożenie kar za niewywiązanie się z terminu. Druga sprawa niezmiennie aktualna w tym zakładzie to dobudówka socjalno-warsztatowa, której projekt techniczny (w części socjalnej) opracowany ma być do końca roku, a zakończenie prac przewiduje się w dwóch etapach — 31 XII 1984 r. — część socjalna i 31 XII 1987 r. — część warsztatowa.

W Zakładzie Sieci i Podstacji najważniejsze są dwie sprawy — budowa zaplecza technicznego, która jest już rozpoczęta, a ukończona zostanie do maja 1985 r., i rozbudowa podstacji. Najpilniejszą z podstacji na dzień dzisiejszy to „Pleszów” — termin 31 X br., „Lubicz” — 30 IX br., zakończenie II etapu podstacji „Wielicka” — do końca roku, oraz uzyskanie projektów technicznych, a nawet nieraz podpisanie już umów z wykonawcami dla podstacji „Krakowska”, „Bieńczyce”, „Balicka”. Do końca tego roku ma być oddana do użytku również podstacja „Bulwarowa”, lecz termin ten jest warunkowany dostawą kabli.

Jeśli idzie o Zakład Torów, to najważniejszym problemem w tej chwili jest zagospodarowanie nowego obiektu przy ul. Rzemieślniczej oraz podjęcie działań zmierzających do zagospodarowania bazy przy ul. Głowackiego.

Równie dużo zadań oczekujących na pełną realizację czeka w pionie pracowniczym, bo to i bufety, i stołówki (stołówka w ZAW ma być uruchomiona do końca października, w ZTH do połowy września, a nawet ma być wprowadzona do projektu stołówka w planowanej zajezdni autobusowej przy ul. Łokietka). Dużo zadań czeka w dziedzinie budownictwa mieszkaniowego. I tak: do połowy października doprowadzić sieć gazową do budynku przy ul. Ostroga, jeszcze w tym roku rozpocząć realizację budownictwa mieszkaniowego, a więc uzyskać założenia techniczno-ekonomiczne, podpisać umowę w sprawie nadzoru inwestycyjnego i wykonawstwa, oraz rozpocząć prace na placu budowy przy ulicach Nowosądecka i Łużycka, uzyskać zatwierdzenie planu i ogrodzić kolejny teren budowy przy ulicy Teligi, Kurczaba i Wielickiej, uzyskać założenia techniczno-ekonomiczne oraz porozumieć się ze Spółdzielnią Mieszkaniową „Krakus” w sprawie budowy budynków mieszkalnych przy ul. Radzikowskiego, oraz opracować koncepcję co do budynków przy ul. Długosza. Tak więc zadań w tej dziedzinie sporo, teraz pozostaje pytanie o tem-

(Dokończenie na str. 2)



Wkroczyliśmy w jesień. W czasie deszczu wiata przystankowa przy pl. Wiosny Ludów „pęka w szwach”. Czy nie dałoby się ustawić obok drugiego zadaszenia? W imieniu przemoczonych pasażerów z góry dziękujemy.
Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Reforma wynagrodzeń

w opinii Rady Pracowniczej

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne ze swą ponad 7-tysięczną załogą zajmuje na krakowskim rynku pracy drugie miejsce, zaraz po Hucie im. Lenina. Staramy się coraz lepiej służyć mieszkańcom podwawelskiego grodu, osiągamy dobre, a niekiedy bardzo dobre wskaźniki eksploatacyjno-techniczne i ekonomiczne. Ambitnie ustawiamy poprzeczkę realizacji zadań i dzięki ofiarności załogi udaje się nam ją podnosić. Coraz trudniej przychodzi jednak pozyskiwanie nowych pracowników. Jedynych odstraszań przeważnie ciężkie warunki, np. hałas, spaliny, przeciągi prawie na całym zapleczu, innych różnicowane systemy pracy (oprócz normalnego i 4-brygadowego mamy wydłużony, skrócony, dwurazowy, nocny itp). Wszyscy natomiast zadają pytanie: ile zarobię? dziwią się, gdy nie zawsze otrzymują jednoznaczną odpowiedź. No, bo jak każdemu tłumaczyć w oparciu o kodeks pracy, układ zbiorowy, o wiele protokołów dodatkowych, uchwał, rozporządzeń i zarządzeń, że mamy ponad 20 podstawowych składników płacowych, że płaca zasadnicza stanowi przeciętnie 30 do 50% wynagrodzenia. Wypracowaliśmy wprawdzie w przewodniku płacowym MPK, uważanym za wzorcowy, wiele rozwiązań podnoszących motywację pracy — cóż z tego, skoro nie mogliśmy do tej pory samodzielnie uporać się

z płacą zasadniczą. Posłaliśmy w przedsiębiorstwie, zgodnie z duchem reformy gospodarczej, na znaczną decentralizację decyzji i stosowanie precyzyjnych wewnętrznych rozliczeń, na tym tle zróżnicowany, obwarowany licznymi nakazami i zakazami, nieczytelny system płac wydaje się nam szczególnie anachroniczny.

Projekt ustawy zezwalający przedsiębiorstwom na wprowadzenie zakładowego systemu wynagradzania powitaliśmy więc z uznaniem i nadzieją. Widzimy w nim kolejnego sojusznika powodzenia reformy gospodarczej, zrywania ze starymi schematami, nieprawidłowościami i nawykami. Spodziewamy się, że samodzielne ustalenie tego systemu umożliwi nam uzyskanie wreszcie odpowiedniej, czytelnej motywacji pracy. Otrzymałoby wręcz historyczną szansę uporządkowania i uproszczenia płacy i zamierzamy z niej skorzystać. Mamy już wstępną zgodę Ministerstwa Pracy, Płac i Spraw Socjalnych na rozpoczęcie prac nad wdrażaniem zakładowego systemu wynagradzania. Działają zespół roboczy, który przygotowuje szczegółowe rozwiązania. Decyzja w tej sprawie nie została podjęta arbitralnie — poprzedziła ją szeroka konsultacja z Radą Pracowniczą, organizacją partyjną i związkową oraz z poszczególnymi przedstawicielstwami załogi. Nie wyobrażamy sobie zresztą, by tej

konsultacji zabrakło później, gdy wypracujemy już całość rozwiązań — przewidujemy np. przeprowadzenie sondażu ankietowego, obejmującego ok. 50% załogi oraz bogatą akcję informacyjną w naszych zakładowych środkach przekazu.

Mamy jednak kilka uwag krytycznych, zgodnych zresztą, jak się mogliśmy przekonać 12 września na naradzie w Ministerstwie Administracji i Gospodarki Przestrzennej, ze stanowiskiem prawie wszystkich przedsiębiorstw komunalnych. Uwaga pierwsza ma charakter ogólny — w świadomości załogi (mamy na to naprawdę wiele przykładów), obecne zmiany w systemie wynagrodzeń kojarzą się z zapowiadaną podwyżką cen podstawowych artykułów w początku przyszłego roku, przypominają różne, znane w przeszłości kłopoty z regulacjami płac i cen. Trzeba więc zrobić wszystko, by wykazać, że proponowane rozwiązania będą mieć charakter trwały, niekonunkturny. Szkoda, iż nie zdecydowano się, zgodnie z logiką reformy gospodarczej, na możliwość wprowadzenia zakładowych systemów wynagradzania już w tym roku, ale jeszcze większa byłaby szkoda, gdyby tę możliwość po roku lub 2 odebrać. Można też by się zastanowić, czy nie przeprowadzić przy okazji wreszcie systemu indeksacji płac.

Uwagi następne dotyczą już (Dokończenie na str. 6)

W Oddziałowej Radzie Zakładowej ZTP

Postawiliśmy na profilaktykę w dyscyplinie pracy

Napis na drzwiach głosi... ORZ NSZZ Pracowników MPK przy ZTP. Niewielkie pomieszczenie, ale... „ważne, że tylko nasze, związkowe” — mówi witając się z nami przewodniczący ORZ, Ryszard Salawa. Wejściem naszym, przetrwaliśmy panu Salawie pomoc w redagowaniu jednemu z pracowników podania o pożyczkę na remont domu. Prosimy więc o dokończenie sprawy i dopiero kiedy pracownik ów wyszedł, przystępujemy do rozmowy.

— Jest pan przewodniczącym Związku od...

— Od samego początku powstania u nas w Zakładzie NSZZ Pracowników MPK, to jest od grudnia ub. roku. Ten początek utworzyła grupa 30 do 40 osób. Teraz jest nas 140 i właściwie nie ma tygodnia aby ktoś się do Związku nie zapisał. — mówi pan R. Salawa.

— Jaka jest postawa w stosunku do Was tych, którzy do niego nie należą?

— W zasadzie olbrzymia większość tych, którzy nie należą, nie wypowiada się o nas negatywnie, tak jak to na początku bywało. Zresztą zdecydowanych przeciwników nowych związków jest u nas w Zakładzie tylko garstka. Inni zaś mówią... związek powinien pomagać pracownikowi, a więc jest potrzebny. Myślę, że związek się u nas w Zakładzie „zadomowił”. Jeszcze kilka załatwionych przez nas dla załogi spraw, a ci pozostający „na rozdrożu” powiększą nasze szeregi.

— Czym w szczególności żyje w tej chwili wasza Oddziałowa Rada Związkowa?

— Tym, czym cała załoga, a więc wśród wielu spraw na pierwsze miejsce wysuwa się modyfikacja stawek płacy, jaka ma wejść w życie od 1 stycznia br.

— Jak układa się współpraca z kierownictwem Zakładu?

— Dobrze. Znajdujemy się w kręgu wszystkich spraw. Nic bez nas się nie dzieje.

— Ile osób wchodzi w skład zarządu waszej Oddziałowej Rady Związkowej?

— Nasz pięciosobowy zarząd jest na dziś już niewystarczający. W najbliższym czasie zbierzemy się i przeprowadzimy wybory uzupełniające. Trzeba będzie wybrać wiceprzewodniczącego bo dotychczasowy — Zbigniew Waśniowski — przenosił się do ZAP — również przewodniczącemu komisji kultu-

ralno-oświatowej i dwóch zakładowych społecznych inspektorów pracy. Myślimy też o uroczystym wręczeniu legitymacji związkowych nowym naszym członkom.

— Jest pan człowiekiem młodym, pracującym w charakterze motorniczego „na dwurazówkach”, jak pan łączy pracę zawodową z piastowaniem tak ważnej funkcji związkowej?

— Z zamiłowaniem do pracy społecznej trzeba się urodzić. Pewnie, że brakuje mi czasu na przykład na rozrywki, za to mam dużą satysfakcję, gdy uda mi się załatwić jakąś trudną ludzką sprawę. Może i myślę czasem o odpoczynku, ale nie za długim, bo by znów „ciągnęło” do tej codzienności — łączenia pracy zawodowej ze społeczną.

— Jakie macie plany jeżeli chodzi o pracę związkową?

— Postawiliśmy na profilaktykę w dyscyplinie pracy. Na wychowanie i danie szansy na poprawę. Trzy nieobecności nieusprawiedliwione w jednym roku można będzie odpracować, ale nie więcej. Za ważną też sprawę uważamy organizowanie załódze wypoczynku po pracy. W tym zakresie mamy już pewne doświadczenia, a mianowicie obóz w Mikołajkach i kilkudniowa wycieczka do Łeby. W każdym miesiącu jeździmy dwa razy na gryby. Dużą pomocą jest dla nas posiadany sprzęt turystyczny. Na ukończeniu są prace przy modernizacji naszej świetlicy, z której przysła działalnością wiążemy wiele nadziei. Marzą nam się spotkania przy kawie i ciastkach, urządzanie wystaw, rozgrywek szachowych czy ping-pongowych, a nawet utworzenie dyskusyjnego klubu filmowego.

A nam pozostaje życzyć zrealizowania wszystkich zamierzeń.

Rozmowę prowadziła:

MARIA BUBACZEWSKA

(Dokończenie ze str. 1)

po ich realizacji. Jednak w tej sprawie niech świadczy tylko jeden termin — uzyskanie pierwszych mieszkań dla pracowników naszego przedsiębiorstwa przewidziane jest na koniec 1985 r.

Z pozostałych zadań pozostających do realizacji w tym pionie warto wymienić: zakończenie remontu ośrodka wczasowego w Osieczanach (do końca tego roku), podjęcie budowy sali gimnastycznej dla Przykładowej Szkoły Zawodowej oraz załatwienie stałego obiektu wczasowo-kolonijnego w jakiejś atrakcyjnej miejscowości.

Pozostały nam jeszcze zadania na rzecz pionu ekonomicznego. Przede wszystkim dotyczy to rozbudowy i modernizacji bazy magazynowej, a więc założenia bazy przy ul. Łokietka, i hali magazynowej przy ul. Rzemieślniczej (która ma być gotowa w połowie 1985 r.). Jeszcze w tym roku

Inwestycje temat pilny

poprawione mają być warunki pracy w istniejących już obiektach poprzez zamontowanie suwnicy w magazynie nr 4, oraz budowę zadaszeń nad składowiskiem w ZAB, składowiskiem opon w ZAW i garażem na wózki przy ul. Rzemieślniczej.

Zakończona ma być modernizacja wentylacji w ZTX, oraz realizowany duży program rozbudowy i modernizacji stacji paliw — przy ul. Rzemieślniczej, i przy Gwardii Ludowej. Poza tym w pionie tym pozostaje cały szereg prac drobnych choć koniecznych do zakończenia jeszcze w tym roku, typu malowanie, naprawa itp.

Zadań jak widać dużo, a czasu coraz mniej, gdyż koniec roku zbliża się. Czy pion techniczny i Dział Inwestycji będą w stanie wywiązać się ze wszystkich zadań przed nimi postawionych? No, cóż, dziś trudno jeszcze wyrokować cokolwiek w tej sprawie, ale postaramy się poinformować o tym naszych Czytelników w pierwszym numerze przyszłego roku.

A. ZYZMAN

Taksówki zarabiają

Odbijające się 8 września wyjazdowe posiedzenie Dyrekcji przedsiębiorstwa w Zakładzie Taksówek było na pewno najkrótszym posiedzeniem wyjazdowym w ostatnim okresie. Duża w tym zasługa gospodarzy, którzy referowane materiały mieli nie tylko dobrze przygotowane (zdarzało się to i w innych zakładach np. w ZSP), ale zredagowane one były krótko i rzeczowo. Nic w tym dziwnego, skoro omawiając realizację programu działania można było sprawę ująć naprawdę krótko: „wszystkie zadania zrealizowano”, a warto dodać, że nawet je przekroczone np. poprawiono w porównaniu z planem wskaźnik gotowości technicznej. Główne problemy Zakładu obecnie to przede wszystkim odnowa taboru, gdyż obecnie wszystkie Wołgi mają już ponad 100 tys. km przebiegu, a bagażówki ponad 200 tys. km — są nawet takie, które mają powyżej 300 tys. km przebiegu. Drugim poważnym problemem jest wentylacja, a raczej jej terminowe oddanie. Są też kłopoty z ogumieniem i akumulatorami, ale te sprawy kierownictwo ma nadzieję jakoś załatwić. Bardzo poważnym brakiem jest brak lakierów — powoduje to perturbacje przy zmianie koloru samochodu, gdyż trzeba go wtedy przerejestrowywać.

