

INWESTYCJE temat pilny

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

Otoż 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 konkretnie zadania, to najmniejszą ich ilość dotyczyła pionu trakcji 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 nielicznych, ale za to bardzo ważnych, gdyż warunkujące dalszą działalność zakładów jak i rozwój całej trakcji.

Znacznie więcej zadań pozostało do zrealizowania w tym roku na rzecz pionu trakcji 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 wykonanie konstrukcji hali, jej ocieplenia oraz wykonanie dobudówki, tak by cała wózkownia została oddana do użytku w połowie przyszłego roku. Jeszcze w tym miesiącu oddana ma być do eksploatacji stolówka w ZTH, oraz rozpoczęte przygotowania do realizacji następujących obiektów: myjnia, hala obsługowo-naprawcza, wymiennikownia, podstacja zaplecze, 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.

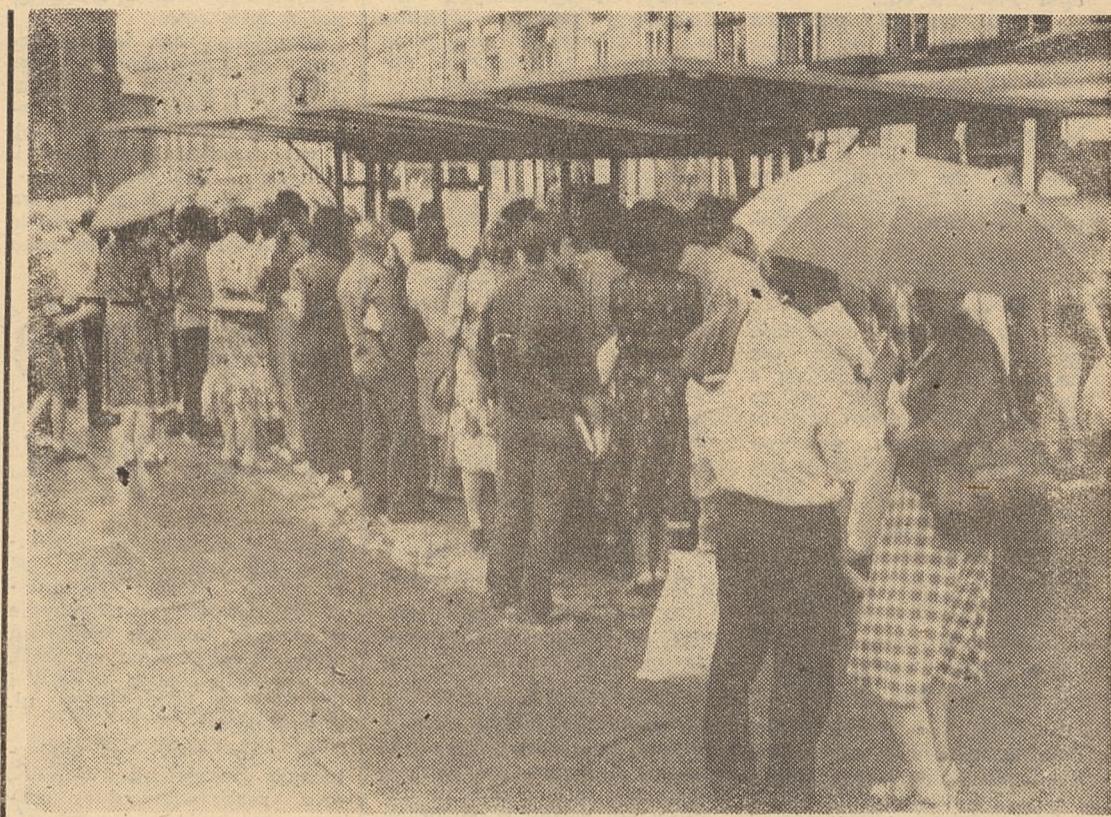
Łącząca się już od lat budowa wentylacji w Zakładzie Napraw Tramwajów

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 niezmiernie 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. Najpilniejsze 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 uwarunkowany 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. Główackiego.

Równie dużo zadań oczekujących na pełną realizację czekają w pionie pracowniczym, bo to i bufety, i stołówki (stolówka 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 się gazową do budynku przy ul. Ostroroga, jeszcze w tym roku rozpocząć realizację budownictwa mieszkaniowego, a więc uzyskać założenia techniczno-ekonomiczne, podpisać umowę w sprawie nadzoru inwestycyjnego i wykonawstwa, oraz rozpoczęć 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 Spółdznią 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-



Wkraczyliśmy w jesień. W czasie deszczu wiata przystankowa przy pl. Wiosny Ludów „pełna 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. Jednych odstraszaają przeważnie ciężkie warunki, np. halas, spaliny, przeciągi prawie na całym zapleczu, innych zróżnicowane systemy pracy (oprócz normalnego i 4-brygadowego mamy wydłużony, skrócony, dwurazowy, nocny itp.). Wszyscy natomiast zadając pytanie: ile zarobię? dziwią się, gdy nie zawsze otrzymują jednoznaczna 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 składowisk placowych, że płaca zasadnicza stanowi przeciętnie 30 do 50% wynagrodzenia. Wypracowaliśmy wprawdzie w przewodniku placowym MPK, ustawianym 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 wprowadzanie zakładowego systemu wynagradzania powaliłmy więc z uznaniem i nadzieję. Widzimy w nim kolejnego sojusznika powodzenia reformy gospodarczej, zrywania ze starymi schematami, nieprawidłowościemi i nawykami. Spodziewamy się, że samodzielne ustalenie tego systemu umożliwi nam uzyskanie wreszcie odpowiedniej, czytelnej motywacji pracy. Otrzymaliśmy wręcz historyczną szansę uporządkowania i uproszczenia płacy i zamierzamy z niej skorzystać. Mamy już wstępna zgodę Ministerstwa Pracy, Płacy i Spraw Socjalnych na rozpoczęcie prac nad wdrażaniem zakładowego systemu wynagradzania. Działa zespół roboczy, który przygotowuje szczegółowe rozwiązań. Decyzja w tej sprawie nie została podjęta arbitralnie — poprzedziła ją szeroka konsultacja z Radą Pracowniczą, organizacją partycypacyjną i związkową oraz z poszczególnymi przedstawicielstwami załogi. Nie wybór zaszczyta, 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, że 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, przypominającą różne, zmiane w przeszłości kłopoty z regulacjami plac i cen. Trzeba więc zrobić wszystko, by wykazać, że proponowane rozwiązania będą mieć charakter trwałego, niekonkurencyjnego. 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 plac.

