

Hieronim Kubiak w MPK

Chcemy być wpisani w mechanizm reformy

Reformę gospodarczą w naszym przedsiębiorstwie zaczęto od uświadomienia ludziom jej konieczności nie na zasadzie patetycznych słów, ale od ukazywania zależności jej powodzenia z poprawą życia każdego z nas. Pierwsze działania szły w kierunku powiązania pracy i płacy. Nie było to i nie jest nadal sprawą łatwą, bo przyzwyczajenia działają silniej niż wszystkie logiczne przesłanki. Zresztą czy można się dziwić? Któż nie lubi ułatwiać sobie życia? Skoro dotąd płacono bez względu na ilość i jakość? Skoro dotąd należało się wszystkim? Tu i ówdzie — wcale nie tak rzadko — powstawał krzyk, że przecież wszyscy mamy jednakowe żołądki, że musi być dużo pieniędzy, bo trzeba jakoś żyć. Bardzo trudno było uświadomić, że żołądki owszem — może i jednakowe, ale ręce i głowy już nie, a płacić nie można tylko dlatego, że ktoś żyje — trzeba to robić za coś. Dziś można chyba już powiedzieć, że się udało, a udało się dlatego, bo działania opierano nie tylko na słowach. Zrobiono wszystko by ludzie poculi, iż reforma im się opłaca. Nie będe się rozpisywać, że do nas inne przedsiębiorstwa z kraju przyjeżdżały po wzorce i rady, że zdobywaliśmy nagrody za świetne opracowania, bo to sprawy prestiżowe i drugorzędne. „Produkcja” z miesiąca na

miesiąc wzrastała, wypracowywano środki. Opanowano chętkę rozdysponowania całego zysku na podwyżki płac i nagrody. Podzielono go tak, że można było ruszyć z budownictwem mieszkaniowym, z modernizacją zapleczy — pamiętających co tu dużo gadać „króla Cwiczka” — zorganizować wypoczynek letni załogi i jej rodzin. Przyszedł jednak rok 83 a wraz z nim zmiana przepisów i obowiązujących aktów prawnych. Zysk roku 1983 — a więc jego spójność w roku przyszłym — obwarowano nowymi kryteriami. Przedsiębiorstwu, jeżeli już nie bankructwo, zagroziła stagnacja. Uruchomienie nowej zajezdni w Płaszowie, z miesiąca na miesiąc oddawanie więcej autobusów do ruchu, osiągnęło za sobą konieczność przyjmowania nowych pracowników. No cóż jakby nie kombinował z wydajnością i wzrostem efektywnego czasu pracy, żadną miarą nie da się spowodować by jeden kierowca zechciał prowadzić dwa autobusy. Tak się złożyło, że akurat płace kierowców do najniższych u nas nie należą, musiał więc wzrosnąć fundusz płac. W stosunku do roku ubiegłego wzrósł on o 17 proc. Tymczasem okazało się, że dla nas postanowiono „ustawić” ten wzrost na poziomie 6,2. W przemyśle jest tak, że wzrost zadań pozwala na wzrost fun-

(Dokończenie na str. 2)

Zarządzeniem dyrektora rozwiązana została Społeczna Komisja Konsultacyjna. Decyzja ta jest wynikiem rozpoczęcia działalności przez Samorząd Pracowniczy.

Jak pamiętamy, Komisja działała od 24 czerwca 1982 r. do 30 września br.



29 września obradowało II Ogólne Zebranie Delegatów Przedsiębiorstwa. Materiały z obrad MPK-owskiego Parlamentu zamieszczamy na str. 4-5. Fot. Stanisław Tyran

Rozpoczęły się sztaby „Akcja Zima”

3 października br., rozpoczęły się cotygodniowe, poniedziałkowe, spotkania kierownictwa MPK, na których omawiany jest stan przygotowania przedsiębiorstwa do okresu zimowego. Na dwóch takich pierwszych posiedzeniach sztabu „Akcji Zima”, jakie odbyły się 3 i 10 października br. przedstawiono cały szereg spraw, które winny w wyznaczonych terminach zostać załatwione. Stan gotowości do zimy ustalony został na 15 października br.

*
Znow, jak w latach poprzednich na plan pierwszy wysu-

nęło się przygotowanie obiektów MPK i zabezpieczenie ich przed chłodem, a więc szklenie okien i świetlików oraz pokrywanie papą dachowych dachów. W tym roku nie będzie problemów ze szkłem, papą i lepikiem. Wszystko to w wystarczających ilościach znajduje się w magazynie. Chodzi tylko o nadążenie z pracą, żeby ludzie nie marzli i nie lało im się na głowy i maszyny. Poważniej niestety wygląda sprawa przygotowania do okresu grzewczego kotłowni. Największe zagrożenie wiąże się z ogrzewaniem szkoły przy ulicy Waskiej. Problemy są z

kotłami w ZTH, ZAW i ZAC.

Duże opady deszczu 6 października, stały się powodem wstrzymania komunikacji na odcinkach: ulic Bohaterów Stalingradu — Dietla i Waryńskiego — Dominikańska. Przyczyną była niedrożność co dopiero zrobionych zwrotnic. Nieczynny beczkowóz zastąpić musiała straż pożarna. Alarmujący jest stan ogumienia przy wozach pogotowia technicznego i sprzętu do odśnieżania w Zakładzie Torów.

Modernizacja stacji paliw przy ulicy Rzemieślniczej na ukończeniu. Z uwagi na prze-

(Dokończenie na str. 2)



Podczas uroczystego przekazania nowych pomieszczeń.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Zakład Torów otrzymał nowe pomieszczenia

„Budowa zaplecza dla Zakładu Torów, to kilkuletnia historia... powiedział podczas uroczystego przekazania w dniu 6 października br. do zebranych, dyrektor MPK Tadeusz Trzmiel — historia której początki sięgają lat 1975, 1976. Początkowo miały to być wspólne pomieszczenia dla Wydziałów Podstacji i Torów. Ze względu jednak na produkcję rozjazdów, zdecydowano, że będzie to wyłącznie zaplecze dla Torów. Generalne wykonawstwo powierzono najpierw Chemobudowie. Z uwagi na stawiane przez to przedsiębiorstwo warunki, powierzono je Energoprzemowi. Wiadomo było, że obiekt ten technologicznie nie jest łatwy

do wykonania i że budowa realizowana będzie na podmokłym terenie. Dopiero w październiku 1982 roku, po objęciu kierownictwa KGR przez Jana Sobczyka, tempo robót przybrało na sile. Podwykonawcami realizowanej inwestycji zostali Instal i Elektromontaż I. Energoprzem okazał się solidnym wykonawcą MPK-owskiej inwestycji — czym świadczy jakość oddanego dziś zaplecza.

Oddane nowe zaplecze jest niezwykle funkcjonalne. Główna hala to montownia z placem montażowym. W osobnych pomieszczeniach znajdują się między innymi sprzęt elektryczny i słusarna, piętne i przestronne

(Dokończenie na str. 2)

● Zorganizowana 26 września w pomieszczeniach Zakładowej Biblioteki MPK, giełda starych książek, która odbyła się pod hasłem „szukamy lektur”, cieszyła się olbrzymim powodzeniem. Przyniesione z domów, niezbędne już książki znajdowały nowych nabywców. Jak nas poinformowano, giełda taka zostanie powtórzona, a jej termin ogłoszony zostanie w radiowęźle.

● Groteskowo wygląda plac postojowy w ZAP, od zmiernych do godzin rannych. Cztery rodzaje lamp — rżęcione, sodowe i halogenowe, palą się, kolorowo oświetlając parkujące autobusy — na zielono, żółto i biało.

● Od marca br. stoi sobie w ZAP frezarka. O takiej właśnie marzy kierownictwo tego Zakładu. Rzecz jednak w tym, że maszyna ta przeznaczona jest dla innego zakładu MPK, który „jeszcze” nie znalazł dla niej miejsca.

● Zwrócono naszą uwagę na oddawanie przez Zakład Zaopatrzenia blaszanych beczek w dobrym jeszcze stanie na złom. Sprawa wygląda jednak inaczej. Owe blaszane beczki są jak się okazuje nie bardzo trwałe i dość szybko pękają w miejscach gdzie są łączone. Ponieważ dziur tych nikt nie chce naprawiać, beczki są cięte i przeznaczane na złom. Przy okazji trzeba powiedzieć, że zapotrzebowanie Zakładu Zaopatrzenia na takie beczki z przeznaczeniem na przechowywanie produktów naftowych jest bardzo duże, dowodem czego jest kupowanie nawet używanych w Rafinerii w Trzebinii.