W każdym razie, w ocenie kierownictwa przedsiębiorstwa wprowadzenie samodzielności wyszło temu zakładowi na dobre i dziś już kierownictwo i jego załoga dorosły do tej samodzielności. Tu, obecnie gdy rozmawia się z załogą o podniesieniu płacy, to jednocześnie liczy się koszty zakładu.

Ta dobra sytuacja w zakładzie odbija się również na dobrej i aktywnej postawie załogi w innych dziedzinach. Mimo że zakład jest w zasadzie oddziałem pracy chronionej i połowa kierowców cierpi na jakieś schorzenia, to właśnie tu są liczne organizacje społeczne i polityczne (partynia 69 osób, związkowa — 83 oraz aktywna organizacja młodzieżowa).

Tak więc, na dziś, zakładowi pozostaje tylko postawić na przetrwanie, dłuższą i oszczędniejszą eksploatację posiadanych wozów i oczekiwanie na poprawę ogólnej sytuacji w kraju, która spowoduje dostawy nowego taboru. Zakład jest potrzebny, i nikt w przedsiębiorstwie nie ma zamiaru likwidować jego działalności, byle tylko był tabor. (A.Z.)



Od dobrych kilku miesięcy trwa wymieniana zabawa z przystankami przy ul. Malborskiej nie opodal skrzyżowania z ul. Kamińskiego. Początkowo dla autobusów linii „104”, „104bis” i „184” jadących w stronę miasta był przystanek przed skrzyżowaniem. Dla dwóch ostatnich linii „104bis” i „184” przystanek pierwszy. „Stabilizacja” trwała parę miesięcy, po czym przystanek dla autobusów jadących z miasta przeniesiono bliżej skrzyżowania. Usytuowano go prawdopodobnie w obrębie kłaki bo zajeżdżało okropnie. Po parunastu dniach przystanek przeniesiono w poprzednie miejsce po to, by niebawem zlikwidować go dla linii „104bis” i „184”, a dla „104” przenieść przed skrzyżowanie. Trzeba przyznać, że jak na jeden przystanek inwencji sporo. Na tym jednak nie koniec. Możliwość zmian jeszcze chyba nie wyczerpane. Stali pasażerowie autobusów tych linii przygotowani są na wszystko. Różni różnie to interpretują — jedni twierdzą, iż MPK weszło w układy, z powstającym „Polmosem” i ministrem Krasińskim, by naród maszerując jeden przystanek pieszo wstępował do monopolowego i likwidował nawis inflacyjny, inni, że sport to zdrowie, jeszcze inni puszczają pogłoskę jakoby tymczasem likwidowano co drugi przystanek mając w najbliższej perspektywie czynić tylko przystanki początkowe i końcowe. Jak jest naprawdę nie wiem, ale póki co, budując jest obrazek wysiadających ze „103” i „173” pań z pełnymi siatkami maszerujących pod „monopol”. Wziąwszy pod uwagę, że na Woli sklepów raczej nie ma, panie mają z tych kombinacji przystankowych nie lada pożytek — nie muszą myśleć o „aerobiku”.

(fis.)

• Z niepokojem myśleliśmy, że idzie nowe, „na szczęście” nic z tego, nadal jest jak za starych dobrych czasów. 22 września br. miał miejsce kolejny, trzeci „ostateczny” odbiór torowiska w ul. Rewolucji Październikowej. Wyznaczono termin następny — ostateczny.

• Do 15 lipca miał być przygotowany po wykonawcy na Woli budynek magazynowy. Oczywiście przygotowany jeszcze nie jest, ale nie rozumiemy o co pretensje? Przecież głośno roku nie podawano.

• Zakład Zaopatrzenia ma szansę maksymalnie wykorzystać powierzchnię magazynową. Trzeba tylko... kopać w magazynach doły i... lać w ziemię lepek. Chyba z tego właśnie powodu nie można go kupić w beczech?

• Reforma gospodarcza zahamowała nieco patronaty zakładów pracy. No cóż, złośliwi się liczą, zresztą większość tych patronatów ograniczała się przeważnie do jednorazowych akcyjnych świadczeń „z okazji”. Nie inaczej było też z patronatami MPK-owskimi.

• Młodzież ZSMP z Czyżym postanowiła zmienić dotych-

czasowy akcyjny styl pracy z podopiecznymi. 12 września podpisali porozumienie z Państwowym Domem Dziecka Nr 8. W porozumieniu zdecydowano, że młodzież PDD będzie wykonywała drobne prace porządkowe na terenie zajezdni, w zamian za to zostanie ufundowana książeczka mieszkaniowa, zorganizowane dwie wycieczki oraz drobne naprawy na terenie PDD.

• Członkowie X koła ZSMP z Taksówek przy pomocy związkowców zagospodarowali w czynie społecznym świetlicę w os. Zielonym. Młodzi dziękują szczególnie za pomoc pani Jolancie Biedzie.

• 7 września na zebraniu sprawozdawczo-wyborczym w Zakładzie Budowlanym wybrano nowy zarząd ZSMP. Przewodniczącym został Kazimierz Zimny, zastępcą Stanisław Pegiel i skarbnikiem Ryszard Sliż.

• Była to niedawna taka moda wśród zakładów eksploatacyjnych, że wypisywano zapotrzebowania doraźne na zakup materiałów, które były w magazynie. Ostatnio traktacja autobusowa zmienia te brzydkie nawyki — nie planuje zakupu podstawo-

wych elementów, nie pisze zapotrzebowania doraźnych tylko „płace”, że zaopatrzenie nie kupuje np. wkładów zaworu dętek.

• Nareszcie będzie może pożytek z naszego Zrzeszenia. Prawdopodobnie stara się o przydział dewiz dla komunikacji miejskiej. Niedawno



poproszono nas o przedstawienie potrzeb w tym zakresie. Trzymamy kciuki by na rezonansie się nie skończyło.

• Nie do wiary ale... znalazła się MPK-owska inwestycja wykonana w terminie. Ba, nawet parę dni przed terminem zakończono remont podstacji Lubicz. Szkoda, że to tylko „jaskółka”.

• Na brak „akcji” w tym roku narzekać nie możemy. Przed nami jeszcze dwie: zi-

ma i Święto Zmarłych. Do tej ostatniej przygotowania trwają od 24.09. br.

• Przysłowie mówi, że „od przybytku głowa nie boli”, akurat. W magazynach już w trzech warstwach układane są... akumulatory. Dotąd wraz z zimą był problem podstawowy — brak akumulatorów, teraz też może być tyle, że z nadmiarem. No cóż, wypadłoby się przyzwyczaić, iż u nas są dwa problemy: nadmiar i brak.

• Tylko patrzeć jak wzorem „berlietowego” robi nam się „krach i karusowy”. Zrezygnowano w skali kraju z zakupu na Węgrzech niektórych części zamiennych, bo podjął się je produkować rzemieślnik. Zakup wstrzymano a produkcja jak na razie nie wypaliła. Zresztą przyszły producent szybko się zorientował, że jest monopolistą — stawia więc warunki. Przepychanka trwa, a sytuacja w częściach coraz gorsza. Oby po początkowej euforii nie przyszło „ikarusów” stawiać pod płotem.

• Mamy koniec trzeciego kwartału i kończymy też realizację rocznych potwierdzonych zakupów dętek. Na

przynanych nam do zakupu 3300, do 23 września wykupiliśmy już 3122. Co będzie dalej?

• Trzy lata temu postanowiono przed Zakładem Zaopatrzenia na ostrzu noża sprawę zakupu wyposażenia akumulatorni na Woli. Kupiono oczywiście trzy lata temu, a o akumulatorni ani widu, ani słychu. Myślimy, że chodziło po prostu o lokatę kapitału.

• IX Koło ZSMP zorganizowało dwudniową wycieczkę do Warszawy. Wycieczka byłaby w pełni udana gdyby... Zwiedzono wiele i to chciano, „duch” może więc być zadowolony gorzej z ciałem. Ordynarna obsługa podczas posiłków dorównywała ich jakości.

• Niesamowitym dowcipem popisał się autorzy napisu w autobusie nr 42824, który 26 września kursował na linii 184 z taką wywieszką „Piłeś — nie jedź”, a pod spodem: „Nie piłeś, napij się”. Napis widniał w miejscu widocznym przy siedzeniu obok kierowcy. No cóż, humor rzecz dobra, wolelibyśmy jednak przedni.

(F.S.)

Litania nie spełnionych nadziei ZAP

Kiedy kierowca autobusu jadącego na linii „108” skręcił w prawo, a zrobił to — należy dodać — z dużą wprawą, nagle coś spadło na moje ramię, stoczyło się na kolana siedzącej obok mnie pani, a następnie na podłogę wozu. To „coś” okazało się śrubą, która wyleciała z górnego uchwyty. Jeden z pasażerów skomentował to zdarzenie... „na szczęście była to tylko kilkucentymetrowa śruba, a nie cały uchwyt”.

✱

Tak się złożyło, że autobusem tym zdążyłam właśnie do Zajezdni w Płaszowie. Znalazłam się w nim po raz pierwszy od operatywności dyrekcyjnej, wyjazdowej jaka odbyła się tu w lipcu br. i na której to bardzo pozytywnie podsumowano półroczną działalność nowej MPK-owskiej zajezdni. Nie szczędzono wówczas pochwał pod adresem młodego kierownictwa tego Zakładu, za dobry klimat jaki stworzyło, za stabilizację załogi utworzonej przeciw z pracowników przeniesionych z innych zakładów autobusowych i jak to się wówczas ZAP nazywało do „karnego zakładu”, która to zresztą może nie w całości, ale w ołbrzymiej większości potrafiła pokazać, że stać ją na dobrą pracę i to w warunkach na pewno dużo gorszych niż poprzednio.

Baza w Płaszowie, przekazana MPK bezinwestycyjnie, była wielką szansą na natychmiastową poprawę warunków pracy pękających w szwach zajezdni, szczególnie wchodzącej w konflikt z otoczeniem — mieszkańcami nowych bloków — Zajezdni w Czyżynach. Mówiło się i to nie mało o konieczności przeprowadzenia jej modernizacji — przystosowaniu do potrzeb MPK. Określało się górną granicę stanu taboru na 120 do 140 autobusów. Zebrani wysłuchali wówczas opracowanego za-

kresu robót, wchodzących w skład modernizacji. Przrzekano, że mimo trudności, pewne prace rozpoczną się już w roku bieżącym. Przrzekano również przydział nowego taboru, Ikarusów solówek, które zastąpić mają maksymalnie wyeksploatowane Jelcze. Mówiło się też o przydziale w pierwszej kolejności właśnie tej Zajezdni tak bardzo potrzebnego Żuka.

— Co się zmieniło od dnia, kiedy uroczyste podsumowanie została Wasza półroczna działalność — pytam zastępcę kierownika ZAP ds. technicznych Mariana Lesiaka. „Niewiele” — otrzymuję odpowiedź.

Idziemy przez plac postojowy. Dołącza do nas kierownik Oddziału Obsługi Zaplecza Henryk Białek. Panowie zastanawiają się... „może pokażemy najpierw to, czym możemy się już pochwalić...” — mówi inż. M. Lesiak. „Niewiele tego, ale zawsze coś” — dodaje. Kierujemy się więc w stronę myjni, przy której trwają jeszcze końcowe prace. Wybudowana została wspólnymi siłami ZNA, ZBL i Załogi ZAP. Przechodzimy do budynku, w którym na pierwszym piętrze mieszczą się szatnie, a obok usytuowany jest bufet. „Szatnie zrobił nam ZBL. Takie jakie chcieliśmy, z perspektywą na powiększenie załogi. W zimie będzie tu ciepło. Brakuje nam tylko ławek, ale uporamy się z nimi we własnym zakresie” — dodaje M. Lesiak. Przechodzimy do bufetu i jadalni, które to pomieszczenia również zaadaptował przy wydatnej pomocy załogi ZAP nasz ZBL. „I to na razie wszystko czym możemy się pochwalić” — mówi M. Lesiak i prowadzi nas do hali napraw. „Proszę spojrzeć...” — zwraca się do mnie H. Białek — jak ludzie tu pracują... kanały są tak krótkie, że Jelcze stojąc na nich w całości je zakrywają. Dlatego też aby mechanicy mogli wejść do kanałów na-

prawczych, tyły wozów stoją już na zewnątrz hali”.

Rzeczywiście... jest to praca tylko dla szczupłych i zwinnych. A przecież jak obiecywano, to w br., konkretnie na koniec maja, miały zostać przedłużone cztery pierwsze kanały naprawcze. Przedłużenie kolejnych czterech, wymagać będzie wyburzenia jednej ściany hali i jej powiększenia. Z uwagi na zakres roboty przewidziane więc zostały na rok następny. Nie zanosi się jednak na przedłużenie w tym roku żadnego z kanałów, a pracujący tu ludzie, nadal ze zwinnością akrobatów wykonywać będą swoje codzienne czynności. Trudno też nie myśleć im o nadchodzącej zimie i pracy przy otwartych drzwiach hali.

Hala obsługi technicznej, do której się następnie udajemy, wyłączona została z pracy, gdyż w ramach modernizacji, poszerzona miała zostać o wyburzoną ścianę i również miały w niej zostać wydłużone kanały. Podobno nie znaleziono jednak odpowiedniego przedsiębiorstwa, które zajęłoby się wyburzeniem ściany. Załoga ZAP chcąc przyspieszyć remont, sama zajęła się tym problemem, ale z uwagi na bezpieczeństwo, pracę tę zmuszona była przerwać i... na tym skończyły się przygotowania do modernizacji.

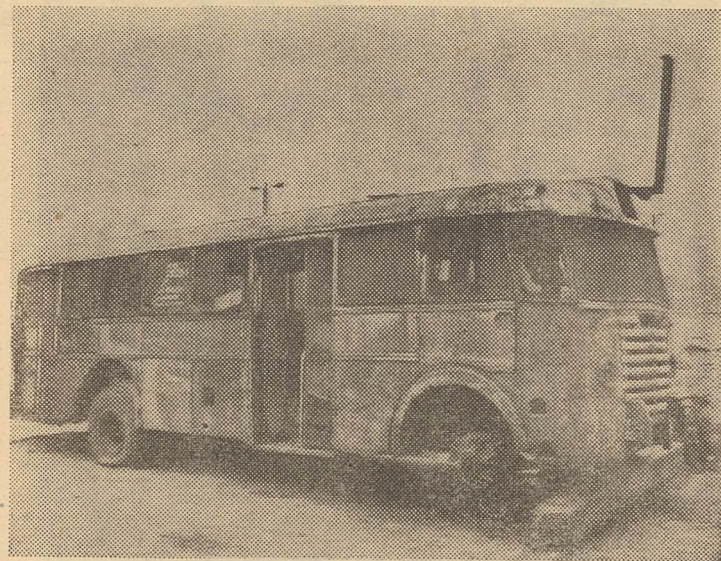
Pytam o planowane na terenie Zajezdni budowy — hali obsługi codziennych łącznie z myjnią, i budynków: stacji diagnostycznej, blacharni i lakierni. „Jak na razie nie się w tym zakresie nie robi. Wszystko rozbija się podobno o brak wykonawców” — odpowiada na moje pytanie inż. M. Lesiak i... zaraz dodaje „Jeszcze czeka nas zmiana nawierzchni placu postojowego, jako że obecna nie przystosowana jest do pojazdów ciężkich jakimi są nasze autobusy i już się kruszy, w okresie zimy możemy mieć z tego powodu duże kłopoty oraz mo-

dernizacja stacji paliw. Niezmiernie ważny jest także bufet podręczny dla kierowców usytuowany przy dyspozytorni. Uważam, że nie wymaga on dużego nakładu pracy, a wykonany powinien być w pierwszej kolejności. Biorąc udział w opracowywanej przez PROZAM modernizacji zajezdni, byliśmy przekonani, że większość związanych z nią prac, rozpocznie się jeszcze w tym roku, gdy tymczasem...”