Uwagi następujące 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, przerwaliśmy panu Salawie pomoc w redagowaniu jednemu z pracowników podania o pożyczkę na remont domku. Prosimy więc o dokończenie sprawy i dopiero kiedy pracownik 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 było. 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 pozostających „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 wypisuje 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 pięcioosobowy zarząd jest na dziś już niewystarczający. W najbliższym czasie zbierzymy się i przeprowadzimy wybory uzupełniające. Trzeba będzie wybrać wiceprzewodniczącego do dotychczasowy — Zbigniewa Waśniowskiego, przeniósł się do ZAP — również przewodniczącego komisji kultu-

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

— Jest pan człowiekiem młodym, pracującym w charakterze motorniczym „nadwurazówkach”, jak pan żąda pracę zawodową z piastowaniem tak ważnej funkcji związkowej?

— Z zamiłowaniem do pracy społecznej trzeba się urodzić. Pewnie, że brakuje mi czasu na przykład na rozwój, za to mam dużą satysfakcję, gdy uda mi się załatwiać 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 załodze wypoczynku po pracy. W tym zakresie mamy już pewne doświadczenia, a mianowicie obóz w Mikołajkach i kilkudniowa wycieczka do Łęby. W każdym miesiącu jeździmy dwa razy na grzyby. Dużą pomocą jest dla nas posiadany sprzęt turystyczny. Na ukończeniu są prace przy modernizacji naszej świetlicy, z której przyszłą działalnością wiążemy wiele nadziei. Marzą nam się spotkania przy kawie i ciastkach, urządzenie wystaw, rozgrywek szachowych czy ping-pongowych, a nawet utworzenie dyskusyjnego klubu filmowego.

— A nam pozostało życzyć zrealizowania wszystkich założeń. Rzeczowa prowadzila: MARIA BUBACZEWSKA

(Dokończenie ze str. 1)
po ich realizacji. Jednak w tej sprawie niech świadczy tylko jeden termin — uyskanie 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 Przyszkolnej Szkoły Zawodowej oraz załatwienie stałego obiektu wczasowo-kolonialnego 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

z zamiłowaniem do pracy społecznej trzeba się urodzić. Pewnie, że brakuje mi czasu na przykład na rozwój, za to mam dużą satysfakcję, gdy uda mi się załatwiać 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 załodze wypoczynku po pracy. W tym zakresie mamy już pewne doświadczenia, a mianowicie obóz w Mikołajkach i kilkudniowa wycieczka do Łęby. W każdym miesiącu jeździmy dwa razy na grzyby. Dużą pomocą jest dla nas posiadany sprzęt turystyczny. Na ukończeniu są prace przy modernizacji naszej świetlicy, z której przyszłą działalnością wiążemy wiele nadziei. Marzą nam się spotkania przy kawie i ciastkach, urządzenie wystaw, rozgrywek szachowych czy ping-pongowych, a nawet utworzenie dyskusyjnego klubu filmowego.

— A nam pozostało życzyć zrealizowania wszystkich założeń. Rzeczowa prowadzila: MARIA BUBACZEWSKA

czasowy akcyjny styl pracy z podopiecznymi. 12 września podpisali porozumienie z Państwowym Domem Dziecka Nr 8. W porozumieniu zdecydowano, że młodzież PDD będzie wykonywać 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 Taksówkami przy pomocy związkowców zagospodarowali w czymie społecznym świetlicę w os. Zielonym. Młodzi dziękują szczególnie za pomoc pani Jolancie Biedzie.

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

• Była do niedawna taka moda wśród zakładów eksploatacyjnych, że wypisywano zapotrzebowanie doraźne na zakup materiałów, które były w magazynie. Ostatnio trakcja autobusowa zmieniała się brzydkie nawyki — nie planuje zakupu podstawa-

wych elementów, nie pisze zapotrzebowania doraźnych tylko „placze”, 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 rozebraniu 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”, a kurat. W magazynach już w trzech warstwach ukladane są... akumulatory. Dotąd wraz z zimą był problem podstawowy — brak akumulatorów, teraz też może być tyle, że z nadmiarem. No cóż wypadałoby się przyzwyczać, iż u nas są dwa problemy: nadmiar i brak.

• Tylko patrzyć jak wzorem „berlietowego” zrobi nam się „krach ikarusowy”. Zrezygnowano w skali kraju z zakupu na Wegrzech 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 monopolista — stawia wiele warunków.

Przychylka trwa, a sytuacja w częściach coraz gorsza. Oby po początkowej euforii nie przyszło „ikarusów” stawić pod płotem.

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

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

• Trzy lata temu postawiono przed Zakładem Zapoatrzenia na ostrzu noża sprawę zakupu wyposażenia akumulatorów na Woli. Kupiono oczywiście trzy lata temu, a o akumulatorach ani widu, ani słyszu. Myślmy, że chodziło po prostu o lokatę kapitału.

• IX Koło ZSMP zorganizowało dwudniową wycieczkę do Warszawy. Wycieczka była w pełni udana gdyby...

Zwiedzono wiele i to co chcieliśmy, „duch” może więc być zadowolony gorzej z ciałem. Ordynarna obsługa podczas posilków dorównywała ich jakości.

• Niesamowitym dowcipem popisały się autorzy napisu w autobusie nr 42824, który 26 września kursował na linii 184 z taką wypiszką „Pileś — nie jedź”, a pod spodem: „Nie pieś, napij się”.

Napis widniał w miejscu wiadocznym przy siedzeniu obok kierowcy. No cóż, humor rzecz dobra, wolelibyśmy jednak przedni.

(F.S.)

Taksówki zarabiają

Odbędące 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 zrealizowane”, 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 wszyscy Wołci 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 jakość 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 koszt załogi.

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 (partyjna 69 osób, związkowa — 83 oraz aktywna organizacja młodzieżowa).

Tak więc, na dziś, zakładowi pozostało tylko postawić na przetrwanie, dłuższą i oszczędniejszą eksploatację posiadanych woziów 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.)