● Zlecenie wydane zostało przez Zakład Zaopatrzenia na odbiór łożysk z Elmetu w Krakowie. Było w nim dokładne wskazanie, do którego magazynu należy się po te łożyska udać. Pracownik ZTS trafił jednak do innego magazynu i z potwierdzeniem braku w nim łożysk, nie załatwiwszy sprawy, wrócił z powrotem. Dobrze, że chodziło tu o magazyn Elmetu w Krakowie, a nie inny znajdujący się na przykład w Gdańsku.

● W ciągu ostatnich trzech miesięcy, zwolniono z pracy z przyczyn bardzo różnych w MPK 998 osób.

● Kontrola przeprowadzona przez Dział Rewizji Gospodarczej w ZAW, wykazała ponad dwieście drobnych uchybień i nieprawidłowości w funkcjonowaniu tego Zakładu.

● W ZTS przygotowano na okres zimy nowy, zbudowany na podwoziu Berlitta barabus. Miejmy nadzieję, że będzie on wygodniejszy niż te na podwoziu Jelcza.

● Pracownicy wnoszą zastrzeżenia, co do niektórych otrzymywanych z WGO roboczych ubrań, szczególnie tych pochodzących z importu, które uszyte zostały ze zbyt cienkiego materiału, a sponi mocowane są na dość szybko ulegającej zniszczeniu gumie.

● 16 listopada br., zapowiedziano w MPK spotkanie z przedstawicielami Krakowskiego Klubu Popularyzacji i Badań UFO, zajmującym się szeroko pojętą ufologią, w skład której wchodzi: meteorologia, Atlantida, parapsychologia i fenomen UFO. Temat spotkania — „Niezidentyfikowane obiekty latające UFO — mit czy rzeczywistość”. Równocześnie informujemy, że w czytelni Zakładowej Biblioteki, znajduje się wystawa fotografii wypożyczonych z Klubu. Organizatorami wystawy są pracownicy MPK i członkowie Klubu Andrzej Turek i Stanisław Tyran. (M.B.)

Jesień to okres, w którym piwnice naszych domów wypełniają się zapasami żywności na nadchodzącą zimę. Przede wszystkim każda rodzina, osoby samotne również, pragną zabezpieczyć się w ziemniaki, które są jakby podstawą wszelkich zimowych zapasów. Na drugim miejscu stawiana jest przeważnie cebula. Z resztą... warzyw i owoców różnie to bywa. Bardzo często robienie z nich zapasów uzależnione jest od rodzaju piwnicy, nie we wszystkich bowiem można je przechowywać. Nie o tym jednak jak przechowywać zapasy na zimę chciałem pisać, a raczej o pomocy przedsiębiorstwa w ich zakupie. O rozmowę właśnie na ten drugi temat, poprosiłem zastępcę kierownika Wydziału Socjalno-Bytowego ds. bytowych Józefa Maciejasa.

— Jak dużo ziemniaków za-

Ziemniaki, cebula, owoce

Zimowe zapasy

mówiła załoga MPK na nadchodzącą zimę?

— Zgodnie z zamówieniami jakie zebrałaliśmy od lipca do końca sierpnia br. — 500 ton.

— Z jakich rejonów kraju zostaną one dostarczone?

— WZGS skierował nas do Sułoszowej, Czernichowa i Liszek. Z pierwszej miejscowości otrzymamy 250 ton, z drugiej 200, a z trzeciej 50.

— Jaka jest cena 100 kilogramów i jak kształtował się będą koszty związane z ich przywozem i dostarczaniem do poszczególnych konsumentów?

— Cena 100 kilogramów ziemniaków wyniesie będzie około 1000 złotych, natomiast koszt

transportu od producenta do centralnego magazynu przy ulicy Bożego Ciała, wliczony został w koszty przedsiębiorstwa. Do ceny zakupu ziemniaków wliczany będzie natomiast transport z centralnego magazynu do konsumenta — 100 złotych od 100 kilogramów i zniżenie do piwnicy — 20 złotych od jednego worka. Istnieje możliwość własnego odbioru ziemniaków i tym samym zmniejszenia kosztów.

— W jaki sposób w tym roku odbywać się będzie sprzedaż cebuli?

— Cebula zakupywana będzie doraźnie u prywatnych producentów i rozprowadzana

do poszczególnych zakładów, gdzie odbywać się będzie jej sprzedaż. Jeden kilogram cebuli kosztować będzie tylko 16 zł.

— A owoce?

— W porozumieniu z Krakowską Spółdzielnią Ogrodniczo-Pszczelarską, zrobiliśmy jeszcze przy końcu sierpnia rozeznanie, gdzie najbliższej Krakowa będzie można zaopatrzyć się w owoce i tam właśnie skierujemy chętnych, to jest te zakłady, których pracownicy zechcą skorzystać ze wspólnych wyjazdów w celu zaopatrzenia się w tanie jabłka.

Jak w latach poprzednich tak i w tym roku, wszyscy pracownicy, emeryci i renciści mogli zaopatrzyć się na zimę w ziemniaki, zgłaszając tylko wcześniej swoje zamówienia. Stworzono im również możliwość zaopatrzenia się w cebulę i jabłka. (M.B.)

Kronika ZSMP

Odbyło się podsumowanie Turnieju Młodych Mistrzów Techniki na szczeblu województwa. Nasza Zakładowa Komisja Organizacyjna TMMT okazała się najlepszą w konkursie „Organizatorów”, jest to jeden z większych sukcesów naszej ZKO TMMT w dotychczasowej 16-letniej historii Turnieju. Również w konkursie na „Debiut wynalazcy” II nagrodą wyróżnili się pracownicy MPK: Krzysztof Szczepny, Tomasz Cieślak, Marian Walas i Leszek Kryza — wszyscy z Zakładu Sieci i Podstacji za projekt pt. radiowy informator zaniku napięcia. I przypomnijmy jeszcze, że TMMT jest jedną z form działania ZSMP którą Związek realizuje przy pomocy NOT i KTiR.

Pod hasłem 40-lecia Ludowego Wojska Polskiego przebiegać będzie w dniach 10—20 X 83. Dekada Kół ZSMP. Dekadę zainaugurował III etap Rajdu Młodzieży MPK, kolejną imprezą będzie spartakiada sportów obronnych w Pychowicach w dniu 8 X 83. Podczas Dekady odbędą się spotkania młodzieży z komba-

tantami walk o niepodległość, żołnierzami LWP, uczczone zostaną miejsca pamięci narodowej.

3 X 83 r. zainaugurowała nowy rok szkolenia Zakładowa Szkoła Aktywu ZSMP w MPK. Lektorat „Cele i zadania ZSMP w szkole i przedsiębiorstwie” przedstawił lektor ZK ZSMP Jerzy Socha, a odbył się on w jednej z klas I naszej szkoły. W bieżącym roku szkoleniowemu ZSA kierowana przez kol. Zygmunta Musiałę oprócz systematycznych szkoleń przeznaczonych dla uczniów ZSZ zamierza zorganizować dla młodzieży pracującej studium wiedzy o młodej rodzinie a dla zainteresowanych seminarium nt. stosunków państwo — Kościół.

Odbływały się również zebrania Kół ZSMP na których omawiano kryteria budownictwa w naszym przedsiębiorstwie. Padło na nich wiele wniosków i uwag, które przekazane zostały Dyrekcji i NZSS Prac. MPK. Do najciekawszych i najbardziej owocnych zaliczyć można zebrania w: ZAC, ZSP, ZTP, ZBL, ZAP, ZTX. Niezbyt udało się natomiast spotkanie młodzieży Zarządu Przedsiębiorstwa — czyżby ich budownictwo w MPK nie interesowało?

Zakład Torów otrzymał nowe pomieszczenia

(Dokończenie ze str. 1) ne szatnie, umywalnie, natryski i pomieszczenia biurowe. Dla załogi ZTO pracującej w starych budynkach przy ulicy Wawrzyńca, gdzie plac montażowy przez okragły rok znajdował się na dworze, będzie to wreszcie odpowiednie miejsce pracy.