Osobną, ale nie mniej ważną, sprawą jest stan techniczny taboru. Jak dotąd ZAP nie otrzymał ani jednego z obiecanych mu Ikarusów. Nie przydzielono mu też tak bardzo potrzebnego Żuka. Na stanie pozostały już tylko 83 wyeksploatowane do maksimum Jelcze. W każdym dniu cyfra ta zresztą może ulec obniżeniu. Czy można się temu dziwić skoro... 9 autobusów posiada przebieg 300 tysięcy km, 15 powyżej 500 tysięcy km, a reszta powyżej 400 tysięcy km. W Ślupsku odmawiają przyje-

cia ich do kapitalnego remontu. Mimo to bardzo wysoki jest współczynnik wykorzystania taboru, skoro na 83 autobusy na stanie, na linie wyjeżdża aż 66. Podobno obiecane dla ZAP nowe Ikarusy dotrą wreszcie do Krakowa w czwartym kwartale br. Jest również nadzieja na rychłe otrzymanie przez ten Zakład Żuka. Na jakiś konkretny termin rozpoczęcia kolejnych prac w ramach planowanej modernizacji Zakładu, jego kierownictwo straciło już wszelkie nadzieje, a coś dopiero załoga hali napraw, która nie dość, że boryka się z parą wykonując ją w wyjątkowo trudnych warunkach, to jeszcze w perspektywie ma do przeżycia kolejną już zimę w nie zamkniętym pomieszczeniu, w którym najlepiej nawet wyremontowane — również przez pracowników ZAP — nagrzewnice w niewielkim tylko stopniu zdadzą egzamin. Aby więc nadchodząca zima nie była cięższą od poprzedniej.

MARIA BUBACZEWSKA



Czekam na kanał naprawczy...

Fot. ANDRZEJ KADZIOLKA

B. Ciekankowski — „Poradnik ślusarza narzędziowego-wzorca”, WNT, Warszawa 1982 r. W poradniku podano, w zakresie potrzebnym dla wzorczych wiadomości z matematyki, tolerancji i pasowań, chropowatości powierzchni, materiałów podstawowych, narzędzi ścierających, narzędzi skrawających i pomiarowych oraz omówiono wybrane operacje ślusarskie i szlifierskie. Poradnik przeznaczony jest dla wykwalifikowanych wzorczy, mistrzów, techników zatrudnionych w narzędziowniach i prototypowniach. Także dla uczniów wyższych klas zasadniczych szkół zawodowych i techników, w zakresie obróbki skrawaniem. (Dostępne w bibliotece).

M. Godlewski — „Poradnik dla mechaników”, WSIP, Katowice 1982 r. W poradniku zostały zebrane wiadomości z zakresu: ● nauk matematyczno-przyrodniczych, ● rysunku technicznego maszynowego, ● dokładności wykonania części maszyn, ● metaloznawstwa, ● elektrotechniki i inne. (Dostępne w bibliotece).

R. Kubac i inni — „Tablice stali zwykłej jakości”, Wydawnictwo „Śląsk”, Katowice 1981 r. Książka zawiera krótki zarys wiadomości o klasyfikacji, wymaganych własnościach i znakowaniu stali zwykłej jakości. Podano w niej tablice gatunków stali zwykłej jakości wytwarzanych w kraju wg układu obowiązyującego KTM, wskazówki dotyczące opracowywania zamówień oraz alfabetyczny spis gatunków tych stali. (Dostępne w bibliotece).

R. Pasierb — „Spawanie żar-

wytrzymałych stali chromowo — molibdenowo — wanadowych”, WNT, Warszawa 1982 r. W książce omówiono przemiany fazowe w strefie wpływu ciepła i w stopie, zarówno w czasie procesu spawania, jak i po obróbce oraz problemy związane ze spawalnością i kruchością stali chromowo — molibdenowo — wanadowych produkowanych w kraju. (Dostępne w bibliotece).

H. Kozłowiecki — „Łożyska łożkowych silników spaliny-owych”, WKiŁ 1982 r. Teoretyczne podstawy funkcjonowania łożysk.

Śl. Gołębiowski, J. Stanosławski — „Badania kontrolne samochodów”, WKiŁ, Warszawa 1982 r. Metody badań kontrolnych samochodów (badań diagnostycznych) za pomocą specjalnych urządzeń oraz przyrządów pomiarowych, a także bezprzyrządowo (organoleptycznie). Badanie wszystkich zespołów i układów samochodu ze szczególnym uwzględnieniem wykorzystania przy tych badaniach dostępnych w kraju urządzeń specjalnych. (Dostępne w bibliotece).

Cz. Blok, W. Jeżewski — „Ilustrowany słownik samochodowy”, 6-języczny, WKiŁ, Warszawa 1982 r. Terminologia fachowa w zakresie podstawowych pojęć budowy, użytkowania, obsługi i napraw pojazdów samochodowych. Ścisłe powiąza-

nie treści słownika z elementarnymi rysunkowymi na tablicach.

„Poradnik konstruktora sprzętu elektronicznego”, WKiŁ, Warszawa 1981 r. W książce omówiono funkcje spełniane przez sprzęt elektroniczny, czynniki elektryczne, wpływające na konstrukcję sprzętu oraz zagadnienia związane z eksploatacją i ergonomią. Główny nacisk położono jednak na zagadnienia ściśle związane z konstrukcją sprzętu. (Dostępne w bibliotece).

„Przewody gołe”, SWW, 1121 Katalog — Wyd. 3 poprawione i uzupełnione, Warszawa 1982 r. Katalog zawiera ogólne informacje techniczne i handlowe oraz szczegółowe karty katalogowe w zakresie: ● przewodów gołych miedzianych, ● przewodów gołych aluminiowych, ● przewodów gołych stalowo-aluminiowych, ● przewodów gołych krzemobrazowych. (Dostępne w zbiorach Działu Postępu Technicznego).

„Przekładniki prądowe jednofazowe niskiego napięcia”, SWW, 1115-71, Wydanie I, Wyd. WEMA Warszawa 1982 r. Katalog zawiera karty katalogowe zawierające informacje dotyczące przekształtników w zakresie: ● zastosowania, ● warunków pracy, ● budowy, ● podziału przekładników, ● danych technicznych oraz sposobu zamawiania. (Dostępne w zbiorach Działu Postępu Technicznego).

„Maszyny i urządzenia do ro-

bót budowlanych ziemnych”. Wydanie 3 poprawione i uzupełnione WEMA Warszawa 1982 r. SWW 0811. Katalog jest zbiorem kart katalogowych wyrobów podbranz 0811, które zawierają informacje o wyrobach takie jak: nazwa, symbol, cechy konstrukcyjne i dane techniczne. Katalog — informator „Łożyska łożkowe”. SWW 0631. Wydanie 4 zaktualizowane i uzupełnione. Wydawnictwo WEMA Warszawa 1982 r. Katalog informator zawiera informacje dotyczące produkcji krajowych łożysk tocznych, dystrybucji, informacji ogólne (podział, oznaczenie i dobór łożysk tocznych), parametry, użytkowanie, smarowanie itd. Ponadto zawiera karty informacyjne poszczególnych rodzajów łożysk tocznych. (Dostępne w zbiorach Działu Postępu Technicznego).

Katalog — „Półwyroby i wyroby z metali nieżelaznych”. T. II. Rury, pręty i druty. Wyd. II. Warszawa 1982 r. SWW 056. Zawiera wiadomości ogólne oraz handlowe dotyczące w/w wyrobów z metali nieżelaznych oraz karty katalogowe wyrobów: ● rury z miedzi i stopów miedzi, ● rury z aluminium i stopów aluminium, ● rury z ołowiu i stopów ołowiu, ● rury ze srebra, ● pręty taśmy, wałki i tuleje z miedzi i stopów miedzi, ● pręty z aluminium i stopów aluminium, ● pręty z pozostałych metali stopów, ● druty z materiałów wyżej wymienionych. (Dostępne w zbiorach Działu Postępu Technicznego).

Katalog Wyrobów Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO, T. I. Środki transportu samochodowego (SWW 102). Wyd. 3. Warszawa 1981 r. Dane techniczno-handlowe dotyczące samochodów osobowych, ciężarowych, ciągników, mikrobusów, autobusów i innych samochodów specjalizowanych i do specjalnych celów, przyczep, naczep. T. II. Zespoły i części motoryzacyjne SWW 102. Wyd. 3. Warszawa 1982 r. Część I zawiera informacje handlowe oraz karty katalogowe wyrobów: ● sprężyny i resory, ● silniki spalinowe tłokowe z zapłonem iskrowym, ● zespoły i części silników spalinowych, tłokowych, ● sprzętarki tłokowe do powietrza i gazów, ● filtry do czyszczenia powietrza i gazów i cieczy, ● skrzynie biegów do maszyn i środków transportu, ● części do przekładni, skrzyni biegów, sprzęgieł i hamulców sterowanych, ● zespoły i części nadwoziowe, podwoziowe, elementy resorujące. Część II zawiera informacje dotyczące wyposażenia elektrycznego pojazdów i silników spalinowych (z wyjątkiem szynowych), informacje dotyczące zespołów i części wyposażenia elektrycznego, regulatorów. (Dostępne w zbiorach Działu Postępu Technicznego).

UWAGA! Z literatury znajdującej się w bibliotece technicznej można korzystać na miejscu lub wypożyczać wg zasad obowiązujących w bibliotekarstwie. Z katalogów, informatorów znajdujących się w Dziale Postępu Technicznego można korzystać na miejscu, a tylko w uzasadnionych wypadkach wypożyczać.

Bibliotekarz proponuje

Ustawa działa

Ustawa weszła w życie jak już powiedzieliśmy z dniem 13 maja br., ale walka z przejawami pijaństwa w MPK, prowadzona była już od dawna. O jej formach rozmawiamy z komendantem straży przemysłowej w MPK, Józefem Krzakiem i pełniącym obowiązki zastępcy komendanta i równocześnie dowódcą warty, Mieczysławem Wielgomaszem.

— Czy formy walki z przejawami pijaństwa w poszczególnych zakładach, w związku z Ustawą, która w maju br. weszła w życie uległy zmianie?

J. Krzak: — Wzmoczone zostały tylko kontrole i z dużą konsekwencją egzekwowane są nakładane kary. Liczba wykrytych przypadków pijaństwa już od kwietnia br. uległa zmniejszeniu. Zupełnie wyeliminowane zostały zbiorowe libacje alkoholowe po godzinach pracy. Po wprowadzeniu Ustawy, zdarzają się tylko pojedyncze przypadki, spożywania napojów alkoholowych na te-

renie przedsiębiorstwa, czy też przychodzenie do pracy w stanie nietrzeźwym. Do 13 maja br. zanotowaliśmy 13 przypadków picia alkoholu na terenie zakładów, w tym właśnie kilka zbiorowych. Po wejściu w życie Ustawy, wychwyconych zostało przez nas 8 przypadków przebywania na terenie przedsiębiorstwa w stanie nietrzeźwym, 6 usiłowań wniesienia napojów alkoholowych i 1 nielegalne przejście z alkoholem przez płot. Udało nam się też przez wskazanie dokładnego adresu, pomóc MO w zlikwidowaniu nielegalnego punktu sprzedaży alkoholu popularnie zwanego meliną, a usytuowanego w pobliżu ZAW.

— Melina w pobliżu ZAW?

M. Wielgomasz: — Nie jest to przypadek odosobniony. Przecież kilku naszych zakładach takie zupełnie nieźle prosperują, a walkę z nimi utrudniają zbyt liberalne przepisy, między innymi zbyt niskie kary dla tych, którzy je prowadzą. My zaś mamy ograniczone możliwości dzia-

lania, do granic naszego przedsięwzięcia. Pracownicy, którzy z melin korzystają, nie zdradzają ich adresów, inni znów w imię złe pojętej solidarności też nam nie pomagają.

— A kierownictwo zakładów
czy średni dozór?

J. K.: — Też nie są z nami w kontakcie. Jedyłą więc formą walki z pijaństwem są przeprowadzane przez nas kontrole, ale ponieważ zobowiązani jesteśmy przeprowadzać je w mundurach, to również, w imię złe pojętej solidarności, koledzy starają się przed nami uchronić tych, którzy znajdują się akurat w stanie nietrzeźwym czy też posiadają przy sobie alkohol. A że się u nas jeszcze w przedsiębiorstwie pije, świadczą dziesiątki znajdowanych w szafkach pracowniczych lub innych miejscach pustych butelek. Pełne również znajdujemy, ale ukryte w siatkach, przeróżnych szmatach, a nawet dobrze przymocowane do pasa tego, który ją sobie do zakładu wniośł.

— Kto decyduje o wysokości kary dla pracownika, który popełnił wykroczenie przeciw Ustawie antyalkoholowej?

J. K.: — Kierownictwo danej jednostki organizacyjnej, w której dany pracownik jest zatrudniony, a kary te bywają surowe od upomnienia do zwolnienia z pracy.

— Od wprowadzenia w życie antyalkoholowej Ustawy, minęło już kilka miesięcy. Jak oceniają panowie efekty walki z pijaństwem w naszym przedsiębiorstwie?

M. W. — Nowa Ustawa jest ostra. Trzeba przyznać, że ludzie zastraszyli. Nie zdarzają się już jak powiedziałeś na terenie naszych zakładów zbiorowe pijanstwa. Również mniej można spotkać osób w pracy w stanie nietrzeźwym. Więcej natomiast wychwytyjemy usiłowań wniesienia na teren zakładów butelek z alkoholem.

— I ostatnie pytanie... czy kontrole przeprowadzane są rów-

nież w biurówcu MPK
licy Brożka?

J. K: — Oczywiście to również teren MPK. Walka z przejawami w MPK, polega więc wszyskim na ustawiczny kontrolach przeprowadzanych przedstawicieli straży słowej. Dzięki obowi możliwości przeprowadzani dla Czytelników „Sygn MPK” wywiadu, proszę formowanie naszej redak lejnej takiej kontroli. M relacja z niej zainteresu szych Czytelników.