O dóbrych kilku miesiącach trwały wykupienia załawy z przystankami przy ul. Małborskiej nie opodal skryżowania z ul. Kamińską. Początkowo dla autobusów linii „104”, „104bis” i „184” jadących w stronę miasta był przystanek przed skryżowaniem. Dla dwóch ostatnich linii „104bis” i „184” dla „104” przeniesiono przed skryżowaniem dla linii „104bis” i „184”, a dla „104” przeniesiono przed skryżowaniem. Trzeba przyznać, że jak na jeden przystanek inwestycji sporą. Na tym jednak nie koniec. Możliwości zmian jeszcze chyba nie wyczerpane. Stali pasażerowie autobusów tych linii przygotowani są na wszystko. Różni różnie to interpretują — jedni twierdzą, iż MPK weszło w układ z powstającym „Polmosem” i ministrem Krasimskim, by narodzić maszerując jeden przystanek pieszego 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, budzący jest obrazek wyciągający ze „103” i „173” pań z pełnymi sieratkami maszerującymi pod „monopol”. Wzawszy pod uwagę, że na Woli sklepów raczej nie ma, panie mają z tych kombinacji przystankowych nie lada pożytek — nie muszą myśleć o „aerobiku”.

(fis.)



poproszono nas o przedstawienie potrzeb w tym zakresie. Trzymamy kciuki by na rozebraniu 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”, a kurat. W magazynach już w trzech warstwach ukladane są... akumulatory. Dotąd wraz z zimą był problem podstawowy — brak akumulatorów, teraz też może być tyle, że z nadmiarem. No cóż wypadałoby się przyzwyczać, iż u nas są dwa problemy: nadmiar i brak.

• Tylko patrzyć jak wzorem „berlietowego” zrobi nam się „krach ikarusowy”. Zrezygnowano w skali kraju z zakupu na Wegrzech 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 monopolista — stawia wiele warunków.

Przychylka trwa, a sytuacja w częściach coraz gorsza. Oby po początkowej euforii nie przyszło „ikarusów” stawić pod płotem.

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

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

• Trzy lata temu postawiono przed Zakładem Zapoatrzenia na ostrzu noża sprawę zakupu wyposażenia akumulatorów na Woli. Kupiono oczywiście trzy lata temu, a o akumulatorach ani widu, ani słyszu. Myślmy, że chodziło po prostu o lokatę kapitału.

• IX Koło ZSMP zorganizowało dwudniową wycieczkę do Warszawy. Wycieczka była w pełni udana gdyby...

Zwiedzono wiele i to co chcieliśmy, „duch” może więc być zadowolony gorzej z ciałem. Ordynarna obsługa podczas posiłków dorównywała ich jakości.

• Niesamowitym dowcipem popisały się autorzy napisu w autobusie nr 42824, który 26 września kursował na linii 184 z taką wypiszką „Pileś — nie jedź”, a pod spodem: „Nie pieś, napij się”.

Napis widniał w miejscu wiadocznym 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 — należał 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 uchwytu. Jeden z pasażerów skomentował to zdarzenie... „na szczęście była to tylko kilkucentymetrowa śruba, a nie cały uchwyt”.

*

Tak się złożyło, że autobusem tym zdąziałam właśnie do Zajezdni w Płaszowie. Znalazłam się w nim po raz pierwszy od operatywki dyrekcyjnej, wyjazdowej jaką odbyła się tu w lipcu br. i na której to bardzo pozytywnie podsumowano półroczną działalność nowej MPK-owskiej zajezdni. Nie szczędzono wówczas pochwały pod adresem młodego kierownictwa tego Zakładu, za dobry klimat jaki stworzyło, za stabilizację załogi utworzonej przecież 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 olbrzymiej większości potrafiła pokazać, że stać ja na dobrą pracę i to w warunkach na pewno dużo gorszych niż poprzednio.

Baza w Płaszowie, przekazana MPK bezinwestycyjnie, była wielką szansą na natymiastową poprawę warunków pracy pękających w szwach zajezdni, szczególnie wchodzącej w konflikt z otoczeniem — mieszkańców nowych bloków — Zajezdni w Czyżnach. Mówiąc się i to niemało o konieczności przeprowadzenia jej modernizacji — przystosowania do potrzeb MPK. Określało się górną granicę stanu taboru na 120 do 140 autobusów. Zebrani wysłuchali wówczas opracowanego za-

B. Ciekanowski — „Poradnik ślusarza narzędziowego-wzorcarza”, WNT, Warszawa 1982 r. W poradniku podano, w zakresie potrzebnym dla wzorcarzy wiadomości z matematyki, tolerancji i pasowań, chropowatości powierzchni, materiałów podstawowych, narzędzi ściernych, narzędzi skrawających i pomiarowych oraz omówiono wybrane operacje ślusarskie i szlifierskie. Poradnik przeznaczony jest dla wykwalifikowanych wzorcarzy, mistrzów, technologów zatrudnionych w narzędziach 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 innych. (Dostępne w bibliotece).

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

R. Pasierb — „Spawanie żar-

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

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

Idziemy przez plac postojowy. Dołączają do nas kierownik Oddziału Obsługi Zaplecza Henryk Bialek. 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 żałek, ale uporamy się z nimi we własnym zakresie” — dodaje M. Lesiak. Przechodzimy do bufetu i jadalni, które to pomieszczenia również zadaptowały 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. Bialek — 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 stają już na zewnątrz hali”.

Rzeczywiście... jest to praca tylko dla szczerup i zwinnych. A przecież jak obiecywano, to w br. konkretne 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 akrobata 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, prace te 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 laikierni. „Jak na razie nic 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. Niedziennie ważny jest także bufet podręczny dla kierowców usytuowany przy dyspozycji. 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 związań z nią prac, rozpoczęcie 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 oficjalnych 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 Słupsku odmawiają przyję-

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 obiecanie dla ZAP nowe Ikarusy dotarły wreszcie do Krakowa w czwartym kwartale br. Jest również nadzieję na rycie otrzymanie przez ten Zakład Żuka. Na jakiś konkretny termin rozpoczęcia kolejnych prac w ramach planowanej modernizacji Zakładu, jego kierownictwo straciło już wszelkie nadzieję, a cóż dopiero załoga hali napraw, która nie dość, że boryka się z parą wykonującą ją w wyjątkowo trudnych warunkach, to jeszcze w perspektywie ma do przejęcia kolejną już zimę w nie zamkniętym pomieszczeniu, w którym najlepiej nawet wyremontowane — również przez pracowników ZAP — nagrzewnice w niewielkim tylko stopniu zdają egzamin. Aby więc nadchodząca zima nie była cięższą od poprzedniej.

MARIA BUBACZEWSKA



Czekam na kanał naprawczy...