Uczestniczący w uroczystym przekazaniu ZTO nowego zaplecza wiceprezydent Andrzej Żmuda, między innymi powiedział: „Wszystkim, którzy tu działali, serdecznie dziękuję, a załozcie życzyć, aby poprawa warunków pracy, służyła poprawie komunikacji w mieście, aby otrzymane nowe pomieszczenia doceniła w formie dodatkowej produkcji. Życzę również MPK aby były one kolejnymi a nie ostatnimi bud-

dowanymi dla potrzeb przedsiębiorstwa.”

W uroczystym przekazaniu pomieszczeń dla ZTO wzięli między innymi udział: dyrektor Zarządu Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej Jerzy Marczewski i przedstawiciele władz administracyjno-politycznych dzielnicy Podgórze.

Szczególnym akcentem, podkreślającym uznanie za dobrze wykonaną na rzecz MPK pracę było przyznanie honorowych odznak MPK, które otrzymali: „Zasłużonego Pracownika MPK” — dyrektor Energozprzem Zdon Bobrek, Odznaki 100-lecia Komunikacji Szybowej dyrektorzy Elektromontażu I — Edward Powtak, Instal — Stefan Rachwański i kierownik KGR z Energozprzem Jan Sobczyk. (M.B.)

Chcemy być wpisani w mechanizm reformy

(Dokończenie ze str. 1) duszu plac, zwalnia część środków z FAZ-u. Nas wyeliminowano niejako z tej gry. Czyżby już tam na górze nie wierzone w reformę i to w momencie gdy coraz częściej chwytą za dole? Nadwyżka wzrostu funduszu plac opodatkowana wysoko FAZ-em pochłonie w lwiej części nasz zysk, co wtedy? By mieć jasność sytuacji nie chodzi tu o negowanie zasady FAZ-u jako takiego, a zwolnienie jego części nie chce się przeznaczyć na podwyżki plac. Kierownictwo chce ruszyć z tym na co czeka kraj, na rozwiązanie problemu mieszkaniowego załogi, co przecież w skali kraju jest dążeniem rządu. Najciekawsze jest to, że jednak niektóre przedsiębiorstwa potrafią przebić się przez ten groźny FAZ. Przykłady mamy w samym Krakowie. Czyżby starym zwyczajem, „nieważne jakie wyniki, ważna siła przebicia”? By było ciekawiej zwolnienia FAZ-owskie otrzymują także te przedsiębiorstwa, w których wzrost produkcji nie zawsze dogania wzrost plac. Wulgaryzując sprawę, można by powiedzieć, że najlepiej jest tam gdzie jest źle, a więc dokładnie odwrotnie niż chcą założenia reformy.

Władze przedsiębiorstwa by móc wpisać się w mechanizm reformy wyczerpały już wszelkie możliwości administracyjne. Co jeszcze można zrobić — oprócz postawienia na kolkach nowych autobusów? To wcale nie żart. To realność, która coraz bardziej zagląda nam w oczy. FAZ miał być czynnikiem stymulującym reformę. Wydawać się winno, że system reformowa-

nia tak jak i ceny nie mogą być sztywne, jeżeli ona sama ma zdać egzamin. Nie należy przecież nagiąć życia do aktów prawnych lecz tworzyć je po to by to życie normować. Nie tylko powodzenie reformy, ale i cała normalizacja naszego życia zależy przecież od wiarygodności i to na wszystkich szczeblach, a może nawet bardziej na tych najniższych. Nie zrobili odkrycia, gdy powiem, że na tyle wiarygodne są władze na ile ludzie wierzą dyrektorowi, sekretarzowi, czy też przesyłowemu związków. Czy ludzie mogą im wierzyć gdy oni — opierając się przecież na jakichś tam podstawach — do czegoś wobec ludzi się zobowiązali i nagle inne przepisy im to uniemożliwiają?

By podzielić się swoimi problemami — o których było wyżej — 10 października zaproszono do naszego Przedsiębiorstwa na spotkanie z kolektywem i Egzekutywą KZ członka Biura Politycznego KC PZPR — prof. HIERONIMA KUBIAKA. Gość wystąpił o naszych problemach, obiecał przedstawić je na najwyższym forum krajowym, przyrzekł także, że otrzymamy odpowiedź. Jaka ona będzie, przekonamy się niebawem. Meze przecież być i tak, że kierując się dobrem własnego podwórka nie mamy racji, ale o tym trzeba przekonać. Nie może być tak, jak na niektórych konsultacjach: zwołuje się przedstawicieli zakładów, notuje ich wnioski, by potem ukazywały się postanowienia zupełnie niepodobne do tych, które dyskutowano, bez słowa wyjaśnienia dlaczego właśnie tak.

FILOMENA SERWIN

SPROSTOWANIE

W materiale „Jak spędziliśmy to upalne lato” (Sygnały nr 15) błędnie podaliśmy funkcję naszego interlokutora — Adama Piszczka, który jest zastępcą kierownika ZTSS. Pana Piszczka i jego przełożonego — przepraszamy.

„Akcja Zima”

należy przed zimą zlikwidować. Między innymi są to niedomykające się drzwi i pęknięta muszla.

Wyłania się sprawa pługów odsnieżających. Na cztery posiadane tylko dwa są sprawne.

Nie najlepsza sytuacja jest w ogumieniu. Brakuje dętek i opon. Około 50 procent opon nie nadaje się już do regeneracji. Jest jednak pewna nadzieja, że w czwartym kwartale, będą większe niż dotychczas dla MPK dostawy ogumienia. Odnosnie części do I-

karusów i paliwa zimowego konieczna jest interwencja u ministra resortu.

Wydział Gospodarki Odzieży posiada pełne zaopatrzenie w odzież zimową i obuwie. Pracownicy mogą się już po swoje sorty zgłaszać.

Czyni się przygotowania do uruchomienia, w dniu 15 października, stołówek w ZAW. W stołówce przy ulicy Brożka — awaria kotłowni. Pracują tylko dwa. Ujawniona została też niedrożność odprowadzania wody. Przyczyną jest zapad-

nięcie przewodu kanałowego, odprowadzającego ze stołówki wodę do głównego kanału. Ta sprawa wymagać będzie poważniejszych robót.

Do rozwożenia posiłków regeneracyjnych przygotowywane są nowe barabusy. Niektóre ze starych zostaną skasowane.

Padają decyzje i daty ich wykonania. Między innymi o rozliczeniu się Zakładu Budowlanego z pobranych z magazynów — papy i szkła. Powstaje „zbiorówka” spraw jeszcze nie załatwionych, które na kolejnym posiedzeniu sztafu „akcja zima” — w pierwszej kolejności będą rozpatrywane. (M.B.)

Dyskusyjne dywagacje o postawach motorniczych i kierowców

Lawina skarg nie maleje...

Na jednej z narad roboczych ktoś powiedział, że Polska Ludowa po to wszystkich nauczyła pisać, by „skrobali” skargi. Upraszczając znacznie sprawę, można by przyznać rację temu stwierdzeniu. Jest jednak inny aspekt: skargi piszemy, bo jesteśmy pieniactwami, czy też niejako musimy, bo tyle wokół nas nieprawidłowości? Skłaniałabym się ku temu drugiemu poglądowi. By nabrać takiego przekonania, wystarczy przejrzeć skargi, jakie wpływają do naszego przedsiębiorstwa.