Rozmowę prowadzi
MARIA BUBACZEWA

...

20 września 1983 r. na siedzibie Zakładu Eksploatacji i Naprawy Samochodów Płazów zawiazało się Towarzystwo Transportowców. Na pierwszym zebraniu zarząd Koła w Świdnicy powołał przewodniczącego — **Zagórski**, zastępcę przewodniczącego — **Jerzy Barto**, kretarza — **skarbnika** — **Dębowska**, członków — **sław Nosal**. Wybrano komisję rewizyjną w składzie: **Andrzej Stokłosa**, **Janik**. W zebraniu uczestniczył przewodniczący Wojewódzkiego TTT, **Beleiczynski**.



W Paryżu odbyła się wystawa „Dzieje transportu miejskiego” prezentująca oprócz rozmaitych zabytkowych wehikułów, które kursowały niegdyś po stolicy Francji, także najnowsze rozwiązania komunikacyjne obecnie w realizacji. Na zdjęciu: jeden z pierwszych omnibusów paryskich (około 1830 r.).

CAF — Keystone



80-letni emeryt-hobbysta z Oradei (Rumunia), Emil Papp do-
czekał się wystawy swoich prac. Są to wykonane z kartonu
makiety ważniejszych w mieście obiektów architektonicznych,
a także — jak widać — środków komunikacji miejskiej z
dawnych lat... CAF—Agerpres

LISTY

OPINIE

POLEMIKI

Jeszcze w sprawie „Kontrolera na cenzurowanym”

W nawiązaniu do artykułu red. **Sułowskiego**, „Kontroler na cenzurowanych”, zamieszczonego w „Sygnałach” nr 13 z 22 lipca oraz do rozmowy, którą przeprowadziłem wraz z kontrolerem nr 35 i 61 z Redaktorem Naczelnym, pozwalam sobie na zaprezentowanie swojego poglądu w przedmiotowej sprawie. Będzie to równocześnie polemika z red. Sułowskim. Uważam, że red. Sułowski postąpiłby właściwiej realizując swój pierwotny zamiar „wcielenia się” w kontrolera biletów, gdyż cechą dziennikarza winno być przede wszystkim szukanie prawdy u jej źródeł, a nie na zasadzie opinii zasłyszanej od niefortunnie dobranych rozmówców. Szkoda, redaktorze Sułowski, że u progu kariery dziennikarskiej poszedł Pan od razu na podwójną łatwiznę. Łatwiej porozmawiać w kawiarni, niż pokazać się w mundurze kontrolera wśród pasażerów, również łatwiej krytykować niepopularną grupę zawodową, niż osoby stojące wyżej w hierarchii społecznej. Fakt, że to nie Pan formułował pewne określenia pod naszym adresem, a wręcz niby bronił nas przed rozmówcami, w niczym Pana nie tłumaczy gdyż Pan a nie Pańscy rozmówcy powinni mieć rozeznanie, co można cytować na łamach prasy, a czego po prostu nie wypada! Czujemy się obrażeni i żądamy przeproszenia za „złodziei i chuli-ganów”. Owszem, są wśród nas osoby o różnym poziomie intelektualnym, o różnym temperamen-cie i sposobie bycia, lecz nikt z nas nie jest samobójcą, by celowo prowokować przeciwko sobie tłumek pasażerów. Zapraszam Pana do popracowania z nami kilka dni. Pańscy rozmówcy mogą też wziąć udział jako obserwatorzy cywilni. Może namówi ich Pan do tego argumentując, że mimo głębokiej pogardy, jaką nas obdarzają, to jednak korzystają z usług naszego Przedsiębiorstwa. Może Pan przy okazji poinformować swoich rozmówców, że kontrola biletów w warunkach komunikacji miejskiej należy do czynności specyficznych, z racji samoobsługi i krótkich przystanków. My nie dysponujemy kamerami telewizyjnymi rozsta-wionymi na trasie by stwierdzić,

czy pasażer jedzie kilka przystanków, czy dopiero jeden. Dlatego istnieje przepis, aby bilety kasować niezwłocznie po wejściu do pojazdu. Na przystanku, na którym my wsiadamy w celu skontrolowania pasażerów, osoby, które z nami nie wsiadły winny mieć skasowane bilety. Wylączamy tu oczywiście osoby starsze i niepełnosprawne. Osób, które wsiadają równocześnie z nami nie kontrolujemy! W imię czego cytuję więc Pan takie bzdury, że „rzucamy się na ludzi, którzy ledwie wsiadli do tramwaju czy autobusu i nie zdążyli jeszcze skasować biletu”? Widocznie Pańscy rozmówcy należą do takich pseudoswiadków, których na co dzień mamy pełno przeciwko sobie, a którzy stojąc nawet plecami i w odległości kilku metrów od ujawnionego bez biletu pasażera, gotowi są zeznawać pod przysięgą, że pasażer bądź dopiero wsiadł, bądź na pewno kasował. A tak na marginesie pozwolę sobie zauważyć, że nie posypały się liczne listy do Redakcji „Sygnałów”, mimo iż w końcowej części artykułu zapraszał Pan do dyskusji. Jest to jedyny, nie zamierzony pozytywny wynikły z faktu zamieszczenia artykułu „Kontroler na cenzurowanym”. Mimo że nie jesteśmy popularną grupą nawet wśród załogi MPK (kontrolujemy również motorniczych, kierowców, regulatorów w zakresie umundurowania, posiadania kredytu biletowego, zachowania się w czasie pracy itp.), to jednak rozumiemy pracownicy naszego Przedsiębiorstwa zdając sobie sprawę, że nasza praca jest konieczna, gdyż my stoimy na straży, aby ciężko pracujący kierowcy, motorniczowie, mechanicy, nadzór oraz inne służby nie wykonywali swojej pracy za darmo. A swoją drogą, który Polak lubi, aby od niego cokolwiek wymagać, egzekwować, a tym bardziej już karać?

Oczekuję od Pana artykułu, który będzie mógł Pan napisać po skorzystaniu z moich propozycji.

(—) ANDRZEJ LORANC
specjalista ds. kontroli nr 45

OD REDAKCJI:

Oczekiwaliśmy tego listu — zapowiedziany. Żle się stało, poprzedził go (w poprzednim numerze „Sygnałów”) artykuł oświadczenia redakcji, że nie ma po prostu list dotarł do nas zbyt późno. Wracamy więc do sprawy. Zamieszczamy również wypowiedź koleżanki z win, która napisała niezależnie od listu p. Loranca, w oparciu o ustne przekazy innych osób. Wskazuje zapewne odpowiedzi Sulowskiego. Zaznaczamy, że jest to współpracownik spoza redakcji, chwilowo nieuchwytny, w Krakowie. Sądzymy jednak, że w nawiązaniu z nim kontaktu, dziennicy mogli opublikować także jego wypowiedź.

Po naszych lipcowych publi-
cjach na temat skarg napły-
jących do Przedsiębiorstwa
pracowników Wydziału Tra-
wo-Biletowego u niektórych
stało wywołane „święte obu-
nie”, że to ubliżające, że us-
możliwiające wręcz niewdzi-
sia na przecieć pracę. Nie będę
biej wnikać w zasadność teg-
burzenia, wydaje mi się jed-
że gdyby włożono - tyle wys-
w w likwidację niekorzystnych
wisk, co w chęć ich tuszowa-
nie musieliśmy o nich po-
a i samym kontrolerom prac-
łoby się źle. Niepodejmow-
pewnych niesympatycznych
matów wcale nie oznacza, że
nie ma. Tematy tabu nie wy-
na zdrowie całej naszej społ-
ności. Po pęknięciu „bomby”
tej pory nie możemy się pozbi-
i o tym dobrze byłoby pami-
Nie należałoby chyba też za-
mínać, że kompromituje nie
co o złych zjawiskach mów-
pisze, ale ten, kto jest ich p-
czyną. Intencją piszących
eliminacja tych zjawisk a
szukanie sensacji. Kto tego
rozumie, rozumie niewiele,
zgoła nie rozumie nic. A w-
drogą ciekawe jest u nas uto-
mianie się większości z t-
źle pracującymi, branie ich w-
bronę i wybielanie do gr-
śmieszności. Najlepiej wtedy
czywiście podpierać się „ob-
całej, ofiarnie pracującej z-
gi”. Gdyby tak „całe załogi”
rały się eliminować tych, co
pinie im psują?

Osobiście nigdy nie uważało
że wszyscy ludzie są jednak
bądź dziela się na tych baranki
pasażerów i wilków kontroler
ale też nie będę sądzić odw
nie, chociaż mimo pomówień
stronniczość — rozumem tró
prawdziwych gapowiczów (jak
mylić z cwaniaczkami) któ
będą bronić się przed nałożen
kary, bo to przecież całe 600 z

rowie są tym ogniwem w zaniu przedsiębiorstwa, bez o produkcja, gospodarka K. alowa, ba, nawet zarządza- pe mogłyby funkcjonować. c najoperatyniejczy dyrek- ny kierownik nie nie poradzi ypowiedniej siły wykonaw- rą jest mistrz. Mistrz po- też być wyrazicielem i eicielem woli załogi. On egi powinien wiedzieć, co a dole" trzeba usprawnić, e. Powinien wiedzieć co denerwuje i dlaczego. O ezechstronnej funkcji mi- owoło się wprawdzie od ale dopiero w ostatnich atach chyba nareszcie za- wszzechstronne możliwo- rzów wykorzystywa. Mo- e troche nieśmiało, nie y też z przekonaniem, ale zeciagu mijającego roku dziło się już w naszym ebiorstwie, że tam, gdzie wie, jak i ich zwierzchni- ściwie oceniają swoją ro- się coraz lepiej. Przy- może być ZTH. Jeszcze temu ten zakład był w e chociażby w statystyce ow bhp. Dziś jest także z najlepszych, gdy chodzi Zik wypadkowości. Oczywi- na taki stan rzeczy ma ogólna sytuacja, stała po- warunków pracy i zaple- alnego, porządek na ca-

Mistrz — ważne ogniwo w zarządzaniu przedsiębiorstwem

łym terenie. Zupełnym przeci- wieństwem jest tu ZAW. Znaczny wzrost wypadków nie jest jednak dziełem przypadku. Nie może chyba być inaczej, jeżeli na zwraca- ną mistrzowi uwagę na niepra- widliwości w zakresie bhp, ten miast zlikwidować zagrożenie, dy- skutuje nad zasadnością zalece- nia. Czy można się więc dziwić, że nagminnie kierowcy wycofują autobusy bez ubezpieczenia, a co poniektórzy zdziwieni są, iż ist- niecie taki wymóg? O pracy w ka- nałach bez kasków już nie wspo- mnę.

Do wzrostu wypadków przy- czyniają się młodociani. Nieba- gatelna więc sprawa jest zwraca- nia szczególnej uwagi na tę dość liczną grupę pracowników w na- szym przedsiębiorstwie. Wiele za- leży od przygotowania zakładu do przyjęcia uczniów. I znów naj- lepiej pod tym względem jest w ZTH, najgorzej w ZAW, gdzie jakby na ironię, uczniów jest naj- więcej. Przyznaję, że dla nie przy- wykłych do porządku i dyscypli-

ny zarządzenia bhp-owskie mogą denerwować, trzeba jednak zmie- nić przyzwyczajenia. Najlepiej to robić dokąd są one „zarządzenia- mi pokontrolnymi”, by nie musia- ło być „powypadkowych”. Także o tym, jak jest wykonana praca, w ogromnej większości decydują mistrzowie. Nie zawsze jest to tylko kwestia dopilnowania, jak pracownik ją wykonuje, ale tak- że czym ją wykonuje. Z przeglą- dów narzędziowni w zakładach wynika, że zarówno ilość jak i jakość narzędzi jest dobra. Ow- szem, są braki w poszczególnych asortymentach, ale najgorzej nie jest. Nie można tego powiedzieć o podstawowych narzędziach, które mają na stanie pracownicy. Niestety, to także rola mistrza by narzędzia były funkcjonalne. Go- spodarka materiałowa to słaby punkt nie tylko działalności na- szego przedsiębiorstwa. Zarządza- nie na tym odcinku kuleje. Po- prawa konieczna jest nie tylko dlatego, że jesteśmy w kryzysie i nie tylko dlatego, że to przecię-

zmarnowane pieniądze. Gospodar- ności nie da się narzucić, ją trze- ba wykształcić. A tymczasem u nas dekompletowane są zespoły... bo są pod ręką i wymontowuje się z nich części, które są w ma- gazynie — często obok. Wcale też nie do przypadku należy wyrzu- canie całych zespołów na złom, gdy wystarczyłoby wymienić je- den element będący także w ma- gazynie. Powiedzmy, że tu mistrz może czegoś tam nie dopilnować. Jak jednak wytłumaczyć fakt, gdy na naprawę bieżącą mistrz podpisuje RW na części 10, gdy możliwość wymiany jest tylko czterech? Czy można nazwać przeoczeniem praktykę wypisy- wania RW i ZW po zakończeniu pracy na pobrane części i mate- riału? Te druki powinny upoważ- niać do pobrania rzeczy potrzeb- nych do wykonania pracy, a nie rozliczenia się z pobranych wcze- śniej. Trudno chyba nazwać przy- padkiem, że znów w ZTH gospo- darka materiałowa ma największe znamion prawidłowości? Tam w

90 proc. by dostać z magazynu element nowy trzeba mieć na je- go miejsce stary. Nie eliminuje to może w pełni złej pracy i krót- kiej żywotności urządzeń (takie- go systemu nie ma zresztą w ca- łym przedsiębiorstwie), ale sku- ecznie zapobiega marnotrawstwu i „wyciekowi” pewnych „chodli- wych” egzemplarzy na zewnątrz. Powie ktoś, że premie bierze się za wykonanie planu i z konkret- nej roboty jest rozliczany mistrz, reszta to nie jego sprawa, od te- go są kierownicy. Będzie w tym część prawdy, ale też kompletne niezrozumienie roli mistrza. By praca była dobrze wykonana, mu- si być dobrze zorganizowana. Te- go za mistrza nikt nie robi. Kie- rownictwo owszem jest od tego, by stworzyć odpowiedni system maksymalnie umożliwiający tę organizację. Koszty, a więc także materiałochłonność i trwałość wy- konania, to także sprawa mająca swój początek najniżej. Narzeka- my na drożyznę właściwie wszy- stkiego, no ale przecież pozostałe przedsiębiorstwa pracują podob- nie. Organizowane w naszym przedsiębiorstwie narady dyrekcyj- ze średnim dozorem technicznym mają właśnie na celu — oprócz funkcji informacyjnej — uświa- domienie tego faktu zaintereso- wanym. Im szybciej to nastąpi tym lepiej dla wszystkich.