Fot. ANDRZEJ KĄDZIOŁKA

Bibliotekarz proponuje

nie treści słownika z elementarnymi rysunkowymi na tablicach.

„Poradnik konstruktora sprzętu elektronicznego”, WKiE, Warszawa 1981 r. W książce omówiono przemiany fazowe w strefie wpływu ciepła i w stopniu, 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. Kozłowski — „Łożyska tłokowych silników spalinowych”, WKiE 1982 r. Teoretyczne podstawy funkcjonowania łożysk.

St. Gołębowski, J. Stanisławski — „Badania kontrolne samochodów”, WKiE, Warszawa 1982 r. Metody badań kontrolnych samochodów (badania diagnostyczne) za pomocą specjalnych urządzeń oraz przyrządów pomiarowych, a także bezpośrednio (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, WKiE, Warszawa 1982 r. Terminologia fachowa w zakresie podstawowych budowy, użytkowania, obsługi i napraw pojazdów samochodowych. Scisłe powiąza-

bó budowlanych ziemnych”. Wydanie 3 poprawione i uzupełnione WEMA Warszawa 1982 r. SWW 0811. Katalog jest zbiorem kart katalogowych wyrobów podbranży 0811, które zawierają informacje o wyrobach takie jak: nazwa, symbol, cechy konstrukcyjne i dane techniczne.

Katalog — informator „Łożyska toczne”. SWW 0631. Wydanie 4 zaktualizowane i uzupełnione. Wydawnictwo WEMA Warszawa 1982 r. Katalog informator zawiera informacje dotyczące produkcji krajowych łożysk tocznych, dystrybucji, informacje 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, walek 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. Środkę 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, ● sprężarki 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, sprzęgi i hamulce sterowane, ● 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).

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, walek 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).

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.

W maju br. weszła w życie od dawna oczekiwana ustanowiona o wykonywaniu w trzeźwości. Odnośnie wymienionej ustawy, wydana zostało Zarządzenie naczelnego dyrektora MPK Tadeusza Trzmiela, dotyczące egzekwowania jej postanowień. Z Zarządzeniem tym zapoznana została cała załoga przedsiębiorstwa.

Ustanowiona w życie jak już powiedzieliśmy z dniem 13 maja br. ale walka z przejawami pijanego 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 wart, Mieczysławem Wielgomaszem.

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

J. Krzak: — Wzmożone zostały tylko kontrole i z dużą konsekwencją egzekwowane są na zakładane kary. Liczba wykrytych przypadków pijanego już od kwietnia br. uległa zmniejszeniu. Zupełnie wyeliminowane zostały zbiorniki alkoholowe po godzinach pracy. Po wprowadzeniu Ustanowią, zdarzają się tylko pojedyncze przypadki, spożywania napojów alkoholowych na te-

Ustanowią działa

Czy jesteśmy mniej pijani

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 zbiorników. Po wejściu w życie Ustanowią, wychwyconych zostało przez nas 8 przypadków przebywania na terenie przedsiębiorstwa w stanie nietrzeźwym, 6 uśiłowań wniesienia napojów alkoholowych i 1 nielegalne przejście z alkoholem przez plot. Udało nam się też przez wskazanie dokładnego adresu, pomóc MO w zlikwidowaniu nielegalnego punktu sprzedaży alkoholu popularnie zwanego melina, a ustanowionego w pobliżu ZAW.

— Melina w pobliżu ZAW?
M. Wielgomasz: — Nie jest to przypadek odosobniony. Przy kilku naszych zakładach takie zupełnie niezłe 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 przedsiębiorstwa. Pracownicy, którzy z melin korzystają, nie zdradzają ich adresów, inni znów w imię złej pojętej solidarności też nam nie pomagają.

— A kierownictwo zakładów czy średni dozór?

J. K.: — Też nie są z nami w kontakcie. Jedyną więc formą walki z pijanistwem są przeprowadzane przez nas kontrole, ale ponieważ zobowiązani jesteśmy do przeprowadzać je w mundurach, to również, w imię złej 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 świadczą dziesiątki znajdowanych w szafkach pracowniczych lub innych miejscach pustych butelek. Pełne również znajdują się, ale ukryte w szafkach, przeróżnych szmatach, a nawet dobrze przymocowane do pasa tego, który ją sobie do zakładu wniosł.

— Kto decyduje o wysokości kary dla pracownika, który popełni wykroczenie przeciwko Ustanowią 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 Ustanowią, minęło już kilka miesięcy. Jak oceniają panowie efekty walki z pijanistwem w naszym przedsiębiorstwie?

M. W.: — Nowa Ustanowią jest ostra. Trzeba przyznać, że ludzi zastraszają. Nie zdarzają się już jak powiedzieliśmy na terenie naszych zakładów zbiorniki pijanistwia. Również mniej można spotkać osób w pracy w stanie nietrzeźwym. Więcej natomiast wychwytyujemy usiłowań wniesienia na teren zakładów butelek z alkoholem.

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

nie w biurowcu MPK

licy Brożka?

J. K.: — Oczywiście,

to również teren MPK.

Walka z przejawami

w MPK, polega więc na

wszystkim na ustawicznym

kontrolach przeprowadzanych

przedstawicieli straży

lowej. Dziękując obu pa-

możliwość przeprowadzanie

mi dla Czytelników „Sygnalów

MPK” wywiadu, proszę o

formowanie naszej redak-

cejnej takiej kontroli. M

relacja z niej zainteresuje

szycz Czytelników.

Rozmowę prowadzi

MARIA BUBACZEWA

20 września 1983 r.

kładzie Eksploatacji

sów Płaszów zawiązało

do Towarzystwa Transportowców. Na

racyjnym zebraniu

zarządu Koła w

przewodniczący —

Zagórski, zastępca przeje

czącego — Jerzy Bart

m - kretarz-skarbnik —

Dąbrowska, członek —

stawa Nosal. Wybrano

komisję rewizyjną w

Andrzej Stokłosa, Zb

Janik. W zebraniu u

czył przewodniczący Zog

Wojewódzkiego TTT, W

Belejczyński.

OD REDAKCJI:

Oczekiwaliśmy tego listu —

zapowiedziany. Źle się stało

poprzedził go (w poprzednim

cytacie „Sygnalów”) artykuł o

szlajczy stanowisku redakcji,

po prostu list dotarł do

zbyt późno. Wracamy więc do

sprawy. Zamieszczamy równe

śnie wypowiedź koleżanki

z win, która napisała niezale

od listu p. Loranca, w opar-

ciu ustne przekazy innych osób,

której zapewne odpowiedzi

Sulowskiego. Zaznaczamy,

jest to współpracownik spoza

redakcji, chwilowo nieuchwytny,

Krakowie. Sądzimy jednak, że

nawiązaniu z nim kontaktu,

dziemy mogli opublikować t

i jego wypowiedź.