Zastanawia jedno — mało jest pretensji o to, że nasza komunikacja jest nieregularna, ponosi natomiast pasażerów zachowanie naszych służb. Jestem codziennym użytkownikiem komunikacji zbiorowej i czasem doprawdy ciężko zdziwić, by nie powiedzieć, co się myśli. Czyż można nazwać pieniactwem pretensje pasażerów do kierowcy autobusu 42853, linii „184”, 28 września br. jadącego przed godziną 15 w stronę placu Bohaterów Getta? Pan kierowca za skrzyżowaniem Malborskiej i Gwardii Ludowej zamknął przed samym nosem drzwi przedniego pomostu kobiecie z dzieckiem. Pasażerka wsiadła więc drugimi drzwiami i obijając się z nie mogącym utrzymać równowagi dzieckiem pomaszzerowała do przodu. No cóż, mogło się przecież okazać, że tyłem kierowca nie zechce jej wypuścić. Mężczyzna za kierownicą nie wykazał zupełnie zresztą zainteresowania „tym” co wiezie, rozparty w niedbalej pozie spoglądał znużonym wzrokiem w okienko. Na jednym z przystanków kobieta z dzieckiem wysiadła tym razem „wychowana”, oczywiście przodem. Naiwna, myślała, że tak bezpiecznie. Na pomoście wraz z nią i dzieckiem, stały tylko trzy osoby, nie więc nie mogło zasłaniać widoczności panu kierowcy. Matce w miarę bezpiecznie udało się wyskoczyć z autobusu. W ostatniej chwili zamykających się drzwi wyciągnęła szarpnięciem dziecko, szczęścia nie miał już niestety wysiadający za nimi trzeci pasażer, drzwi przytrzymał jego i bagaż, na ulicę wysypały się zakupy. Kierowca łaskawie otworzył drzwi jeszcze raz, po czym przytrzymał ponownie zbierającego rozrzucone sprawunki pasażera. Tego widowska było jednak za mało. Po raz trzeci odemknęły się drzwi by przycisnąć tym razem innego usiłującego wsiąść młodego mężczyznę. Przyznacie

czytelnicz, że zabawa była przednia, a kierowca okazał się wyśmienitym organizatorem rozrywki. Jestem przeciwniczką chamstwa w każdym wydaniu, ale na odezwanie pozostałych pasażerów w rodzaju „strzelić trzeba go było w łeb” nie zareagowałam i nie jestem pewna czy pomogłabym „dowcipnisiowi”, gdyby do tego doszło. Wątpię czy kierowca, o którym tu mowa ma jeszcze do stracenia premię, cieszy się nią chyba w pierwszym dniu kwartału, i jej odebranie nie będzie chyba dla niego karą? Zastanawiam mnie czy traktując ludzi z takim lekceważeniem, wręcz pogardą, powinien dla tych ludzi pracować? Czy powinien w ogóle prowadzić jakiekolwiek auto? A nuż chciałby się zabawić i wjeżdżać w tłum na chodniku? Zdaje sobie sprawę, że to są mocne słowa, ale ten pan nie może mieć nic na swoje usprawiedliwienie, to wszystko robił z rozmysłem i celowo.

Z dnia na dzień rośnie ilość skarg. Tyle nie było ich nawet w bardzo złym dla komunikacji roku 1980 i 81. Dominują te na niewłaściwe zachowanie. W porównaniu z takim samym okresem roku ubiegłego jest ich prawie 100 proc. więcej. Sprawa jest na tyle poważna, że nie może być traktowana marginesowo. A jednak nie dociera to chyba do kierowców poszczególnych zakładów. Owszem, reagują na sygnały i to na bieżąco, nie widzą jednak potrzeby przeciwdziałania. Że tak jest, niech świadczy fakt, iż na skierowane pismo dyrektora do spraw ruchu 30 lipca br. w którym proszono o informację, jakie podjęto środki zaradcze w celu zmniejszenia skarg po dwóch miesiącach trzeba było wysłać ponowne, bo tamtym nikt się nie zainteresował.

Prym w ilości wpływających skarg wiedzie Zakład z Woli Duchackiej, drugie miejsce w tej niechlubnej statystyce zajmuje Zakład w Płazowie, trzecie Zakład Ruchu i czwarte Wydział Taryfowo-Biletowy.

Pisane do nas skargi są różne. Część z nich należy do tych „ja ci pokażę, kto tu ważny”, ale są i inne wyważone, pisane ze świadomością specyfiki pracy w ruchu. Bywa, że pisane są w obronie innych, ludzi starych, kalekich. W tych przypadkach dochodzi najczęściej do przytrzaśnięcia drzwi. Niestety z własnego doświadczenia wiem, że przytrzaśnięcia nie zawsze są przy-

padkowe. Dziwnie też nie mam przekonania o przypadkowości w wypadku dwu innych skarg. 17 lipca do tramwaju linii „12” nie może wejść staruszka. Pomaga jej w tym dwóch pasażerów, motorniczy może przez nieuwagę „przy-myka” towarzystwo. Czy nie za dużo jednak tej nieuwagi gdy za parę minut robi to samo? Na uwagę innego pasażera motorniczy proponuje by ten „zjeżdżał, bo on ma światła”. Oczywiście, co do przytrzaśnięcia motorniczy nie ma zastrzeżeń, nie przynajmniej jednak do „sympatycznego” stwierdzenia.

Inny przypadek: mężczyzna z dwójką dzieci usiłował wsiąść do trzeciego wozu ósemki 1 kwietnia br. Motorniczy dał sygnał i zamknął drzwi w momencie, gdy pasażer z dzieckiem na rękę był na stopniach. Na kolejnych przystankach poszkodowany usiłował sprawę wyjaśnić. Kończyło się na tym, że nim zdążył dobiec do pierwszego wozu, motorniczy ruszał z przystanków z dziećmi w ostatnim wozie. Nic dziwnego, że pasażer zrezygnował wtedy z interwencji.

Nie będę opisywać tych skarg, które mówią o nieuwadze kierowcy czy motorniczego spowodowanej rozmowami z pasażerami-znajomkami. Opisywane przy tej okazji szalowe blondynki podarują sobie, zresztą rozmowy prowadzone przez prowadzących pojazdy z pasażerami w MPK-owskich mundurach to już niemal reguła.

Przepisy mówią, że najpierw powinien być sygnał, a za chwilę dopiero zamknięcie drzwi i ruszanie z przystanków. W praktyce jest to często niemożliwe, szczególnie w godzinach szczytu, bo wtedy ciężko byłoby ruszyć z przystanku, ciągle ktoś by dobiegał i w ostatniej chwili wskakiwał do pojazdu. Nie znaczy to jednak wcale, że drzwi mają być zamykane bezmyślnie, od czegoś przecież są lusterka.

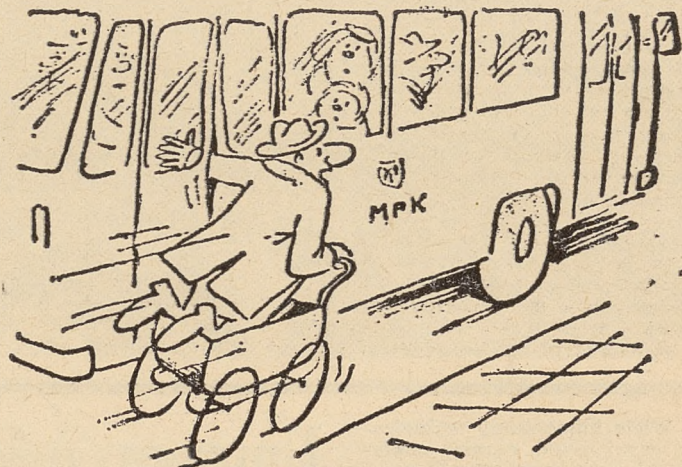
Bardzo dużo jest takich sytuacji, gdzie relacja piszącego skargę i naszych pracowników różni się znacznie — szczególnie gdy chodzi o wypowiedziane słowa. Z jednej strony, daleka jestem od tego, by bezgranicznie wierzyć pasażerom, ale też nie robiłabym tego w stosunku do pracowników. Takiego zdania jest również i kierownictwo przedsiębiorstwa stosując w takich przypadkach konfrontacje. Jest jednak jedno ale: do ustalenia faktycznego odtworzenia zdarzeń potrzebni są świadkowie. Ła-

twiej znaleźć ich w MPK, często jest to niemożliwe ze strony pasażera. Jak bowiem ich odszukać po upływie czasu, gdy się od razu nie zapisało? Często też w wypadku scysji pasażer — regulator, pasażer świadków ma, regulator nie ma. Owszem, bywa i tak, że są to świadkowie, którzy żadną miarą być tam nie powinni, ale to już zupełnie inna sprawa. Zresztą z konfrontacji pasażerowie często rezygnują. Treść niektórych skarg — a więc chyba i zdarzeń — jest niemal w stylu powieści kryminalnych i czyta się je nie bez zainteresowania. Tak jest w wypadku zdarzenia z 27 września br. Pani A. L. wiozła w torebce, wracając z wakacji, cały majątek. W szkatułce (w torebce) były trzy pierścionki, obrączka i wisior, oczywiście złote. Wysiadła z autobusu 124 na pętli na Olszy. Gdy zorientowała się, iż zostawiła torebkę, autobusu już nie było. Podczas śledztwa na własną rękę prowadzonego okazało się, że autobus zjechał do zajezdni, nie dojechał tam jednak w ciągu godziny. Odnalazła kierowcę w dniu następnym. Ten stwierdził, że w wozie niczego nie zauważył, a na trasie zabrał dwóch innych kierowców i pojechali na os. Kalinowe. Po co na Kalinowe a nie do zajezdni, skarga nie wyjaśnia. Oczywiście, złotych precjozów nie znaleziono. Zresztą do tego momentu czynności detektywistyczne były dość proste, sprawę jednak nie koniec. Po kilkukrotnych wizytach w Biurze Rzeczy Znalezionej w MPK powiedziano pasażerce że w dalszym ciągu jej dokumentów nikt nie oddał. Jakież było zdziwienie, gdy zauważyła swój dowód i to wpisany pod datą 17 lipca? Pasażerka twierdzi, iż wtedy jej w Kra-

kowie nie było, a w książce nie ma wpisu, kto dokument oddał. Sprawa jest na tyle zagadkowa, że tym razem zajmą się nią detektywi zawodowi.