FILOMENA SERWIN

powtarzam, że praca w do przyjemnych nie

ając skargi i odwoła- mcyzi kontrolerów z sa- muszę przyznać, że zna- że coś takiego: „...pra- ać moją ogromną śc i bardzo odczem- anie za życzliwe i odepście do sprawy... z bardzo dziękuję za oostawę pracowników óz ta pasażerka nie po- letu, wręczono jej man- oryczna opowiedziała się spotkanemu dys- i, który poradził, by dwołanie. Napisała, nie yba wierzyła w jego śc, bo pieniądze wysła- zem. W Taryfowo-Bile- no wiarę tym wyja- karę anulowano nie dokonanej już wpła- wiczka przysłała wtedy kowanie nie wiedząc, pieniądze zostaną jej Uszczęśliwił ją sam bla wiary jej argumen- dy do tego stopnia, że w a u pisze „...cieszę się, że pracują wspaniali dob-

kontrola biletów była a naszych pracowni- e całkiem nieprzyjem- ywni są nie tylko męż- o wie czy w napastli- wnej nie celują właśnie Nie muszę chyba doda- słownictwo wtedy do ch nie należy. Doświad- iena własnej skórze kon- 63. Pasażerka nie dość, azała w tramwaju bile- wiliła wszystkim obec- unkie Kontroli Ruchu poszła ze skargą na ektie pani G.K.B. pod- opłatę anulowano, ale kliwe zachowanie się kierowano do kolegium. zasków i wyzwisk pa- i dzieci wysiadły na w. Córka pokazała wte- zszybę skasowane bilety, y je już w tramwaju czy jej uszłyby współpa- ze wiadomo. Jeżeli je y czas dlaczego nie po- zy kontroli? Te sprawy e wyjaśnione, ale ponie- roler nie widział czy kce ktoś bilety podawał, kapisalam, opłatę anulo-

komplikują. Miał się obrażać należy działać tak, by tych co utrudniają było jak najmniej.

F. SERWIN



REDAKCJA „SYGNAŁÓW MPK”

Po powrocie ze zwolnienia chorobowego (21 IX Br.) stwier- dziłem, że mój warsztat pracy u- legł dewastacji. Złomowane czę- ści i podzespoły, elementy wypo- sażenia autobusów, osprzęt, przy- rządy kontrolne, części konstruk- towanych projektów racjonaliza- torskich składowane w tekturo- wych pudłach po prostu zniknę- ły. Wybierane z takim trudem ze złomu, kompletowane przez prawie dwa lata podzespoły u- znano za zbyt cenne śmieci i bez żadnego konsultowania się ze mną wyrzucono na złom. Dużą część z tych elementów stanowi- ły przykłady karygodnego mar- notrawstwa, części nowe lub ma- ło używane, które z niewiado- mych powodów znalazły się w złomie. Na najbliższym spotka- niu z dyрекcją zamierzałem na przykładzie tych właśnie ekspoz- natów zademonstrować ogrom marnotrawstwa w naszym przed- siębiorstwie. Niestety, uznano, że lepiej je usunąć. (Poprzednio na podstawie części moich „zbio- rów” ukazał się w „Sygnałach” artykuł red. F. Serwin.) Część wyrzuczonych przedmiotów sta- nowiły urządzenia, nad których regeneracją właśnie pracowałem. Dużą ilość wyposażenia autobu- sów, zwłaszcza importowanych, po uszkodzeniu wyrzuca się na złom ze względu na brak techno- logii regeneracji. Ten odcinek mojej pracy potraktowano także jako nieistotny. Wśród wyrzuczo- nych elementów znalazły się fragmenty projektowanego i kon- struowanego przeze mnie stano- wiska do sprawdzania i regula- cji pomp olejowych silników au- tobusowych. To również potrak- towano jako bezużyteczne śmieci. Wyrzucono także urządzenia, które sam regenerowałem i któ- rymi w razie potrzeby służyłem w uzupełnianiu wyposażenia na- prawianych w ZNA autobusów. Podejmując pracę w MPK traktowałem serio zapewnienie kierownictwa partii i rzą- du o walce z marnotrawstwem i niegospodarnością, o położeniu nacisku na oszczędność. Widząc w naszym przedsiębiorstwie bar- dzo dużo do zrobienia na tym polu, starałem się swoją pracę przyłączyć do tej walki. Jednym z efektów mojej działalności by- ło rozpoczęcie i doprowadzenie

do końca „sprawy lusterek”. Lusterka wsteczne typu „Star” kupowano wraz z ramionami, te demontowano i... wyrzucano. Obecnie nie ma to już miejsca.

Szereg następnych spraw tego typu czekało jeszcze na ukoń- czenie. Teraz długo poczeka. Na- uczony smutnym doświadczeniem postęp i racjonalizację, a także walkę z marnotrawstwem odkła- dam na samo dno szuflady.

(—) mgr inż. JERZY LESIECKI specjalista ds. konstrukcyjno- technologicznych ZNA doradca ds. technologicznych KTiR

OD REDAKCJI:

I cóż dodać do tej korespon- dencji? Ręce opadają i sama już momentami nie wiem jakimi sło- wami pisać o marnotrawstwie. Jedni układają wspólne progra- my oszczędnościowe, obcinają wydatki np. na wkłady do długo- pisów czy papier toaletowy, a in- ni bezrozumno wyrzucają miliony. Bywa, że i te dewizowe. Jeżeli już pojawi się ktoś kto na serio weźmie się za marnotrawstwo, po cichutku niweczy się jego wy- silek, sprowadza do rzeczywisto- ści i sprawy nie ma. A że rosną koszty komunikacji? To nie. Nie dadzą dotacji, będziemy się do- magać podwyżki cen biletów i jedni na drugich kłac, że droży- zna. Smutne to jednak, że jedy- nym następstwem artykułu z nr 11 „Sygnałów” z 31.10.1982 r. by- ła likwidacja „warsztatu pracy” pana Lesieckiego. Naiwni, ja i pan Lesiecki, myśleliśmy, że być może zostanie podjęte działania na rzecz gospodarności i ten pro- blem zniknie. I znikł. Ale jak?

FILOMENA SERWIN



SZANOWNA REDAKCJO!

Z przykrością stwierdzam, że w Waszej gazecie (nry z 30 VI i 22 VII) znalazły się dwie informacje wymagające mojego sprostowania. Pierwsza z nich, odnosząca się do ceny 1. wozokilometra w warszaw- skich MKZ to: dlaczego tramwaje typu 13 N, które są niewiele star- sze od tramwajów 102 N nazwano „tramwajami starego typu”??? Druga odnosi się do tramwaju

„pracującego z rozruchem tyristo- rowym”. Otóż krakowski tyristo- rowy tramwaj, jaki ma powstać, nie będzie „pierwszym przypad- kiem w kraju”, ponieważ „Kon- stal” przy wydatnej pomocy łódz- kiej „Eltry” i Instytutu Elektro- techniki w Międzyzlesiu zbudował w 1979 roku dwa prototypowe tramwaje typu 106 N na tyristo- rach, które są eksploatowane przez warszawskie MKZ.

Z poważaniem:

TOMASZ IGIELSKI



Redakcja „Sygnałów MPK”

W latach siedemdziesiątych na zlecenie Ministerstwa Gospodar- ki Komunalnej i Mieszkaniowej zorganizowano w Krakowie 2- letnie Studium Ekonomiki Trans- portu i Spedycji (w dwóch tur- nusach). Studium było jakby podniesieniem kwalifikacji za- wodowych dla absolwentów „o- gólniaka” itp. szkół o mianie średnich. W MPK dano możli- wość pracownikom z dużym sta- żem pracy, a więc tym najwier- niejszym komunikacji, którzy nie legitymowali się średnim wy- kształceniem. Powiedziano, że jeżeli skończą to studium (zaocz- ne, a więc system samouczenia się) i zdadzą egzamin, przedsię- biorstwo nasze, tj. MPK uzna to studium jako średnie wykształ- cenie o ile dany słuchacz nie zwolni się z MPK. Przedsiębior- stwo dało kilkadziesiąt skiero- wań pracownikom, którzy w dwóch turnusach po 2 lata każdy mężczyli się aby skończyć to stu- dium. Obecnie niektóre zakłady sporządzając wykazy imienne pracowników umysłowych dla potrzeb działu kadri, które to wy- kazy są potrzebne do przeszer- gowań, wykazały tych pracowni- ków, którzy zaufali przedsiębior- stwu i ministerstwu jako pra- cowników z wykształceniem po- stawowym plus kurs. Zamyka się automatycznie tym pracow- nikom możliwość przegrupowa- nia, a co gorsze pracownicy ci mogą się w ogóle czuć zagrożeni co do dalszej pracy na stanowiskach, które piastują. Kto tu ma rację? Sprawę powyższą dedykuję jako pilną do załatwienia NSZZ przy MPK i KZ PZPR.

(Nazwisko znane redakcji)

Co ci przeszkadza w pracy?

Spółeczny kontroler MPK:

Normalnie pracuję w MPK w innym zawodzie. Powiem panu w jakim, ale niech pan nie pisze, bo by się domyślił, kto ja jestem. A po co? Nie da się ukryć, że się nas za bardzo nie lubi. I to ataku- ją nas nie tylko pasażerowie, ale nawet kierowcy. Często zda- rza się, że bronią gapowiczów. Tolerują nas jedynie w nocy, bo wiedzą, że mają w wozie kogoś, kto ma trochę władzy, żeby np. uspokoić pijane towarzystwo. Przeważnie chodzę razem z kole- gą, ale i tak są takie rejonny, gdzie nigdy bym się nie wybrał. Nie jeżdżę do Huty. Tam chodzą całymi bandami. Wie pan jak to jest... Jestem dla nich kapuś. Łat- wo zarobić po głowie. Nie poja- dę też za Kraków. Tam znówu jeżdżą całe rodziny i sami znajo- mi. Cały autobus znajomych. Jak się kogoś złapie — to od razu wszyscy na kontrolera! Często się upierają, że nie jestem „legalny” bo nie noszę munduru. Jako spo- łeczny kontroler nie muszę go nosić. Nie mam przydzielonego rejonu, dlatego staram się jeź- dzić gdzieś bliżej centrum, gdzie w razie czego łatwiej o milicjan- ta. Dlaczego mimo wszystko to robię? Dostaję 120 zł od łebka. Jak doliczyć pensję, to w miesią- cu zarobię nawet do 50 tys. Gdy- by nie to, nigdy bym się tej ro- boty nie podjął.

Kierowca autobusu linii 114:

Pracuję w MPK niedługo. Przyszedłem tutaj z PKS-u. Z tego jednak, co się zorientowałem — to układy i tu i tam są jed- nakowe. Każdy myśli tylko od- walić robotę, najwięcej zarobić — najmniej się narobić. Weźmy tego Berlieta, którym jeżdżę. To nie jest stary wóz, a już gruchot. I to nieprawda, że Berliety to złe wozy, że się rozlatują, bo ta- ka ich natura. Jeśli nikomu nie chce się nawet dokręcić śrubki, to pewnie, że autobus rozlecieć się musi. Kiedyś po ocenie tech- nicznej, wyjechałem na trasę bez płynu do spręża. Rozumiem, że może się komuś nie chcieć wejść pod wóz, bo to wymaga już tro- che poświęcenia, ale zbiornik na płyn jest przecież na wierzchu i pod ręką. Nie dba się u nas o sprzęt. Za dużo jest kombinato- rów i filozofów, a za mało fa- chowców, którzy by robili co do nich należy. Nie wierzę, że coś zmienia nowe zasady placowe. Nawet jeśli by się rzeczywiście u- dało powiązać płace z wydajno- cią pracy, to i tak nie odcyzi się ludzi kombinowania. Gdy ktoś zarabia 15 tys. zł to czemu ma nie zarobić 20 tys. jak ma okazję? Mentalności ludzi tak szybko zmienić się nie da.

Notował:

JAROSŁAW GRZYBZAK

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



Reforma wynagrodzeń

(Dokończenie ze str. 1)

pewnych niedoskonałości samego projektu ustawy. Od uchwały 123 Rady Ministrów dopuszcza się parametryczne stosowanie wynagrodzeń i ustalanie ich dolnych granic. Projekt ustawy stanowi jednak swoisty krok wstecz — zaznaczając tę zasadę w art. 14a, ust. 4, 7, 9 („nie może być niższe od najniższego wynagrodzenia”), w ust. 8 nagle ustala podstawę wymiaru dodatku za staż pracy, nagrody jubileuszowej i odprawy pieniężnej wyłącznie na poziomie najniższego wynagrodzenia. Odstępstwo to dziwne, nie uzasadnione, no i przede wszystkim głęboko krzywdzące te wszystkie grupy zawodowe, które już dawno wywalczyły wyższą podstawę. Przykładowo: w komunikacji miejskiej ten jeszcze przedwojenny przywilej stanowił zawsze niebagatelną przysługę naboru pracowników i stabilizacji zarobków. Protestujemy przeciwko takiemu zapisowi nie tylko

dlatego, że nie możemy pozwolić na odbieranie załóżdż jednego z nielicznych przywilejów, że coraz trudniej przychodzi nam pozyskiwanie i utrzymanie nowych pracowników, lecz przede wszystkim z tego powodu, iż jest on sprzeczny z logiką reformy i samej ustawy, w której dalej w art. 14 b jedynie zabrania się rozszerzania zakresu świadczeń przewidzianych przepisami o wynagrodzeniu oraz postanowienia układu zbiorowego. Wraz z innymi komunalnikami powtarzamy: niczego rozszerzać nie chcemy, ale nie zabierajcie nam tych podstawowych zdobyczy! Domagamy się, by ust. 8 art. 14a zrównać z pozostałymi, by i tam pojawiło się stwierdzenie, że podstawę wymiaru stanowi wynagrodzenie, nie niższe od najniższego (lub: „co najmniej najniższe”), by w ten sposób przestał straszyć kierunek myślenia zaprezentowany przez autorów broszury „Komu, ile, za co?”, w któ-

rej nagroda jubileuszowa i dodatek za staż pracy zostały zepchnięte na margines. Przecież z proponowanego przez nas zapisu będą zadowolone i te zakłady, w których rozpocznie się dopiero wypłata owych gratyfikacji, bo nie zamknę się im drogi do ewentualnego ich podnoszenia w przyszłości.

Na zakończenie jeszcze jedna uwaga. W art. 14a ust. 3 — 7 przewiduje się wyodrębnienie jako dodatkowego wynagrodzenia za pracę: w godzinach nadliczbowych, w porze nocnej, na drugiej i trzeciej zmianie, szczególnie uciążliwą lub wykonywaną w warunkach szkodliwych czy niebezpiecznych dla zdrowia. Uważamy to wyodrębnienie za zbędne, gdyż powyższe składniki są normalną konsekwencją wartościowania i warunków pracy, a więc istotnym elementem umowy o pracę, który można zawrzeć w płacy zasadniczej. Jeżeli staramy się, by była ona wy-

soka, przejrzysta i silna motywacyjnie nie dopuszczamy do jej rozdrobnienia. I tak prawie całe zaplecze pracuje u nas w warunkach szkodliwych, prowadzący pojazdy mają bardzo zróżnicowany — przeważnie wydłużony czas pracy itp. — mogą z powodzeniem mieć z tego powodu wyższe płace, ale po co osobno naliczać jej elementy? Nie patrzymy na sprawę przez pryzmat własnego podwórka — takie warunki ma i transport i przemysł (np. szkodliwość, system 4-brygadowy i inne). Proponujemy, by w art. 14a ust. 3 — 7 pozostawić wprowadzającym zakładowe systemy wynagrodzeń swobodę wyboru pomiędzy włączaniem omawianych składników do płacy zasadniczej lub też ich osobnym naliczaniem. Usunie się w ten sposób formalną przeszkodę w podnoszeniu znaczenia płacy zasadniczej.