★

Po naszych lipcowych publikacjach na temat skarg napisanych do Przedsiębiorstwa

pracowników Wydziału Transportu

wo-Biletowego u niektórych

stało wywołane „świętobu

nie”, że to ubliżające, że ugarnia

możliwiające wręcz niewdzi

na przeciecz pracę. Nie będę

biegi wnikąć w zasadność tego,

burzenia, wydaje mi się jedno

że gdyby włożono tyle w

w likwidację niekorzystnych

wisk, co w chęci ich tuszowania

nie musielibyśmy o nich pisać

i samym kontrolerom praco

łoby się leżej. Niepodejmow

pewnych niesympatycznych

matów wcale nie oznacza, że

to nie ma. Tematy tabu nie wy

na zdrowie całego naszej spo

łonosci. Po pęknięciu „bomby”

tej pory nie możemy się pozbie

i o tym dobrze byłoby pamiętać.

Nie należałoby chyba też za

minać, że kompromituje nie

co o złych zjawiskach mówią

pisze, ale ten, kto jest ich p

czynią. Intencję piszących po

eliminacji tych zjawisk a

szukanie sensacji. Kto tego

rozumie, rozumie niewiele, bli

zgoda nie rozumie nic. A swi

drogą ciekawie jest u nas utra

mianie się większości z t

że pracującymi, branie ich w

bronie i wybielanie do grasy

śmieszności. Najlepiej wtedy je

czywiście podpierać się „obie

calej, ofiarnie pracującej

ze w

gi”. Gdyby tak „całe załogi” sy

rały się eliminować tych, co

pinie im psują?

Osobiście nigdy nie uważałem

że wszyscy ludzie są jednakowe

będą dzielić się na tych baranki

pasażerów i wilków kontrolerów

ale też nie będę sądzić odw

nie, chociaż mimo pomówień

stronniczość — rozumie

prawdziwych gapowiczów (jak

myśleć z ewanickimi) ktorowi

będą bronić się przed nałożen

kary, bo to przecież całe 600

czystych osób, które



W Paryżu odbyła się wystawa „Dzieje transportu miejskiego” prezentująca oprócz roznanych zabawkowych wehikulów, które kursowały niedawno 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-hobbyista z Oradei (Rumunia), Emil Papp dokonał się wystawy swoich prac. Są to wykonane z kartonu makietki 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. Sulowskiego „Kontroler na cenzurowanym”, zamieszczonego w „Sygnatach” nr 13 z 22 lipca oraz do rozmowy, którą przeprowadziliśmy 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. Sulowskim. Uważam, że red. Sulowski postąpił właściwie realizując swój pierwotny zamiar „wcieśniać 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 Sulowski, że u progu kariery dziennikarskiej poszedł Pan od razu na podwójną łatwinę. Łatwiej porozmawiać w kawiarni, 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 Państwo 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 chuliganów”. Owszem, są wśród nas osoby o różnym poziomie intelektualnym, o różnym temperamencie i sposobie bycia, lecz nikt z nas nie jest samobójcą, by celowo prowokować przeciwko sobie tłumek pasażerów. Zapraszam Pana do poprawiania z nami kilka dni. Państwo rozmówcy mogą też wziąć udział jako obserwatorzy cywilni. Może namówić Pan do tego argumentując, że mimo głębokiej pogardy, jaką nas obdarza, 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 samoobsług i krótkich przystanków. My nie dysponujemy kamery telewizyjnymi rozstawionymi na trasie by stwierdzić,

czy pasażer jedzie kilka przystanków, czy dopiero jeden. Dlatego istnieje przepis, aby bilet kasować niezwłocznie po wejściu do pojazdu. Na przystanku, na którym my wiadomość w celu skontrolowania pasażerów, osoby, które wiadomość z nami nie kontrolujemy! W imię czego cytuje więc Pan takie bzdury, że „rzucamy się na ludzi, którzy ledwie wiadomość do przesypanie, do tramwaju czy autobusu i nie zdają jeszcze skasować biletu”? Widocznie Państwo rozmówcy należą do takich pseudoświadadków, których na co dzień mamy pełno przeciwko sobie, a którzy stoją nawet plecami i w odległości kilku metrów od ujawnionego bez biletu pasażera, gotowi się zeznawać pod przysięgą, że pasażer będzie dopiero wiadomość na pewno kasował. A tak na marginesie pozwole sobie zauważać, że nie posypanie się licznymi listy do Redakcji „Sygnatach”, mimo iż w końcowej części artykułu zapraszał Pan do dyskusji. Jest to jedyny, nie zamierzony pozytyw 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 rozumiem, że pracownicy naszego Przedsiębiorstwa zdają sobie sprawę, że nasza praca jest konieczna, gdyż my stojmy na straży, aby ciężko pracujący kierowcy, motornicze, mechanicy, nadzór oraz inne służby nie wykonywali swojej pracy za darmo. A swoją drogą, który Polak lubi, aby nie niesie 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

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 tą 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 niebagatelny czynnik naboru pracowników i stabilizacji załogi. Protestujemy przeciwko takiemu zapisowi nie tylko

dłatego, że nie możemy pozwolić na odbieranie załodze 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 zwrócił z pozostalymi, 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 rozpoczęcie się dopiero wypłataowych gratyfikacji, bo nie zamknie się im drogi do ewentualnego ich podnoszenia w przyszłości.

Na zakończenie jeszcze jedna uwaga. W art. 14a ust. 3 — 7 przewiduje się wyodrębnianie 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, przezroczysta i silna motywacyjnie nie dopuszczajmy do jej rozdrobnienia. I tak prawie całe zaplecze pracuje u nas w warunkach szkodliwych, prowadzących pojazdy mają bardziej zróżnicowany — przeważnie wydłużony czas pracy itp. — mogą z powodzeniem mieć z tego powodu wyższe płace, ale po co osobno naliczać jej elementy? Nie patrzmy 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 wprowadzania własnych systemów wynagradzania z uznaniem i nadzieję. Ale bez uwzględnienia powyższych uwag tej nadziei grozi podcięcie skrzydeł już na starcie. A do tego dodać nie można... (aml)

Onegdaj byłam czytelniczą dość długiej i raczej niesympatycznej korespondencji pasażera-ofiary naglego, 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 Baszowej i Długiej? Jakim napisem należałoby „udekorować” motornicze, który 8.09. br. prowadził tramwaj linii 8?