Kończąc ten rozległy skargowy temat chcę się podzielić swoją refleksją. Czy skargi w naszym Przedsiębiorstwie mogą zmaleć? Owszem, istnieje indywidualne karanie winnych, ale generalnie nikt tym za bardzo chyba się nie przejmie. Opinię wśród społeczeństwa mamy różną, często niestety nie ma się z czego cieszyć, ale mamy ją taką na jaką pracujemy. Czy każdy z nas myślałby dobrze o takim przedsiębiorstwie, gdyby na skargę przytrzaśnięcia drzwi przedniego pomostu przy wsiadaniu, dostał odpowiedź, iż to jego wina bo... ośmielił się wsiadać do autobusu? Jak bowiem interpretować odpowiedź na skargę zarejestrowaną pod nr 173? Otóż, stoi tam napisane, że przytrzaśnięcie w momencie wsiadania nastąpiło na skutek przeznaczenia tych drzwi wyłącznie do wysiadania, „z uwagi na złą widoczność ze stanowiska kierowcy” (?). Na przyszłość radzi się pasażerowi, by nie utrudniał pracy kierowcy. Czyżby sugerowano by chodził pieszo? Jakże jest w takim razie nasze zagrożenie skoro kierowca nie ma widoczności nawet na drzwi przedniego pomostu? Jaki „ekspert od siedmiu boleści” dopuścił ten autobus do eksploatacji? Kto taki go zakupił i stwierdza teraz, że w pełni sprawdził się w eksploatacji? By było śmieszniej, na zakończenie pisma stwierdzono, że „kierowcy zwrócili uwagę na zachowanie ostrożności i przestrzeganie przepisów ruchu drogowego”. Po co, skoro winien był pasażer?

FILOMENA SERWIN



Rozmowa z przewodniczącym ORZ NSZZ Pracowników MPK w Zakładzie Taksówek, Leszkiem Jaworskim i sekretarzem Jolantą Biedą, rozpoczęła się od spraw ciężkich, nabrzmiałych dla Zakładu, dla jego załogi.

— „Dogorywamy”... brakuje nam opon, akumulatorów, od pięciu lat nie otrzymaliśmy ani jednej taksówki bagażowej. Aby jakoś jeździć, regenerujemy wozy po przebiegu ponad 300 i 400 tysięcy kilometrów. Zuki nam się rozsypują. Kierowcy chcą jeździć, ale z braku części zamiennych, większość wozów stoi. Z powodu modernizacji stacji paliw przy ulicy Rzemieślniczej, z której można było pobierać paliwo przez okrągłą dobę, mamy problemy z tankowaniem. Przy ulicy Wielickiej, stacja paliw czynna jest tylko do godziny 18.00 i stoi się tam w kolejce nieraz do dwóch godzin — przedstawia sytuację w Zakładzie L. Jaworski.

— Podobno interweniowaliście w Ministerstwie? I... z jakim skutkiem?

— Byliśmy tam z ramienia naszego Związku, przedstawiliśmy sytuację w Zakładzie i liczyliśmy na pomoc, ale o przydziale nowych wozów w tym roku i w pierwszym kwartale przyszłego nie może być mowy. Powiedziano... „przetrzymajcie”. W przyszłym roku zmu-

Związek w ZTX

Powiedziano nam: przetrzymajcie

szeni będziemy skasować wszystkie bagażówki, bowiem koszty ich napraw przekroczyłyby zyski. Chociaż właśnie duże zyski w naszym Zakładzie wypracowują taksówki bagażowe. Zastanawiamy się też — w związku z tym, że jesteśmy na własnym rozrachunku — jak będzie u nas z systemem eksperymentu płacowego. Nie dotyczy to zresztą tylko kierowców, ale pracowników administracyjnych również. Nie możemy być przecież dotowani. Ostatnio my kierowcy taksówek osobowych mamy kłopoty z przystankami. W kilku punktach miasta, za postojami były specjalne miejsca z napisem... „zjazd do Nowej Huty”. Ostatnio tabliczka za postojami przy Małym Rynku, została

przez MO usunięta. W innych miejscach mają być również zlikwidowane. Dlaczego? Przecież kierowca płaci za każdy przejechany kilometr, za te do garażu również.

— A sprawy związkowe?

— Przyjęliśmy zasadę załatwiania wszystkich spraw od ręki. Dwa razy w tygodniu, w poniedziałki rano, a we czwartki po południu, pełnimy dyżury w związkowym pomieszczeniu. Przyjmujemy zażalenia, interwencje, propozycje. Jeżeli chodzi o sprawy bytowe na przykład, to uważamy, że w stosunku do bufetów w innych zakładach, nasz nie jest najlepiej zaopatrzony w towary pozareglamentacyjne. Mięso wołowe, które nam przywożą, to sam

lój, a podroby otrzymujemy tylko sporadycznie. Nie chcemy kanapek. Są nieapetyczne. Wolimy przydział wędliny, a w świeże bułki bufetowa sama nas zaopatrzy — mówi sekretarz ORZ J. Bieda.

Rozmówcy opowiadają jeszcze o daleko idącej opiece nad sierotami po tragicznie zmarłym koledze, o ufundowaniu dwóch książeczek mieszkaniowych i... znów rozmowa schodzi na temat problemów Zakładu.

— Martwimy się co będzie z naszą załogą. Niektórzy nie widzą żadnej perspektywy pracy w Zakładzie, przenieśli się do zakładów autobusowych. Byli to przeważnie ludzie młodzi, ale co będzie z tymi starszymi, wypracowanymi... Przecież nasz Zakład jest zakładem pracy chronionej. Poza tym, jak wiadomo, szef nasz zdecydował, że już nieodwracalnie odejdzie na wcześniejszą emeryturę. Kto zajmie jego miejsce? Kto potrafi tak jak On poprowadzić Zakład?

Niełatwy nastał czas dla Zakładu Taksówek MPK i jego załogi, jakże więc trudną i odpowiedzialną jest praca zarządu ORZ NSZZ w tej jednostce organizacyjnej przedsiębiorstwa.

MARIA BUBACZEWSKA

Obradowało II Ogólne Zebranie

Przebieg i tematyka II Ogólnego Zebrania Delegatów Przedsiębiorstwa, które odbyło się 29 września br., znane są już z prasy codziennej i zakładowych środków przekazu, niecelowa byłaby więc typowa relacja, skoro ze względu na nasz cykl wydawniczy mogłaby się dopiero ukazać niemal w miesiąc od daty zebrania. Ze względu jednak na historyczną rolę dla przedsiębiorstwa ważność tego forum, uważamy za swój obowiązek zapoznanie naszych Czytelników z obszernymi fragmentami zatwierdzonych, bądź zaopiniowanych tam dokumentów, a także najbardziej znaczących wystąpień.

Godzi się przypomnieć, że na wspomnianym Zebraniu m. in. zatwierdzono statut MPK, zapoznano się z informacją o aktualnej sytuacji ekonomiczno-financej przedsiębiorstwa, stanie prac nad zmianą zakładowego systemu wynagrodzeń oraz realizacji programu oszczędnościowego na 1983 r., zatwierdzono program oszczędności na lata 1984—1985, oraz zatwierdzono plan inwestycyjny MPK na lata 1984—1990.