Witamy projekt sejmowej ustawy o możliwości wprowadzenia własnych systemów wynagradzania z uznaniem i nadzieją. Ale bez uwzględnienia powyższych uwag tej nadziei grozi podcięcie skrzydeł już na starcie. A do tego dopuścić nie można... (aml)

Ogledaj bylam czytelniczką dość długiej i raczej niesympatycznej korespondencji pasażera-ofiary nagłego, a koniecznego hamowania kierowcy. Pisma wpływające do nas były bardzo napastliwe i przyznam, że choć ten pasażer był poszkodowany, oburzały mnie jego sformułowania. Powracam dziś do problemu, bo nie jestem już tak zupełnie pewna czy ów pasażer nie miał racji. Wprawdzie akurat w przypadkach, które opisywał, nie miał jej, ale... Otóż pan ów proponował złośliwie, by na pojazdach MPK powypisywać „widmo śmierci” i to właśnie mnie tak oburzyło. Co jednak myśleć o kolizji, jaka miała miejsce na skrzyżowaniu ulic Basztowej i Długiej? Jakim napisem należałoby „udekorować” motorniczego, który 8.09. br. prowadził tramwaj linii 8?

Motorniczy, skręcając w ulicę Basztową zatrzymał się, wysiadł z wozu, zwrócił uwagę kierowcy samochodu osobowego na niewłaściwe zatrzymanie swojego wozu (zbyt blisko torowiska na zjeździe jezdni), „...po czym wsiadł do tramwaju, błędnie obliczył odstęp od stojącego samochodu i kontynuując jazdę, przytłoczył go prawym bokiem wozu silnikowego, powodując uszkodzenie obydwu pojazdów... Motorniczy zatrzymał tramwaj dopiero na krzyk i sygnał kierowcy samochodu.” Trzeba przyznać, że Dział Dochodzeniowo-Wypadkowy bardzo liberalnie sporządził Kartę Wypadku. Co to bowiem za złe obliczenie odległości, skoro motorniczy wiedział, że auto stoi za blisko? Przecież tramwaj zatrzymał, swoimi uwagami „podzielił” się z kierowcą, kierowca (kobieta) nie kwestionowała zresztą swego wykroczenia, ba, prosiła, by chwilę poczekał aż wycofa auto. Moim zdaniem, było to świadome naruszenie przepisów ruchu drogowego. Motorniczy wiedział, że dojdzie do kolizji, gdy ruszy, mimo to, pojechał. Nie neguję tu wcale wy-

kroczenia kierowcy, lecz było ono nieumyślne, to zaś co zrobił motorniczy, zrobił z całym rozmysłem i złośliwością. Zresztą takie zdania były również funkcjonariusz MO, nie karząc nawet motorniczego mandatem, a kierując sprawę do Kolegium. Motorniczy miał jeden argument „nie do zbitcia” — to nie on był winien i nie on popełnił wykroczenie, on miał pierwszeństwo! Gdyby wszyscy tak rozumowali, na ulicach byłaby masakra. Onegdaj obserwowałam, gdy śpiesząc się matce przebiegającej z wózkiem przez skrzyżowanie przy żółtym świetle, na

Hajzena wyjątki

samym środku ulicy przewrócił się wózek. Wśród przechodniów powiało grozą, był to moment zapalania się zielonych świateł dla jadących, no i większości także się spieszyło. Na szczęście, wtedy obyło się bez tragedii. No cóż, prawdopodobnie nie było tam naszego „bohatera”. Zgoda, że ta matka zasłużyła na wysoki mandat. Zasłużyła nań także kierująca pojazdem w opisywanym wcześniej przypadku. Tylko czy akurat od karania użytkowników dróg jest motorniczy? Jakim prawem świadome naraża zdrowie — może i życie innych?

Wydaje mi się, że spora grupa kolizji tramwajów z samochodami osobowymi to wcale nie „złe obliczenie odległości”, ale chęć „pokazania swojej wyższości”. „Masz samochód, ja nie, ale czekaj, ja ci pokażę, kto tu jest ważniejszy, mnie i tak nic się

nie stanie, nauczę cię jeździć”. Moim zdaniem, jest to zwykła zazdrość, że ktoś posiada auto. Wcale nie piszę tego na podstawie domysłów. Oto kolejny przykład: pod Pałacem Prasy, na Wielopolu, prawdopodobnie wskutek złego zaparkowania zsunął się z krawężnika bodajże „fiat”, zatrzymując się tyłem wozu tuż przy torowisku. Nadjeżdżający tramwajnie miał zbyt duży prędkości, motorniczy zdążył go zatrzymać. W tym momencie odezwał się stojący obok niego kolega w mundurze (z ich rozmowy wynikało, że także motorniczy) „trzeba mu było przyp... niech się sk... nauczy parkować. Myśli, że jak se auto kupił to jest ważny i wszyscy mają na niego uważać. Ja bym go walnął.” Nie muszę chyba szczególnie zaznaczać, że oburzenie pasażerów było ogromne, leciały niewybredne epitety, wtedy jednak kolega motorniczego okazał zupełny brak ambicji, nie przeszkadzało mu to. No cóż, przy takim charakterku potrafił chyba tylko „przyłożyć”. Mimo nieprzyjaznego wzroku, pod nosem powiedział tylko „hołota”. W bardzo prosty sposób podzielił społeczeństwo — na chamów z autami i hołotę jeżdżącą komunikacją miejską, no i on, pan motorniczy. Zastanawiam się czy czasami nie powinno się na te cechy charakteru zwracać większej uwagi przy przyjmowaniu na kierujących pojazdami? Zgoda, że ludzi nam brakuje, ale czy trzeba przyjmować wszystkich? Potrzeba przede wszystkim ludzi dobrych, może niech będzie ich mniej, ale uczciwych i solidnych. Zdaję sobie sprawę, że jakiś tam procent motorniczych się na mnie obrazi, bo szkaluje się ciężko pracujących, a tak postępują tylko wyjątki. Zgadza się, że wyjątki i właśnie o wyjątkach jest ten tekst, ale też te „wyjątki” najlepiej wychwycić samym motorniczym. Oni powinni domagać się ich eliminacji. (r.s.)

Nasładownictwo wskazane

Dni kultury środowiskowej — to coś nowego

Interesującą propozycję dali nasi krakowscy kuzyni po fachu, jak by można nazwać kolejarzy, trudniących się w końcu także przewozem pasażerów. W dniach od 10 września do 15 października br. zorganizowano Dni Kultury Kolejowej. Jest to pierwszy tego typu i na taką skalę festiwal kultury środowiskowej nie tylko w Krakowie, ale i w kraju.

Inicjatywa zorganizowania owych Dni wyszła z krakowskiego Domu Kultury Kolejowej. Chodziło pierwotnie o uroczystą, niż dotąd, oprawę Dnia Kolejowego, zamiast rozrósł się jednak do miesiąca, gdyż tyle trzeba było czasu, aby zrealizować ideę pokazania wszystkiego, co się dzieje w DKK (tzn. zaprezentować wszystkie zespoły i kluby) w jakiejś zblokowanej formie i wciągnięcia do tej akcji zespołów działających poza Domem Kultury. Chodziło także o zbliżenie tej placówki do młodzieży szkół kolejowych, gdyż tam upatruje

się narybku dla starzejących się zespołów. Takie mocne uderzenie falą imprez miało także na celu zwiększenie zainteresowania działalnością DKK, a tym samym powiększenie frekwencji jego bywalców opierającej się dotychczas na emerytach i dzieciach.

Choć była to impreza bez precedensu, nie pomyślono się w obliczeniach i w efekcie wszystkim punktem programu towarzyszy ogromne zainteresowanie, nie tylko kolejarzy i nie tylko w charakterze widzów — padają bowiem różne propozycje, które obligują organizatorów do nadania imprezie dorocznego charakteru i poszerzenia jej zasięgu na okręg, a może i na kraj.

Z prasy codziennej wiadomo, co się tam w ramach owych Dni dzieje, więc tylko ogólnie: jest to bezprecedensowa zbitka imprez, które otworzył koncert kolejarzów zespołów amatorskich na Dworcu Głównym w Krakowie, a potem miały miejsce inne koncerty, występy, spektakle, otwarto szereg wystaw, zorganizowano wiele pomysłów imprez dla dzieci. Ujawnili swoje zbiory kolekcjonarzy, hobbyści, filateliści, itp. Uruchomiono specjalny pociąg kursujący po określonej trasie, który składał się z wystużonych wagoników ciągniętych przez archaiczną już parowóz. Imprezom typowo kulturalnym towarzyszyły spotkania z młodzieżą szkół kolejowych, która miała możliwość zapoznania się z działalnością DKK i pewnie połączyć niejednego bakałyła artystycznego. Jednym z wymiernych efektów Dni było zainteresowanie starociami kolejowymi, które zrodziło konkretny plan ich ochrony. Zwrócono się też z apelem o ujawnianie i przekazywanie starych akcesoriów kolejowych w celu eksponowania ich na razie na wystawie doraźnej, a w zamysle stałej.

Piszę o tym wszystkim nie w celach informacyjnych, bo ubiegły mnie codziennie środki przekazu, i nie przez kuz-

tuazję w stosunku do bratniego nam przewoźnika, ale chciałbym dwa, płynące z tej imprezy wnioski, przenieść na nasz grunt. Krakowski Dom Kultury Kolejowego udowodnił, że wszelkie krakania o zmierzchu kultury robotniczej są bezpodstawne, że kultura środowiskowa ma rację bytu, co zresztą udowadniają i nasi działacze kultury i nasze zespoły amatorskie. I wniosek drugi: nie mamy się co równać z koleją pod względem ilościowym, ale przecież nie ustępujemy jakością — może by tak pomyśleć i o własnych Dniach?.. Choćby i nie na taką skalę czasową i nie we własnym sosie, ale z naszej inicjatywy. Niech się ludzie dowiedzą, że istnieje też coś takiego, jak kultura tramwajarska (daruja ludzie autobusy, ale nie da się wymyślić wspólnej nazwy), bo przecież istnieje. Zanim co, trzeba by wesprzeć nasze zespoły młodzieży — kolejarze pokazali, że nie ma się czego wstydić.

ZDZISŁAW ZYGMA

SPORT

Letnia Spartakiada

17 września br. w godz. od 9.00 do 14.00 na stadionie lekkoatletycznym KS „Cracovia” odbyła się Letnia Spartakiada MPK. Uroczystego otwarcia spartakiady dokonał dyr. Stanisław Kostro. Organizatorem był Dział Kultury, Sportu i Turystyki oraz Ognisko TKKF „Tramwajarz”. Przewodniczącym Komitetu Organizacyjnego była Stanisława Kostro, sędzią głównym Zdzisław Skubieda.

W sportowej rywalizacji najlepszymi okazali się: bieg na 60 m kobiet — Grażyna Michalska (Zarząd); bieg na 100 m mężczyzn do 35 lat — Jerzy Szafraniec (Pion Ruchu), powyżej 35 lat — Zdzisław Szczerba (Szkola Przyzakładowa); bieg na 1000 m mężczyzn — Stanisław Brzyszczyk (ZAW); skok w dal mężczyzn do 35 lat — Janusz Bławat (ZAW), powyżej 35 lat — Jerzy Pszyk (Pion Ruchu); pchnięcie kulą kobiet — Józefa Masaczyńska (Zarząd), pchnięcie kulą mężczyzn do 35 lat — Janusz Bławat (ZAW), powyżej 35 lat — Edward Gaweł (Zarząd); rzutki do tarczy kobiet — Barbara Dziewońska (ZAW), rzutki do tarczy mężczyzn do 35 lat — Marian Oliwa (Pion Ruchu), powyżej 35 lat — Marian Dudek (Zarząd), dwubój strzelecki kobiet — Maria Malina (Zarząd), dwubój strzelecki mężczyzn do 35 lat — Krzysztof Gradoński (ZAW), powyżej 35 lat — Jerzy Wagner (ZAW); podnoszenie ciężarka mężczyzn do 35 lat — Janusz Bławut (ZAW), powyżej 35 lat — Kazimierz Hajduk (ZAW); slalom rowerowy dla dzieci — Grzegorz Dziewoński (ZAW); rzutki do piramidy dla dzieci od 6 do 10 lat — Tadeusz Kufta (ZTX), od 10 do 13 lat — Jerzy Pszyk (Pion Ruchu).

Odbyły się również konkurencje zespołowe: przeciąganie liny i finał międzyszkolowego turnieju piłki nożnej. W przeciąganiu liny najlepszym okazał się zespół Zarządu pokonując ZAW i Pion Ruchu. Drużyna Zarządu odniosła także zwycięstwo — pokonując ZNA i ZAW — w finale piłki nożnej.

W spartakiadzie startowali reprezentanci 15 zakładów pracy MPK. Ostatecznie w punktacji zespołowej Letniej Spartakiady MPK I miejsce zajął ZAW zdobywając 413 punktów i w nagrodę puchar przechodni, II — Zarząd Przedsiębiorstwa z 360 punktami, III — Pion Ruchu gromadząc 304 punkty. Zdobywcy trzech pierwszych miejsc w poszczególnych konkurencjach indywidualnych i zespołowych otrzymali dyplomy oraz nagrody rzeczowe ufundowane przez dyrekcję przedsiębiorstwa.

JANUSZ PIOTROWSKI

Nasza drużyna zagra w finale

10 września br. we Włoszczowie koło Kielc odbył się Ogólnopolski Turniej Piłki Nożnej o Puchar Rady Głównej Zrzeszenia Sportu i Turystyki „Ogniwo”. Nasza drużyna, reprezentująca Kraków, grała w III strefie i zajęła I miejsce awansując do finału turnieju, który odbędzie się 1—2 października w Częstochowie.

Drużyna MPK pokonała Lublin 3:1 (bramki zdobyli O. Mikołajczyk — 1 i F. Kowalik — 2) i Kielce 3:0 (bramki zdobyli J. Pszyk — 2 i O. Mikołajczyk — 1). Drużyną opiekuje się Dział Kultury, Sportu i Turystyki. Życzymy jej dalszych zwycięstw i zdobycia Pucharu Rady Głównej ZSiT „Ogniwo”.