Motorniczy, skrącając w ulicę Basztową zatrzymał się, wysiadł z wozu, zwrócił uwagę kierowcy samochodu osobowego na nie właściwe zatrzymanie swojego wozu (zbyt blisko torowiska na zwiększeniu jezdni), „...po czym wszedł do tramwaju, blednie obliczył odstęp od stojącego samochodu i kontynuując jazdę, przytarł 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 zle 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 świadomie naruszenie przepisów ruchu drogowego. Motorniczy wiedział, że dojdzie do kolizji, gdy ruszy, mimo to, pojedzie. Nie neguję tu wcale wy-

kroczenia kierowcy, lecz było ono nieumyślne, to zaś co zrobił motorniczy, zrobił z całym rozmysłem i złośliwością. Zresztą takiego zdania był również funkcjonariusz MO, nie karząc nawet motorniczego mandatem, a kierując sprawę do Kolegium. Motorniczy miał jeden argument „nie do zbitia” — to nie on był winien i nie on popełnił wykroczenia, 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

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 zbyt zaparkowania zsunął się z krawężnika bodajce „fiat”, zatrzymując się tym wozu tuż przy torowisku. Nadjeżdżający tramwaj nie miał zbyt dużej prędkości, motorniczy zdążył go zatrzymać. W tym momencie odeszła się stojąca obok niego kolega w mundurze (z ich rozmowy wynikało, że także motorniczy) „trzeba mu było przyp... niech się sk... nauczy parkować. Myśli, że jak się auto kupił to jest ważny i wszyscy mają na niego uważać. Ja bym go wałnął”. Nie muszę chyba szczególnie zaznaczać, że oburzenie pasażerów było ogromne, leciały niewybredne epity, wtedy jednak kolega motorniczy okazał zupełnie brak ambicji, nie przeszkożdało mu to. No cóż, przy takim charakterku potrafił chyba tylko „przyłożyć”. Mimo nieprzyjaznego wzroku, pod nosem powiedział tylko „holota”. W bardzo prosty sposób podzielił społeczeństwo — na chamów z autami i holotę jeżdżącą komunikacją miejską, no i on, pan motorniczy. Zastanawiam się czy czasami nie powinno się na te cechy charakteru zwracać większej uwagi przy przyjacieli na kierujących pojazdami? Zgoda, że ludzi nam brakuje, ale czy trzeba przyjmować wszystkich? Potrzeba przede wszystkim ludzi dobrych, może niech będą ich mniej, ale uczciwych i solidnych. Zdaje sobie sprawę, że jakiś tam procent motorniczych się na mnie obrazi, bo szkaluje się ciężko pracujących, a tak postępują tylko wyjątki. Zgadzam 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.)

Hajże na wyjątki

samym środku ulicy przewrócił się wózek. Wśród przechodniów powiąła groza, był to moment zapalania się zielonych światel dla jadących, no i większości także się spieszły. 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 wczesniej przypadku. Tylko czy akurat od karania użytkowników dróg jest motorniczy? Jakim prawem świadomie naraża zdrowie — może i życie innych?

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

Naśladownictwo 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 Kolejarzy. Jest to pierwszy tego typu i na taką skalę festiwal kultury środowiskowej nie tylko w Krakowie, ale i w kraju.

Inicjatywa zorganizowaniaowych Dni wyszła z krakowskiego Domu Kultury Kolejarza. Chodziło pierwotnie o uroczystą, niż dotąd, oprawę Dnia Kolejarza, zamysł rozrosł 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 jakiej zablokowanej formie i wciążnięcia do tej akcji zespołów działających poza Domem Kultury. Chodziło także o zblżenie tej placówki do młodzieży szkół kolejowych, gdyż tam upatruje

sie narybku dla starzeczących się zespołów. Takie mocne uderzenie fają imprez miało także na celu zwiększenie zainteresowania działalnością DKK, a tym samym powiększenie frekwencji jego byłych uczestników, opierającej się dołączeniem na emerytach i dzieciach.

Chociaż była to impreza bez precedensu, nie pomylono się w obliczeniach i w efekcie wszystkim punktom programu towarzyszyły ogromne zainteresowanie, nie tylko kolejarzy i nie tylko w charakterze widów — padają bowiem różne propozycje, które obligują organizatorów do nadania imprezie dorocznego charakteru i poszerzenia jej zasięgu na okrąg, a może i na kraj.

Z prasy codziennej wiadomo, co się tam w ramachowych Dni dzieje, więc ogólnie: jest to bezprecedensowa zbiórka imprez, które otwierają koncert kolejarskich zespołów amatorskich na Dworcu Głównym w Krakowie

wie, a potem miały miejsce inne koncerty, występy, spektakle, otwarto szereg wystaw, zorganizowano wiele pomysłowych imprez dla dzieci. Ujawnili swoje zbiorowe kolekcjonerzy, hobbyści, filateliści, itp. Uruchomiono specjalny pociąg kursujący po określonej trasie, który składał się z wysłużonych wagonów ciagnionych przez archaicznego już parowozu. Impreza typowo kulturalnym towarzyszyły spotkania z młodzieżą szkół kolejowych, która miała możliwość zapoznania się z działalnością DKK i pewnie połączyła niejednego bacyla artystycznego. Jednym z wymiernych efektów Dni było zainteresowanie starociami kolejowymi, które zrodziły 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 zamyśle stałej.

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

tuację w stosunku do bratniego nam przewoźnika, ale chciałbym dwa, płynące z tej imprezy wnioski, przenieść na nasz grunt. Krakowski Dom Kultury Kolejarza 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 o własnych Dniach?... Choćby i nie na taką skalę czasową i nie we własnym siedzibie, ale z naszej inicjatywy. Niech się ludzie dowiedzą, że istnieje też coś takiego, jak kultura tramwajarska (darują ludzie autobusów, ale nie da się wymyślić wspólniej nazwy), bo przecież istnieje. Zanim co, trzeba by wesprzeć nasze zespoły młodzieży — kolejarze pokazali, że nie ma się czego wstydzić.