STATUT MPK

Zawiera 5 rozdziałów: 1. Przepisy ogólne (podstawy prawne, określenie przedsiębiorstwa), 2. Organizacja przedsiębiorstwa (przedmiot działania, struktura organizacyjna, organa przedsiębiorstwa, przedstawicielstwo przedsiębiorstwa), 3. Działalność gospodarcza przedsiębiorstwa (mienie przedsiębiorstwa, działalność gospodarcza), 4. Nadzór nad przedsiębiorstwem, 5. Postanowienia końcowe.

Nie sposób opublikować pełnej „konstytucji” przedsiębiorstwa, gdyż jest to 49 rozbudowanych o punkty i podpunkty paragrafów, dlatego wybieramy fragment najbliższy tematowi tej publikacji, z rozdziału o organizacji przedsiębiorstwa, mówiący o organach przedsiębiorstwa:

§ 11

- Organami MPK są:
 - A. Zebranie Delegatów
 - B. Rada Pracownicza
 - C. Dyrektor

- Zebranie Delegatów i Rada Pracownicza są równocześnie organami Samorządu Pracowniczego MPK i działają na podstawie statutu samorządu MPK.
- Żałoga może wypowiadać się w istotnych sprawach MPK w formie referendum.

ad A. ZEBRANIE DELEGATÓW

§ 12

Zebranie Delegatów stanowi formę bezpośredniego uczestniczenia załogi w zarządzaniu MPK i ma prawo wyrażania opinii we wszystkich sprawach dotyczących MPK.

§ 13

Do kompetencji stanowiących Zebrania Delegatów należy:

- a) uchwalanie na wniosek Dyrektora statutu MPK,
- b) podejmowanie uchwał w sprawie podziału zysku przeznaczonego dla załogi,
- c) dokonywanie rocznej oceny działalności Rady Pracowniczej i Dyrektora,
- d) uchwalanie wieloletnich planów MPK,
- e) uchwalanie, na wniosek Rady Pracowniczej, statutu Samorządu Pracowniczego.

ad B. RADA PRACOWNICZA

§ 14

- Reprezentantem Samorządu Pracowniczego MPK jest Rada Pracownicza, której kadencja trwa dwa lata.
- Do kompetencji Rady Pracowniczej należy:

- a) uchwalenie oraz zmiana rocznego planu MPK,
- b) przyjmowanie sprawozdania rocznego oraz zatwierdzenie bilansu,
- c) podejmowanie uchwał w sprawie inwestycji,
- d) wyrażanie zgody na zawarcie umowy o utworzeniu przedsiębiorstwa wspólnego lub mieszanego,
- e) wyrażanie zgody na utworzenie lub przystąpienie

- f) podejmowanie uchwał w sprawie zmiany kierunków działalności MPK,
- g) podejmowanie uchwał w sprawie łączenia i podziału przedsiębiorstw,
- h) podejmowanie uchwał w sprawie zakładowego budownictwa mieszkaniowego i socjalnego,
- i) podejmowanie uchwał w sprawie podziału na fundusze wygospodarowanego dochodu pozostającego w dyspozycji MPK oraz zasad wykorzystania tych funduszy,
- j) wyrażanie zgody na zbywanie zbędnych maszyn i urządzeń oraz dokonanie darowizny,
- k) decydowanie o przystąpieniu MPK w charakterze członka zbiorowego do organizacji społecznych,
- l) podejmowanie uchwał w sprawie klubów: techniki i racjonalizacji,
- l) uchwalanie na wniosek Dyrektora regulaminu pracy MPK,
- m) podejmowanie uchwał o przeprowadzeniu w MPK referendum,
- n) wybieranie nowego przedstawiciela do Rady Zrzeszenia Przedsiębiorstw,
- o) wyrażanie zgody na powoływanie i odwoływanie przez Dyrektora jego zastępców, głównego księgowego i kierowników działów, wydziałów, zakładów.

§ 15

Rada Pracownicza ma ponadto prawo do:

- a) wyrażania opinii we wszystkich sprawach dotyczących MPK oraz jego kierownictwa,
- b) występowania z inicjatywami, wnioskami i uwagami we wszystkich sprawach dotyczących MPK,
- c) zwracania się do Dyrektora MPK z zapytaniem w sprawach

- stanu MPK lub działalności jego organów,
- d) kontroli całokształtu działalności MPK ze szczególnym uwzględnieniem dbałości o racjonalną gospodarkę mieniem MPK,
- e) występowanie do Dyrektora z umotywowanymi wnioskami o odwołanie zastępców Dyrektora i głównego księgowego,
- f) zaskarżenia decyzji Dyrektora, która w sposób istotny narusza interes załogi MPK,
- g) wniesienie do Dyrektora, w ciągu siedmiu dni, sprzeciwu od decyzji o wstrzymaniu wykonania uchwały Rady Pracowniczej.

§ 16

Rada Pracownicza ma obowiązek wyrażania opinii w sprawach przedłożonych przez Dyrektora oraz organ załogi, a dotyczących:

- zmiany aktu o utworzeniu lub likwidacji MPK,
- zawierania przez MPK porozumień i umów długoterminowych z innymi organizacjami gospodarczymi oraz organami administracji państwowej,
- wniosków o nadanie orderów i odznaczeń państwowych,
- decyzji Dyrektora o przydziale mieszkań.

§ 17

Szczegółowy tryb działania Samorządu Pracowniczego MPK oraz zasady zwoływania i przeprowadzania wyborów do jego organów reguluje statut Samorządu Pracowniczego.

★

Po wprowadzeniu jednej poprawki merytorycznej i kilku porządkowych Zebranie uchwaliło Statut MPK, stwierdzając, iż jako zasadniczy akt prawny w przedsiębiorstwie całościowo ujemne on podstawowe aspekty działalności MPK, jest dokumentem przejrzystym i czytelnym dla szerokiego grona pracowników oraz w sposób wystarczający zabezpiecza interesy przedsiębiorstwa i załogi, w tym samodzielność i samorządność z uwzględnieniem obowiązującego stanu prawnego.

SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA

w MPK omówiona została na podstawie realizacji zadań za osiem miesięcy. W ocenie zastosowano miernik syntetyczny, jakim jest zysk, przedstawiono też czynniki mające wpływ na jego ukształtowanie.

Planowany zysk na bieżący rok wynosił 403 mln zł, a wykonanie za 8 miesięcy wynosi 469 mln, czyli już przekroczono zysk

o 66 mln, a w stosunku do planu o 212 mln. Na takie ukształtowanie zysku miały wpływ takie czynniki, jak przekroczenie planu wpływów, uzyskanie niskich kosztów w stosunku do planu, możliwość pełnego zrealizowania planowanej dotacji państwowej. Mimo zaistnienia negatywnych czynników (wynik z tytułu strat i zysków nadzwyczajnych), osiągnięte wyniki w zakresie zysku pozwolą na ukształtowanie poprawnej sytuacji finansowej w przedsiębiorstwie, a samą podwyższenie mienia funduszy przeznaczonych dla załogi (nagrody, fundusz socjalno-mieszkaniowy) czy funduszu rozwoju przedsiębiorstwa. Tu na mówić o realizowaniu się samofinansowania.

Na pozytywne ukształtowanie zysku miały wpływ przede wszystkim realizacja zadań ekonomicznych. W trakcie trwania realizowano zadania przewidywane na poziomie roku ubiegłego, mimo mniejszej liczby taboru jednostki. Ten wynik osiągnięty dzięki wysokim wskaźnikom efektywności technicznej (85,2) i jakości korzystania z posiadanych taborów (78,4), a także obniżeniu wartości zjazdów i straconych w kilometrach.

Bardzo dobrze realizuje się plan trasy autobusowej, chociaż również nie uzyskano planowanej liczby wozów w inwentarze. Na pozytywną sytuację miały jednak wpływ wysoka gotowość techniczna (79,4) i wykorzystania taboru (70,4). Przekroczono zadania nowe: 4 jednostki w wozach 922 tys. w km. W stosunku do roku ubiegłego uzyskano wzrost w szczyt rannym o 100 w szczyt popołudniowy wozów więcej. Obniżono wskaźnik zjazdów i straconych wozów-kilometrów. Taka reakcja zadań rzeczowych w tej części pozwoliła na przewiezienie w 8 miesiącach 422 mln pasażerów w dużo lepszych warunkach niż w roku ubiegłym oraz stworzenie warunków dla sił handlowej przedsiębiorstwa zrealizowania większych dochodów własnych (o 33%).