JANUSZ PIOTROWSKI

Któryż z panów będąc chłopcem nie widział siebie za kierowcą wspaniałego wozu na słynnych trasach rajdów samochodowych? Mały chłopiec dorósł — marzenia chyba jednak pozostały, tyle, że dziś może już nie o rajdach, ale by zasiąść za kierownicą swojego samochodu. Z marzeniami tak czasem bywa, iż w najbardziej nieoczekiwanym momencie mogą się spełnić. 10 września br. spod budynku dyrekcji co dwie minuty ruszały samochody osobowe w kierunku Myślenic. Rozpoczął się Rajd Samochodowy zorganizowany przez Klub Sportów Obronnych Sekcji Motorowej LOK. Wzięło w nim udział 30 osób i 8 aut sprawnych technicznie. Pierwszą

w pobliskiej studni. Kierowcę eliminowało z konkurencji zgubienie wiaderka, a był i taki przypadek. Jedną z konkurencji było odkręcanie i zakładanie koła. Oczywiście o fuzerę nie mogło być mowy, bo tym autem uczestnik konkurencji musiał jechać dalej. Sędziowie punktowali także wyposażenie wozu. Na komplet składało się osiem elementów: podnośnik, koło zapasowe, linka holownicza, apteczka, gaśnica, komplet kluczy, klucz do kół i trójkąt odblaskowy.

Dodatkową atrakcją było strzelanie do tarczy. Nie było się oczywiście bez egzaminu z nowego kodeksu drogowego. Nagradzana była także: największa ilość i wielkość złowionych ryb, ze-

Najprawdziwszy rajd

niespodzianką były punkty za zmieszczenie się w czasie pięciu minut w wyznaczonym terminie zbiórki. Na odprawie kierowcy dostali mapki, omówiono trasę i bezpieczeństwo jazdy. Po drodze były dwa punkty obserwacyjne i jeden kontrolny. Na piętnastym kilometrze do kart wpisywano czas. Założeniem było, by przejechać ten odcinek w czasie 15 minut. Kierowcy oczywiście nie wiedzieli, iż ten przejazd jest punktowany, za nadspieszenia lub opóźnienia dawano punkty karne. Były też konkurencje, gdzie kierowca mógł popisać się techniką jazdy, ot chociażby przez odcinek manewrowy z wiaderkiem wody na dachu. Trzeba było oczywiście skręcać, hamować, wycofywać, jechać pod górę. Tym razem jeszcze nikomu nie udało się przejechać całego odcinka i wody nie wylać. Karą było napełnienie wiaderka

branych grzybów oraz kwiatów przez dzieci. Rajd zakończono przy ognisku z autentyczną Greczynką śpiewającą swoje pieśni ludowe.

Głównym celem rajdu była przede wszystkim rekreacja, ale i uświadomienie uczestnikom, że jazda nawet na czas to nie tylko szybkość, ale i bezpieczeństwo, no i oczywiście chodziło także o podnoszenie umiejętności kierowców, przeważnie przecież amatorów.

Klub Sportów Obronnych jeszcze w tym roku przeprowadzi eliminacje strzeleckie, jego sekcja motorowa chce zorganizować jesienny przegląd samochodów i dokonać regulacji ustawienia świateł. Organizatorom w osobach: Adama Piszczka, Adama Kiysa i Edwarda Gawła należało się podziękowania za mądre i dobre przygotowanie odpowiedzialnego dla trzydziestu osób.

F. SERWIN

Z plecakiem przez Beskid

W dniach od 4 do 11 września br. odbył się IX Rajd Górski MPK. Uczestniczyło w nim 202 turystów z 16 przedsiębiorstw komunikacyjnych Polski i zaprzyjaźnionego przedsiębiorstwa komunikacyjnego z Drezna. Przebyto 20 różnych tras górskich ośmio- i czterodniowych, począwszy od Beskidu Małego, poprzez Żywiecki i Śląski, Zwiedzono 24 schroniska góralskie i baczówki. Zdobyto 187 punktów do Górskiej Odznaki Turystycznej.

Tradycyjne, uroczyste zakończenie rajdu przy ognisku to nie tylko wystąpienie prezesa koła PTTK, Mariana Dudka czy komandora rajdu, Stanisława Wójtowicza, nie tyle wręczenie symbolicznych upominków przedstawicielom przedsiębiorstw komunikacyjnych, ale przede wszystkim wspólne śpiewanie piosenek turystycznych, serdeczna atmosfera przy „wymianie” przeżyć na szlakach wędrownych, radość ze spotkania starych, dobrych przyjaciół z całej Polski.

A oto kilka wypowiedzi uczestników rajdu:

z BYDGOSZCZY — od dziewięciu już lat jeździmy do Was, podoba nam się dobra atmosfera rajdu, ciekawe trasy wędrownie...

ze SZCZECINA — interesują nas tylko trasy ośmiodniowe, na krócej się nie oplaca, gdyż mamy zbyt daleko; dobieracie ciekawe szlaki...

z CZEŚTOCHOWY — czujemy się na rajdzie jak w jednej wielkiej ro-

dzinie, zresztą, całą naszą sympatię wyraziliśmy w piosence śpiewanej przy ognisku; macie ciekawe trasy i fajnych kierowców tras...

z WARSZAWY — dobra organizacja rajdów, wspaniała Dyrekcja, która popiera Waszą działalność, to mobilizuje...

z MIKOŁOWA — trasy Waszych rajdów „leżą nam”, możemy się na nich sprawdzić, a jesteśmy dobrymi piechurami jak przekonaliście się...

z TARNOWA — przyjeżdżamy tylko dlatego, bo wspaniale się u Was czujemy przez te parę dni łażenia po górach...

z DREZNA — życzliwość i troskliwa opieka utwierdza nas, że mamy u Was przyjaciół — żywnym nadzieję, że jeszcze przez długie lata pokoju w naszych krajach będziemy mogli wspólnie wędrować po górach...

„wir hoffen das wir noch lange gemeinsam im Frieden in den Gebirgen unserer beiden Leandern wandern koennen”.

Rajd zorganizowali działacze zakładowego koła Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego przy naszym Przedsiębiorstwie. W przyszłym roku Koło obchodzić będzie jubileusz 30-lecia działalności, a ogólnopolski rajd górski MPK Kraków wyruszy po raz dziesiąty na trasy Podtatrza, Spiszu i Orawy.

Z. FENRYCH

Wrawdzie koleżanka po piórze podsumowała już na naszych łamach akcję letnią, ale nie znalazłem tam nic o wczasach zagranicznych, a przecież MPK zafundowało i takowe. Gdybym się więc znalazł wśród interlokutorów koleżanki Bubaczewskiej, na pytanie: gdzie i jak spędziłem wczasy, odpowiedziałbym z dumą, że w Bułgarii, w uroczej miejscowości Sandanski wraz z 30-osobową grupą pracowników MPK. Grupą zresztą nadzwyczaj sympatyczną, kulturalną, co podkreślałem szczególnie, jako że mam porównanie z podobnych wojaży z zespółami mającymi o sobie o wiele bardziej wygórowane mniemanie. Niechaj mi współuczestnicy wierzą, że te ze dwa mini-zgrzyciki i lekka trzęsionka na granicach, to małe piwo w porównaniu z moimi dotychczasowymi obserwacjami. No więc wiemy już gdzie, wiemy że towarzystwo się udało, udali się MPK-owscy kierowcy (pp. Alek i Staszek z Bieńczy), spisał się także wycieczkowy berliet.

Ale, pominając przecież pytanie — jak spędziłem wczasy, czyli jak tam było. To przecież zainteresuje tych, którzy już odkładają na przyszłoroczny urlop. Cóż, Sandanski, to kurort położony w górach Pirynu, tuż przy granicy greckiej, tak że egzotyka zapewniona (widokowo — osiołkowo — obyčajowo — jedzeniowo). Zapewnione też słońce — na mój gust było go nadmiar. Zakwaterowanie — jak los zdarzył, bo to prywatne kwatery, ale po nielicznych przemieszczeniach na ogół nikt nie narzekał. Jedzenie? To już wyższa filozofia. Zależało to od indywidualnej odporności żołądkowej oraz odpowiedniego zadysponowania przydzielonymi talonami, których n.b. było pod dostatkiem. Według kryterium gospodarowania voucherami towarzystwo można by podzielić na kilka grup: byli tacy, którzy do końca nie wychodzili z wyznaczonej restauracji Balkanturistu, byli inni, którzy placąc przy każdym posiłku grubszym talonem, po kilku dniach przenieśli się do tańszych barów, już za lewy, a jeszcze inni zaczęli pichcić w domu. Szczególnie zaś zapobiegliwi widziani byli w Balkanturistiście tylko w pierw-

szym dniu, spośród nich należały wyodrębnić grupę tych, którzy nie byli widziani w takich barach lecz najczęściej przy straganach z winogronami — biegali potem za węglem, ale za to w ładnych bawelnianych podkoszulkach. Jeśli chodzi o mnie — byłem mieszańcem.

Ale dosyć zdradzania kuchni. Te i „pozostałe” sprawy każdy regulował sobie indywidualnie i było to każdego słodką tajemnicą — niby dlaczego ja miałbym być ekshibicjonistą? Mogę natomiast odpowiedzieć na pytanie: cośmy zobaczyli, bo ponoć podróże kształcą. Muszę się przyznać, że zadłużyłem się na te wczasy zwabiony transpor-

ne budynki centrum, boć przecie nie wiem nic o mieście, nie mam przewodnika, nie znam języka. Po trzech godzinach zakotwiczamy na campingu, nocleg, śniadanie i wio — ku granicy bułgarskiej. Po drodze pierwsza atrakcja: Żelazna Brama Dunaju. Podziwiamy z okien autokaru. Za kilka godzin następna: przeprawa promem przez Dunaj. Po stronie bułgarskiej pierwsza kolacja za lewy w najbliższej knajpie i ruszamy, to znaczy kierowcy ruszają, my śpimy w autobusie aż do Sandanski (oczywiście przespaliśmy Sofię).

Stąd mieliśmy dwie (słownie: dwie) wycieczki rzeczywiście krajoznawcze: do Ril-

wydania. Nie wiem nic o Debreczynie, nie mam przewodnika. Szlifuję więc tam i weftę główną ulicę i zmęczony czekam w autobusie, aż ruszymy dalej. Nocleg w drodze, postój w Preszowie. Trzeba jak najszybciej wydać przydzielone 100 koron, bo już każdemu spieszo do domu (ech ta nostalgia!). W Preszowie nie ma nic ciekawego, a może ja o tym nie wiem? Szczęśliwie, z ogromną ulgą, bez przygód celnych, przekraczamy polską granicę. Sumując: programowo widzieliśmy dwa monastyr, niektórzy na własną rękę coś tam jeszcze dodatkowo. Jeśli dodać zachwyty sklepami na Węgrzech — to by było wszystko.

myśleli dobrze podsuwając transport własny, bo to i tańiej i rzeczywiście można coś zobaczyć. Tylko, na litość, nie można ludzi wieść przez cztery kraje jak baranów, nie zapewnimy im zorientowanego przewodnika, trzymającego się ściśle wyznaczonej trasy — tak ustalonej, aby nie mijać Budapesztu, Bańskiej Bystrzycy czy Sofii w nocy. Albo przestrzec ludzi, że jedzie z nami „rasowy” pilot, który ma nas tylko doholować, załatwić formalności i koniec.

Gdybym o tym wszystkim wiedział i gdybym znał miejsce zatrzymania, zaopatryłbym się w przewodniki. Tylko po co, skoro można znaleźć człowieka, który pogodzi rolę pilota i przewodnika, można zabezpieczyć przewodników na miejscu, można też w ostateczności kogoś z oblatanych uczestników poprosić, aby z informatora poczytał, gdzie i co można zobaczyć. Tylko o tym trzeba wiedzieć wcześniej. I taki wniosek dedykuję nie tylko organizatorom przyszłych wczasów zagranicznych, ale i potencjalnym uczestnikom — żądajcie dokładniejszych informacji tu — na miejscu, nie tylko dotyczących wymiany, relacji, warunków noclegowych itp., bo warto skorzystać z kształcących walorów wycieczki, no, ale podróże kształcą pod pewnym warunkiem. Tego chyba w naszym turnusie (25 VIII — 14 IX) nie dopełniono. A poza tym było fajnie.

ZDZISŁAW ZYGMA

Nasi za granicą czyli podróże kształcą?

tem autokarowym. Za samo słońce bym tyle nie zapłacił, ale jazda przez cztery kraje autobusem, jak się to mówiło: „własnym”, możliwości zatrzymania się, zwiedzenia tego i owego, to zadecydowało. Zorientowałem się po drodze, że takich było więcej. Tymczasem z tym zwiedzaniem to było tak. Wyjeżdżamy z Krakowa wieczorem w czwartek, Słowację przespaliśmy w autokarze, nad ranem w piętek przejeżdżamy przez Budapeszt, niektórzy żalują, że pędzimy dalej, ale pan Zenek — uroczy skądinąd pilot „Logotouristu” zapewnia nas, że Budapeszt i Słowację zobaczymy w drodze powrotnej, śpimy więc dalej i zatrzymujemy się dopiero w Szegedzie. Miasto ciekawe, ale znam je na pamięć z wielokrotnych pobytów u przyjaciela, zresztą i tak nam nikt nie proponuje oprowadzenia. Niewiele czasu na odświeżenie w pamięci przeżytych tu chwil, bo i z forintami też trzeba coś zrobić, a po kilku godzinach ruszamy już ku granicy rumuńskiej. Zatrzymujemy się w Timisoarze, w samym centrum, aby z kolei wydać przydzielone leje. Zdążyłem „zaliczyć” bar, jeden kościół i obwachać nieco reprezentacyj-

skiego Monastyru i Rożenskiego Monastyru (po drodze uroczyste miasteczko Mełnik), a w monastyrach autentyczni przewodnicy (co prawda po rosyjsku i po bułgarsku). Była jeszcze wycieczka turystyczna do schroniska Jane Sandanski i dalej w górki. Po samym Sandanski nie miał nas kto oprowadzić, choć ci, co mieli przewodniki wiedzą, że i tam było co zobaczyć. Acha, zapomniałem jeszcze o dwu wycieczkach typowo handlowych (sic!). Do Błagojewgradu i do Sofii. Tak, do Sofii, a że tu jakaś Cerkiew Newskiego, bazylika św. Zofii, cerkiew Świętej Georgii, wykopaliska rzymskie, tudzież wiele innych atrakcji turystycznych? O tym dowiedziałem się z książki i poszukałem na własną rękę, gdyż całość została poinformowana, że na Zdanowa jest największe skupisko domów towarowych.

Tyle atrakcji, wreszcie powróć. Do Timisoary tą samą trasą, ale tu zaczęły się zdania dzielić, co do dalszej jazdy. Najbardziej wpływała grupka przekonana pilota, że Budapeszt można sobie podarować, jedziemy więc przez Oradeę i zatrzymujemy się dłużej w Debreczynie, bo niektórzy mają jeszcze forinty do

No i o co mi teraz chodzi — wycieczka (czy jak kto woli: wczasy) została zakupiona w nauczycielskim biurze podróży „Logostour”, ale de facto zorganizowana przez MPK. Z powyższego pisania jasno wynika, że mam pretensje o krajoznawczy aspekt tych wojaży. Tylko teraz do kogo? „Logostour” zawiadzi nas do Sandanski pociągiem na wczasy i pretensje by odpadły. Nasi organizatorzy po-



Sandanski — sanatorium klimatyczne

Jakim jesteś kierowcą?