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 dokonała dyrektor Stanisława Kostro. Organizatorem był Dział Kultury, Sportu i Turystyki oraz Ognińskie TKKF „Tramwajer”. Przewodniczącym Komitetu Organizacyjnego była Stanisława Kostro, sędzią głównym Zdzisław Skubieda.

W sportowej rywalizacji najlepszymi okazały 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 (Szkoła Przykładowa); bieg na 1000 m mężczyzn — Stanisław Brzyszczyk (ZAW); skok w dal mężczyzn do 35 lat — Janusz Bławat (ZAC), powyżej 35 lat — Jerzy Pszyk (Pion Ruchu); pchnięcie kulą kobiet — Józefa Maszczyńska (Zarząd), pchnięcie kulą mężczyzn do 35 lat — Janusz Bławat (ZAC), 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 (ZAP), powyżej 35 lat — Jerzy Wagner (ZAW); podnoszenie ciężarka mężczyzn do 35 lat — Janusz Bławut (ZAC), powyżej 35 lat — Kajetan Hajduk (ZAB); slalom rowerowy dla dzieci — Grzegorz Dziewoński (ZAW); rzutki do piramidy dla dzieci od 6 do 10 lat — Tadeusz Kufa (ZTX), od 10 do 13 lat — Jerzy Pszyk (Pion Ruchu).

Odbyły się również konkurencje zespołowe: przeciąganie lin i finał międzynarodowego turnieju piłki nożnej. W przeciąganiu lin najlepzym 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 przedzakonne, 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 druźyna 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. Kowalek — 2) i Kielce 3:0 (bramki zdobyli J. Pszyk — 2 i O. Mikołajczyk — 1). Drużyna opiekuje się Dział Kultury, Sportu i Turystyki. Życzymy jej dalszych zwycięstw i zdobycia Pucharu Rady Głównej ZSiT „Ogniwo”.

JANUSZ PIOTROWSKI

Który z panów będąc chłopcem nie widział siebie za kierownicą 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 nieoczekiwany 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 Obrony Sekcji Motorowej LOK. Wzięto 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. Jedna z konkurencji było odkręcanie i zakładanie kola. Oczywiście o fuszerce nie mogło być mowy, bo tym autem uczestnik konkurencji musiał jechać dalej. Sędziowie punktowali także wypożyczenie wozu. Na komplet składało się osiem elementów: podnośnik, koło zapasowe, lampa holownicza, apteczka, gaśnica, komplet kluczy, klucz do kół i trójkat odblaskowy.

Dodatkową atrakcją było strzelanie do tarczy. Nie obyło 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 nadspeszenia 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, wyciągać, jechać pod góre. Tym razem jeszcze nikomu nie udało się przejechać całego odcinka i wody nie wyłać. Karą było napełnienie wiaderka

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

Główym 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 Obrony jeszcze w tym roku przeprowadzi eliminacje strzeleckie, jego sekcja motorowa chce zorganizować jesienny przegląd samochodów i dokonać regulacji ustawienia światel. Organizatorom w osobach: Adama Piszcza, Adama Kłysa i Edwarda Gawla należą się podziękowania za mądre i dobre przygotowanie odpowiadnika dla trzydziestu osób.

F. SERWIN

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

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

ne budynki centrum, bo przecież nie wiem nic o mieście, nie mam przewodnika, nie znam języka. Po trzech godzinach zakotwiczamy na campingu, nocleg, śniadanie i wieku 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-

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 Świętokrzyskie i Śląski, Zwiadzono 24 schroniska góralskie i bacówki. Zdobyto 187 punktów do Górskiej Odznaki Turystycznej.

Tradycyjne, uroczyste zakończenie rajdu przy ognisku to nie tylko wystąpienie prezydenta koła PTTK, Mariana Dudka czy komandora rajdu, Stanisława Wójcikowicza, nie tyle wręczenie symbolicznych upominków przedsiębiorstw komunikacyjnych, ale przede wszystkim wspólnie śpiewanie piosenek turystycznych, serdeczna atmosfera przy „wymianie” przebyć 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 wędrowne....

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

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

zinie, zresztą, całą naszą sympatię wyrażaliśmy w piosenecie śpiewanej przy ognisku; mamy ciekawe trasy i fajnych kierowników tras....

z WARSZAWY — dobra organizacja rajdów, wspaniała Dyrekcja, która poświęca 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 lażenia po góra...

z DREZNA — życzliwość i troska opieka utwierdzają nas, że mamy w Was przyjaciół — żywimy 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 Leander wandern konnen”.

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

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

Gdybym o tym wszystkim wiedział i gdybym znał miejsca zatrzymań, zaopatrzybym się w przewodnika. Tylko po co, skoro można znaleźć człowieka, który pogodzi rolę pilota i przewodnika, można zapewnić przewodników na miejscu, można też w ostatnictwie 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 wakacji wycieczki, no, ale podróże kształcają pod pewnym warunkiem. Tego chyba w naszym turnusie (25 VIII — 14 IX) nie dopeliono. A poza tym było fajnie.

ZDZISŁAW ZYGMA

Nasi za granicą czyli podróże kształcają?

tem autokarowym. Za samokółem bym tyle nie zapłacił, ale jazda przez cztery kraje autobusem, jak się to mówiło: „wlasnym”, możliwość 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 piątek przejeżdżamy przez Budapeszt, niektórzy żałują, że pedzimy dalej, ale pan Zenek — uroczysko skadınad pilot „Logotourist” 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 obwąchać nieco reprezentacyj-

skiego Monasteru i Rożenskiego Monasteru (po drodze uroczysko miasteczko Melnik), a w monasterach autentyczni przewodnicy (co prawda po rosyjsku i po bułgarsku). Była jeszcze wycieczka turystyczna do schroniska Jane Sandanski i dalej w góry. Po samym Sandanski nie miał nas kto oprowadzić, choć ci, co mieli przewodniki wiedzą, że i tam było co zobaczyć. Acha, zapominałem jeszcze o dwu wycieczkach typowo handlowych (sic!). Do Błagowieszcza i do Sofii. Tak, do Sofii, a że tu jakaś Cerkiew Newskiego, bazylika św. Zofii, cerkiew Sw. Georgi, wykopalska rzymska, tudzież wiele innych atrakcji turystycznych? O tym dowiedziałem się z książki i poszukałem na własną rękę, gdyż całość została poinformowana, że na Żdanowa jest największe skupisko domów towarzowych.

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



Sandanski — sanatorium klimatyczne

Jakim jesteś kierowcą?