Istotnym wkładem w te osiągnięcia było wykonywanie prac remontowych i produkcyjnych przez Zakład Sieci, Zakład Naprawy Autobusów, Zakład Naprawy Tramwajów i Zakład Naprawy Ciągłociągów, ale nie bez znaczenia była też sprawnie i wydajna praca służb ruchomych i socjalnych.

Również Zakład Taksówek rykający się z trudnościami w warunkach, realizując zadania w widoku, przekraczając zadania rzeczowe i wartościowe, wydając ze swojej działalności ponadplanowy zysk.

Umowa między Radą Pracowniczą a Związkiem Zawodowym

Wiele komentarzy wzbudzało w minionym okresie nakładanie się kompetencji organów społeczno-politycznych działających w przedsiębiorstwie. Zapewniano, że ma się w tym zakresie ku lepszeniu. Jak gdyby na potwierdzenie tych zapewnień działające przy MPK ciała społeczne o zbliżonym w odczuciu powołanym profilu działania — Rada Pracownicza i Zarząd NSZZ Pracowników MPK — zawarły 20 września br. umowę wyrażającą podział zadań. Jest to dokument takiej wagi, iż powinien dotrzeć do każdego członka załogi, toteż niezależnie od popularyzowania go innymi, mającymi techniczną możliwość wyprzedzenia nas kanałami, publikujemy najistotniejsze postanowienia umowy.

★

§ 1.

1. Rada Pracownicza jako najwyższy roboczy organ załogi współdecyduje w jej imieniu w zakresie zarządzania, planowania i gospodarowania oraz inicjowania nowych przedsięwzięć organizacyjno-technicznych i ekonomicznych.

2. Realizując powyższe Rada Pracownicza uchwała pla-

ny roczne i kontroluje ich realizację a także inicjuje usprawnienia w pracy poszczególnych komórek (pionów) przedsiębiorstwa.

3. Obszarem działania Rady Pracowniczej jest przedsiębiorstwo, pion, zakład, komórka organizacyjna albo też określone grupy problemowe.

4. Spełniając funkcję współdecydenta Rada Pracownicza dostrzega i podejmuje sprawy jednostkowe pracownika wyłącznie w kontekście szerszym, tzn. zakładu (pionu) bądź też problemu i spełnia funkcję reprezentanta pracowników w zarządzaniu i gospodarowaniu.

5. Podstawowym zadaniem Rady Pracowniczej w realizacji polityki społecznej przedsiębiorstwa jest więc: a) współdecydowanie w zakresie właściwego podziału i wyko-

rzystania środków, którymi dysponuje przedsiębiorstwo, a w szczególności: środków na wynagrodzenia, środków na cele społeczne tj. socjalne i mieszkaniowe oraz środków na poprawę warunków pracy; b) tworzenie takich zasad polityki płac i wykorzystania funduszu załogi (zysku), aby w danych warunkach ekonomicznych i gospodarczych środki na wynagrodzenia i wypłaty z zysku były wykorzystane z pożytkiem dla załogi; c) kontrola realizacji przez administrację przedsiębiorstwa podstawowych kierunków polityki społecznej i współdecydowanie o polityce kadrowej na stanowiska kierownicze.

§ 2.

1. Zarząd NSZZ jako najwyższe przedstawicielstwo związkowe w przedsiębior-

stwie opiniuje w imieniu członków związku plany i programy: poprawy warunków pracy i likwidacji zagrożeń, socjalny i ochrony zdrowia załogi, kultury i oświaty, humanizacji pracy, polityki społecznej, polityki płac.

2. Spełniając funkcje powierzone przez związkowców, Zarząd broni interesów pracowników, ich rodzin oraz rencistów i emerytów, w tym głównie w zakresie: spraw socjalno-bytowych, warunków pracy, uciążliwości i zagrożeń, kar i nagród, przeszercewania i podwyżek, rozkładu czasu pracy, poprawy stanu zdrowotności, spraw wynikających z rozszereżenia pracowników, pozostałych spraw indywidualnych dotyczących pracowników, rencistów i emerytów.

3. Obszarem działalności Za-

rzędu NSZZ jest szeroko rozumiana obrona interesów pracowniczych oraz reprezentowanie członków związku wobec organów przedsiębiorstwa.

§ 3.

2. Współpracując ze sobą obie umawiające się strony przestrzegają będą wspólnej zasady:

— Samorząd współgospodarczy i inicjuje przedsięwzięcia organizacyjne w imieniu załogi,

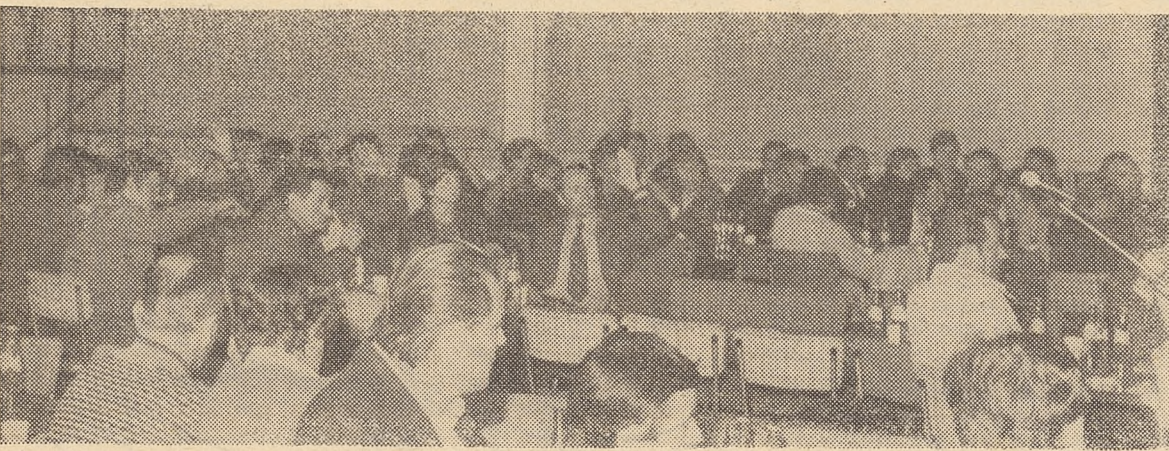
— Związek broni interesu pracowniczego i inicjuje przedsięwzięcia poprawiające warunki pracy, płacy i wypoczynku,

— Samorząd i Związek czuwać będą nad tym, aby świadczenia socjalne dotyczyły wszystkich pracowników MPK.

★

Cytując obszernie fragmenty umowy pominiemy punkty mające znaczenie czysto formalne dla obu umawiających się stron, pragniemy jednak jeszcze zwrócić uwagę na istotne sformułowanie zawarte we wstępie umowy mówiące o tym, iż ma ona „na uwadze podniesienie efektywności działania na rzecz załogi MPK”, spełnienia bowiem tego celu serdecznie życzymy.

(z.z.)



Delegatów Przedsiębiorstwa

W tym przedsiębiorstwie o-
poprawne wyniki rów-
w zakresie wydajności prac-
wyraźnie rzeczowym zada-
nowe w tym zakresie zo-
zwiększone o 12,2%, a w
wartościowym o 24% w
pru do planu.

nia płaca wzrosła o 17,10%
nanku do r. ub. i znajduje
ade we wskaźniku wydaj-
ni. Wydajność pracy w
do roku ubiegłego wy-
wprawdzie średnią płą-
z wzrosła o 26%, nie za-
z jednak prawidłowej
dla wskaźnikowej dla obcia-
jania PFAZ, gdzie ustalony
zysk 6,2% nie jest ade-
do przrostu zadań i
sytuacja została utrzy-
MPK zmuszone byłoby
owadzić na PFAZ ok. 200
pico miałyby określone, ne-
ne skutki w wysokości zy-
ajm samym zmniejszyłoby
woz rozwojowy przedsiębio-
fundusze dla załogi. W
ru z tym przedsiębiorstwo
agdo do władz o ustalenie
mentowego wskaźnika
iającego odpisy na PFAZ,
tawiały się one kwocie ok.
wn zł. Jest to zasadniczy
w MPK do pilnego i po-
tego rozwiązania.