Mimo zaleceń niektórych specjalistów od ruchu drogowego nowe prawo drogowe, które będzie nas obowiązywać już od 1 stycznia 1984 r., nie wprowadza obowiązkowych badań psychologicznych ani też psychotechnicznych dla kierowców. Oczywiście mogą one być stosowane, podobnie jak to jest dotychczas, w określonych sytuacjach, ale nie na zasadzie powszechności. Ponieważ zupełnie analogicznie sprawy badań kierowców są uregulowane w większości krajów, gdzie też odczuwana jest potrzeba jakiejś formy sprawdzania predyspozycji prowadzących pojazdy, dużą popularność zdobywają różne psychotesty drukowane na łamach gazet i czasopism. Nie mogą one być wprowadzone podstawą do orzekania o zdolności osoby poddającej się takiemu sprawdzeniu do prowadzenia pojazdów, ale na ich podstawie każdy może wyciągnąć wnioski dla siebie i z korzyścią dla bezpieczeństwa innych na drodze. Poniżej zamieszczamy psychotest wydrukowany w zachodniemieckim czasopiśmie „Moto-Zeitung”. Wystarczy zakreślić odpowiedzi, które czytelnik uzna za prawidłowe, podsumować punkty i porównać wynik z rozwiązaniem, jakie drukujemy na końcu. Życzymy miłej zabawy, która może być bardzo pożyteczna, jeśli wyciągnie się z niej odpowiednie wnioski.

A. Samochód trzeba okresowo konserwować:

- 1) bo taki jest zwyczaj (0)
- 2) bo tego wymaga producent (5)
- 3) żeby zapewnić sprawność pojazdu (10)

B. Zapas w samochodzie to jest:

- 1) pieniądze na mandat (0)
- 2) dodatkowa benzyna w kanistrze (5)
- 3) piąte koło w bagażniku (10)

C. Alkohol we krwi kierowcy to:

- 1) większa szansa na wypadek w drodze (10)
- 2) spożywany w umiarkowanych ilościach nie szkodzi (5)
- 3) w zasadzie nie powinno się używać alkoholu przed jazdą, ale niektórym kierowcom nie przeszkadza prowadzić auta (0)

D. Alternator to:

- 1) znak drogowy informujący o rozdwojeniu drogi (0)
- 2) prądnicą (10)
- 3) istotna część szybkościomierza (0)

E. Aby być dobrym kierowcą, trzeba przejechać co najmniej:

- 1) 100 tysięcy km (10)
- 2) 50 tysięcy km (5)
- 3) 1000 kilometrów (0)

F. Czy założyłbyś w swoim samochodzie urządzenie ostrzegające o radarze na drodze:

- 1) tak (5)
- 2) nie (10)
- 3) zastanowię się, jak będę miał (0)

G. Przyczyną większości wypadków jest:

- 1) jazda w stanie nietrzeźwym (5)
- 2) nieostrożność i brak wyobraźni (10)
- 3) niskie kwalifikacje kierowców (0)

H. Kobiety...

- 1) mogą być tak dobrymi kierowcami, jak mężczyźni (10)
- 2) zawsze są gorszymi kierowcami (5)

- 3) w ogóle nie powinny siadać za kierownicą (0)

I. Najważniejszą cechą dobrego kierowcy jest:

- 1) umiejętność zastosowania na drodze poślizgu kontrolowanego (5)
- 2) wjazd do bardzo wąskiego garażu lub bramy tyłem (0)
- 3) umiejętność wybrnięcia z kolizyjnej sytuacji na drodze (10)

J. Czy będziesz kontynuować jazdę jeśli:

- 1) wycieknie woda z chłodnicy (0)
- 2) poziom oleju spadnie poniżej minimalnego (5)
- 3) przestanie pracować jeden z cylindrów (10)

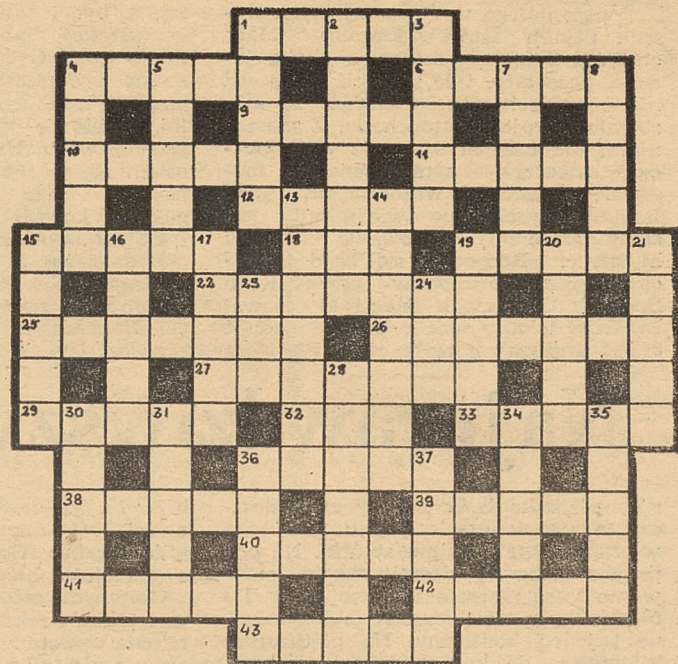
70—100 punktów: w pełni zasługujesz na miano dobrego kierowcy. Zauważają to twoi pasażerowie, a także przechodnie na drodze, którzy czują się bezpieczni, widząc twoją jazdę.

30—50 punktów: trzeba jeszcze trochę nad sobą popracować, doskonalcąc znajomość przepisów i zasady prawidłowej eksploatacji wozu.

0—30 punktów: wygląda na to, że nie powinieneś mieć prawa jazdy. A jeśli jakimś cudem je zdobyłeś, to radzimy na razie schować w szufladzie i intensywnie się przeskolić.

★

PS. Ponieważ test został ułożony przede wszystkim z myślą o kierowcach amatorach, traktujemy go wyłącznie jako zabawę, wierząc że w naszym przedsiębiorstwie na stanowiskach kierowców nie pracują osoby, które miałyby wynik poniżej 70 pkt.



POZIOMO:

- 1) Marka autobusów.
- 4) Znanym pisarzu austriackim („Zamek”).
- 6) Masyw górski w Grecji.
- 9) Dostojnik państwowy na Bliskim Wschodzie.
- 10) Ponoć mądrzejsze od kury.
- 11) Ptak lowny z rzędu mew siewek.
- 12) Jedno z państw uczestniczących w I wojnie światowej.
- 15) Jedwabna tkanina.
- 18) Masz tam ulokowane swoje oszczędności.
- 19) Styl w sztuce.
- 22) Początek czegoś.
- 25) Stolica Ugandy.
- 26) Specjalista rolny na wsi.
- 27) Rosyjski malarz (1861—1900).
- 29) Łączy kłębek.
- 32) Wiosną na rzece.
- 33) Bezdętkowa.
- 36) Dopływ Rodanu.
- 38) Kamień szlachetny.
- 39) Specjalista od jakości wina.
- 40) Juliusz Słowacki.
- 41) Z kremem.
- 42) Afrykańskie jezioro.
- 43) Najlepszy dla Ewy.

PIONOWO:

- 1) Drzewo Filona.
- 2) Kaftan damski wkładany na nocną bieliznę podczas siedzenia w łóżku.
- 3) Grecki bohater filmowy.
- 4) Wyje jak pies.
- 5) Składa się z obucha.
- 7) Początek pożaru.
- 8) Wyrażanie myśli za pomocą znaków graficznych.
- 13) Obudowa żarówki.
- 14) Zimowa odmiana jabłoni.
- 15) Lasso do chwytania koni.

- 16) Głuchy odgłos upadku.
- 17) Przechyla się w jedną lub w drugą stronę.
- 19) Europejska metropolia.
- 20) Mogiła lub Grunwaldzkie.
- 21) Biała krótka szata liturgiczna.
- 23) Angielskie piwo.
- 24) Imię żeńskie.
- 28) Związek plemion Indian Ameryki Pn.
- 30) Drużyna piłkarska z Mediolanu.
- 31) Przyprawa kuchenna.
- 34) Gęsta masa powstała z rozdrobnionego w płynie ciała stałego.
- 35) Ludzki filtr.
- 36) Niewielki ptak, w Polsce chroniony.
- 37) Motyw dekoracyjny w formie stylizowanych liści.

Rozwiązania prosimy nadsyłać pod adresem redakcji.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI

10

POZIOMO: naos, flis, Kartoteka, Desa, colt, Zwierzyniec, Irma, tera, piechur, Galia, agawa, spławik, flesz, Sybis, astazja, Erie, mrok, krasnoludek, staw, kant, iskrownik, alun, atut.

PIONOWO: nadbieg, Skawa, otarcie, strych, facet, satrapa, szmal, ocena, pasza, czata, Raksa, fleksja, epika, barka, sekret, tundra, zalewa, Erwin, Mekka.

W LUBLINIE BĘDZIE WIĘCEJ TROLEJBUSÓW

W Lublinie rozpoczęto ostatni etap prac nad rozbudową systemu zasilania trolejbusów. Na ukończeniu jest modernizacja trzeciej i ostatniej podstacji, ułożono już kabel na ul. Kunickiego, a we wrześniu rozpoczęto układanie kolejnego kabla, który pobiegnie z ul. Szczerbowskiego na ul. Wyszyńskiego. Po ukończeniu tych prac MPK przystąpi do układania następnego kabla ze Szczerbowskiego na al. Racławickie. Wszystkie prace związane z układaniem kabli zostaną zakończone w grudniu br. i wtedy powstanie możliwość zwiększenia liczby trolejbusów w ruchu z obecnych 68 do 80.

CZARNE CHMURY NAD WARSZAWSKIM MPT

Sytuacja warszawskiego Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego systematycznie pogarsza się z roku na rok. W dobrych dla firmy latach po stolicy jeździło 1200—1300 samochodów osobowych z emblematem syrenki. Dziś przy braku dostaw nowego sprzętu liczba osobowych „taxi” wynosi ok. 900 sztuk. Kurczy się także stan posiadania taksówek bagażowych. Przed laty było ich 450, a dziś przedsiębiorstwo ma ich zaledwie 220. Jeśli firma nie otrzyma nowych taksówek, trzeba będzie zlikwidować „radio-ta-

xi”, które przyjmuje po 2 tys. zgłoszeń dziennie i ograniczyć wszystkie usługi dla ludności i przedsiębiorstw państwowych.

NOWA ZAJEZDNIA DLA 200 AUTOBUSÓW

Obiekty zaplecza technicznego wrocławskiego MPK są nie tylko niewspółmiernie małe do potrzeb, ale ponadto rozsypane są ze starości. Dlatego tak wielkie nadzieje na poprawę komunikacji miejskiej wiąże się tam z budową dwóch nowych zajezdni autobusowych. Przy ul. Obornickiej prace przy budowie zupełnie nowego obiektu są już bardzo zaawansowane, podobnie jak przy ul. Opolskiej, gdzie dla potrzeb MPK adaptuje się ogromne hale o innym pierwotnie przeznaczeniu. Ta nowa zajezdnia, która ma pomieścić 200 autobusów, ma być przekazana do użytku w 1984 r., choć termin jest zagrożony ze względu na kłopoty ze skompletowaniem dokumentacji. Władze miasta i MPK robią jednak wszystko, by jak najszybciej dać schronienie bezdomnym pojazdom, które w wielu przypadkach „nocują” obecnie po prostu na ulicach miasta.

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

PO „JELCZACH” ZOSTAŁO WSPOMNIENIE

Po latach służby w warszawskich MKZ definitywnie zniknęły z ulic naszej stolicy autobusy „Jelcz”, produkowane na podstawie czechosłowackiej „Karosy”. W połowie przyszłego roku wycofane zostaną w Warszawie z eksploatacji dwudrzwiowe „berliety”, których jest tam jeszcze ok. stu. Najprawdopodobniej w rok później podobny los spotka ich większą odmianę, jak stanowią „berliety” trzydrzwiowe, które przy tak dużym obciążeniu, jakie jest w stolicy, nie są aż tak bezpieczne. Pojazdy te są zastępowane węgierskimi „ikarusami”.

SZYBKIE TRAMWAJE DLA POZNANIA

Uruchomienie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju na pierwszym odcinku, tj. od mostu Teatralnego do ul. Lechickiej, przewidziane jest za kilka lat, ale I etap PST nie rozwiąże podstawowych problemów komunikacyjnych miasta. Dlatego konieczna stała się budowa drugiego odcinka, od ul. Lechickiej do obwodnicy kolejowej. Prace już się

zaczynają i nie będą łatwe, gdyż cała trasa pobiegnie w 6-metrowym wykopie. Ale poznaniacy i na tym nie zamierzają poprzestać. Projektanci pracują już nad trzecim, południowym odcinkiem od mostu Teatralnego do Dworca Zachodniego, a docelowo linia ta przewidziana jest do ul. Hetmańskiej. Jednocześnie Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego wraz z Biurem Projektów Budownictwa Przemysłowego pracują nad dokumentacją zajezdni PST w rejonie ulic Serbska—Lechicka na 180 pociągów.

AUTOBUSY ZAKŁADOWE NIE MOGĄ STAC

Na Węgrzech obowiązuje w tym roku zarządzenie Rady Ministrów WRL, które mówi, iż wszystkie instytucje mające własne autobusy muszą zapłacić podatek w wysokości 30—60 tys. forintów za jeden pojazd. Podatek ten nie obowiązuje jednak tych firm, które na kilka godzin dziennie udostępniają swe pojazdy komunikacji miejskiej. Jednocześnie w przedsiębiorstwach wprowadzona została wnikiwa kontrola właściwego wykorzystania autobusów; m.in.

zabroniono korzystać z zakładowych autobusów, których trasy dublowały trasy komunikacji miejskiej. Takich przypadków było na Węgrzech bardzo dużo.

TRAMWAJ WODNY NA WELTAWIE

W związku z remontem nabrzeża Karola Marksa i wstrzymaniem na tej arterii ruchu autobusów i tramwajów miejskich, w stolicy Czechosłowacji uruchomiono na ten czas zastępczą komunikację na... rzece. Rolę tramwaju przyjął 5 szybkich stateczków, z których każdy mieści 250 pasażerów. Zbudowano dla nich kilka przystani służących jako przystanki. Ponieważ częstotliwość kursowania była dosyć duża, komunikacja ta zdała w pełni egzamin.

SYSTEM P+R

Władze stolicy Węgier zachęcają obecnie właścicieli samochodów osobowych do stosowania się do systemu P+R, czyli parkowania samochodów na obrzeżach centrum miasta i korzystania z metra. Przygotowane dotychczas miejsca parkingowe pozwalają na pozostawienie ok. tysiąca aut, ale ich liczba szybko się powiększa. System ma na celu odciążenie zatłoczonego centrum, co ułatwiłoby także funkcjonowanie zbiorowej komunikacji naziemnej.

(Oprac. l-k)