Mimo zaleceń niektórych specjalistów od ruchu drogowego nowe prawo drogowe, które będzie nás 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 dotyczy w określonych sytuacjach, ale nie na zasadzie powszechności. Ponieważ zupełnie analogicznie sprawy badań kierowców są uregulowane w większości krajów, gdzie też odziewana jest potrzeba jakiejś formy sprawdzania predyspozycji prowadzących pojazdy, duża popularność zdobywają różne psychotesty drukowane na łamach gazet i czasopism. Nie mogą one być wprawdzie podstawa 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 zachodnio-niemieckim czasopiśmie „Moto-Zeitung”. Wystarczy zakreślić odpowiedzi, które czytelnik uzna za prawidłowe, podsumować punkty i porównać wynik z rozwiązaniem, jakie drukujemy na końcu. Zyczymy mniej zabawy, która może być bardziej pozytywna, jeśli wyciągnie się z niej odpowiednie wnioski.

A. Samochód trzeba określowo 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 kamistrze (5)
- 3) piąte koło w bagażniku (10)

C. Alkohol we krwi kierowcy to:

- 1) większa szansa na wypadek w drodze (10)
- 2) spożywanie w umiarkowanych ilościach nie szkodzi (5)
- 3) w zasadzie nie powinno się używać alkoholu przed jazdą, ale niektórym kierowcom nie przeszadza prowadzi auto (0)

D. Alternator to:

- 1) znak drogowy informujący o rozdrożeniu drogi (0)
- 2) prądnica (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 założybyś w swoim samochodzie urządzenie ostrzegające o radarze na drodze:

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

G. Przyczyna 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 siedzieć 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)

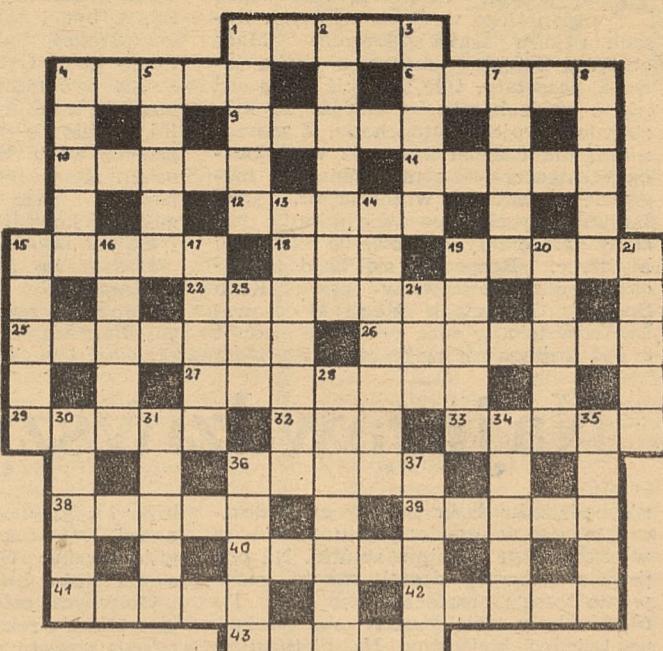
70–100 punktów: w pełni zasługujesz na miano dobrego kierowcy. Zauważają to dwie pasażerowie, a także przechodnie na drodze, którzy czują się bezpieczni, widząc twoją jazdę.

30–50 punktów: trzeba jeszcze trochę nad sobą popracować doskonalać znajomość przepisów i zasad prawidłowej eksploatacji wozu.

0–30 punktów: wygląda na to, że nie powinieneś mieć prawa jazdy. A jeśli jakimś cudem je zdobyleś, to radzimy na razie schować w szafie i intensywnie się przeszkościć.

★

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) Znany pisarz austriacki („Zamek”). 6) Masyw górzysty w Grecji. 9) Dostojnik państwowego na Biskim Wschodzie. 10) Ponoć mądrzejsze od kury. 11) Ptak łowny 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) Wiosna na rzece. 33) Bezdękowa. 36) Dopytyw 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) Mogilskie 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.

Rozwiązań prosimy nadsyłać pod adresem redakcji.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI

10

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

PIONOWO: nadbieg, Skawa, otarcie, strych, facet, satrapa, szmal, ocena, pasza, czata, Raka, fleksja, epika, barka, sekstet, 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 połnie z ul. Szczepińskiego na ul. Wyszyńskiego. Po ukończeniu tych prac MPK przystąpi do układania kolejnego kabla ze Szczepińskiego na al. Racławickie. Wszystkie prace związane z układaniem kabli zostały 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. Kurecz się także stan posiadania taków bagażowych. Przed laty było ich 450, a dziś przedsiębiorstwo ma ich zaledwie 220. Jeśli firma nie otrzyma nowych taków, trzeba będzie zlikwidować „radio-ta-

Mieszanka firmowa

NIE TYLKO



PO „JELCZACH” ZOSTAŁO WSPOMNIENIE

Po latach służby w warszawskich MZK definitelycznie zniknęły z ulic naszej stolicy autobusy „Jelcz”, produkowane na podstawie czechosłowackiej „Karosy”. W połowie przeszłego roku wycofane zostały w Warszawie z eksploatacji dwudrzwiowe „berliety”, których jest tam jeszcze ok. stu. Najprawdopodobniej w rok później podobny los spotka ich większe odmiany, jak stanowią „berliety” trzydrzwiowe, które przy tak dużym obciążeniu, jakie jest w stolicy, nie zdają egzaminu. Pojazdy te są zastępowane węgierskimi „ikarusami”.

SYBKI TRAMWAJ 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 zatycznej PST w rejonie ulic Serbska–Lechicka na 180 poziągów.

AUTOBUSY ZAKŁADOWE NIE MOGĄ STAC

Na Węgrzech obwijały 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 swoje pojazdy komunikacji miejskiej. Jednocześnie w przedsiębiorstwach prowadzonych zostało wniesienia kontroli 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 WEŁTAWIE

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 przyjęło 5 szybkich stateczków, z których każdy mieści 250 pasażerów. Zbudowano dla nich kilka przystani stojących jako przystanki. Ponieważ częstotliwość kursowania była dosyć duża, komunikacja ta zdała w pełni egzamin.

SYSTEM P+R

Władze stolicy Węgier zdecydowały 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 pozwalały na położenie ok. tysiąca aut, ale ich liczba szybko się powiększa. System ma na celu odciążenie zatłoczonego centrum, co ułatwiały także funkcjonowanie zbiorowej komunikacji naziemnej.

(Oprac. 1-k)