to w tym zakresie działa-
oewnętrzne, ale wiele też za-
nas — przyrost zadań
wmy w możliwie maksy-
ytu stopniu pokonywać do-
ryśowym zatrudnieniem, a
niatkowym, bądź godzin-
dliczbowymi. Z drugiej
sprawa zatrudnienia
adna, bo nadal są braki
ke, podjęto jednak rozwią-
ewewnętrzne, aby problem
żić — idą one m. in. w
o zahamowania nadmier-
ktuacji i wykorzystania
pracy, nie tylko nominal-

ac o prawidłowej reali-
adań trzeba też widzieć
nia. We wrześniu np. wy-
niewykonanie zadań w
tramwajowej, niskie jest
osowanie wykonania planu
ów. Gdyby ta tendencja
ymała, miałyby to wpływ
os, na pogorszenie przewo-
też wysokość dotacji.
yगतelny problemem są
i gospodarka materiało-
ane są trudności zaopa-
we (ogumienie, części), ale
cejszy notujemy wzrost
iw w stosunku do stanu
wykowego o 41 mln zł. U-
ją się też zapasy nie wy-
kie ruchu — może to mieć
ni na uzyskanie kredytów
aych. Przyrost zapasów
adprawdzie pokrycie we-
yte zadań, ale nie usora-
nia to utrzymywania za-
nieprawidłowych na kwo-

tę 13 mln zł (na koniec wrze-
śnia).

Ostatnim z poruszanych w tym
temacie problemów była mody-
fikacja systemu wynagrodzeń w
oparciu o własne rozeznanie, o
czym pisaliśmy w odrębnych
publikacjach.

☆

**Zebrań przyjęło do wiadomości informację o aktualnej sytuacji ekonomiczno-finansowej MPK zwracając uwagę, iż należy dołożyć wszelkich możliwych starań, aby MPK otrzymało właściwy miernik i mechanizm odpisu na PFAZ za 1983 r., ponieważ, przy obowiązującym, dynamiczny rozwój przedsiębiorstwa napotyka na istotną barierę po stronie możliwości odpowiedniego wzrostu środków i w ostateczności możliwości wygospodarowania zysku na rozwój MPK i cele socjalne oraz na to, by w planie na rok 1984 ująć kwestię odpisu na PFAZ w metodzie planowania i rozliczania jednostek organizacyjnych MPK. Po-
stanowiono realizować przyjęty program modyfikacji i porządkowania wynagrodzeń w MPK z uwzględnieniem korekt odnośnie zasad naliczania wysługi i gratyfikacji.**

PROGRAM OSZCZĘDNOŚCI

składa się z dwóch podstawo-
wych części: z programu na rok
1983 i na lata 1984—85. Spój-
nymi założeniami tych części
jest uzyskanie poprawy efekty-
wności działalności gospodarczej
poprzez oszczędności w kosztach
własnych i zwiększenie własnych
dochodów.

Ramowy program oszczędno-
ści czynników produkcji w la-
tach 1984—1985 zawiera 29 te-
matów. Obejmują one działania
z zakresu zmniejszenia zużycia
materiałów, energii oraz przed-
sięwzięcia innowacyjne z zakre-
su postępowania technicznego.

Program ma charakter długo-
falowy, stanowi kontynuację a-
nalogicznych działań z roku 1983.
Okres objęty programem unie-
możliwia precyzyjne określenie
efektów ekonomicznych poszcze-
gólnych zamierzeń. Dlatego dane
podane w programie mają cha-
rakter przybliżony. Z przepro-
wadzonej analizy wynika, że o-
szczędności uzyskane w wyniku
realizacji zadań programu po-
zwolą na obniżenie kosztów o
ok. 51.193 tys. zł łącznie w la-
tach 84—85. Uściślenie danych
nastąpi w ramach opracowanych
rocznych planów techniczno-eko-
nomicznych. Dotyczy to w szcze-
gółności pozycji, dla których nie

podano przewidywanych efektów
w ujęciu finansowym. Uzyskane
środki zostaną przeznaczone na
finansowanie zadań związanych
z rozwojem przedsiębiorstwa a
nie ujętych w dotacji przedmio-
tovej. Zadania ujęte w progra-
mie stanowią winny obowiąz-
ujące wytyczne przy opracowy-
waniu szczegółowych propozycji
zadań planowanych przez po-
szczególne zakłady i traktujące
na lata 1984—85.

☆

**Zebrań uznało za słuszną za-
sadę oddolnego tworzenia pro-
gramu oszczędnościowego, po-
twierdzając jednocześnie, że pro-
gram winien być dokumentem
otwartym na nowe inicjatywy
oszczędnościowe, a efekty osze-
dnościowe w nim ujęte — być
uwzględnione w planach jedno-
stek organizacyjnych w latach
1984 i 1985. Przyjęto zapewnie-
nie Dyrektora, iż w nowym sy-
stemie wynagradzania zawarty
będzie, w oparciu o istniejące
przepisy, system motywacyjny
wiązący realizację programu z
płacami. Zatwierdzając program
Zebrań apeluje do załogi o
czynne włączenie się do jego
realizacji i rozszerzenie zakresu
oraz form podejmowanych za-
dań oszczędnościowych.**

PLAN INWESTYCYJNY

na lata 1984—90 przedstawiony
na forum Zebrania jest bogaty
w ilość propozycji i wysokość
środków. Nie sposób go przed-
stawić w całości, a najistotniej-
sze zamierzenia w tym zakresie
omówiliśmy w poprzednim nu-
merze „Sygnałów”. Ograniczymy
się więc do przytoczenia opinii
Zebrania:

**Wyrażono uznanie dla kierow-
nictwa przedsiębiorstwa za ak-
tywne i efektywne likwidowanie
wieloletnich zaniedbań w zakre-
sie rozwoju zaplecza techniczne-
go i infrastruktury socjalno-by-
towej MPK. Uchwalając przed-
łożony plan inwestycyjny MPK
na lata 1984—90 Zebrań posta-
nowiło wystąpić do:**

● prezydenta m. Krakowa o
opracowanie całościowej konce-
pcji perspektywnego rozwoju
komunikacji miejskiej aglomera-
cji krakowskiej, którego brak
w sposób istotny rzuca nega-
tywnie na rozwój usług świad-
czonych przez MPK i rozwój sa-
meo przedsiębiorstwa;

● Rady Narodowej m. Krakowa o
zapewnienie środków na
podstawowe zadania inwestycyj-
ne MPK finansowane z budżetu
terenowego;

● Ministerstwa oraz Komisji
Planowania przy Radzie Mini-

strów o opracowanie centralne-
go programu rozwoju komunika-
cji szynowej w Polsce, finan-
sowanego z budżetu państwa;

● załogi MPK o aktywne
wsparcie działań mających na
celu wygospodarowanie maksy-
malnego funduszu rozwoju, z
którego finansowane będą inwe-
stycje własne.

Z WYSTĄPIEŃ W DYSKUSJI

Bogdan Musielewicz — zastę-
pca dyrektora ds. ekonomicznych
Zarządu Gospodarki Komunal-
nej i Mieszkaniowej:

Rozmawiamy z innymi pozycji
niż dotąd. Rozmawiają gospodar-
cze przedsiębiorstwa — Zarząd
prze staje być dobrym wujkiem.
Łączy nas wspólny rozrachunek
gospodarczy. Rada Pracownicza
ma kompetencje żądania od wła-
dzy, dla zabezpieczenia intere-
sów przedsiębiorstwa i załogi.
Ten nowy stosunek organizacji
założycielskiej i przedsiębior-
stwa ma wyraz w dokumentach
przedstawionych na forum Ze-
brania. Wynika z nich, że po-
dejmuje wspólne działania
dla wyprowadzenia komunikacji
miejskiej na lepszą drogę.

Odpowiadając na pytania dy-
skutantów dyrektor Musielewicz
stwierdził, iż dotacja stanowi
wyrównanie funkcji społecznej,
którą podjęło MPK i nie kłóci
się ona z zyskiem. PFAZ, w u-
proszczeniu, to fundusz, który



miał regulować nadmierne za-
trudnienie, a takowe jest w du-
żej grupie pracowników niepro-
dukcyjnych. Jego pierwotna idea
nie jest przekształcona i będzie to
niejako podatek od wynagrodzeń,
ale i mechanizm regulujący wy-
sokość funduszu plac w przed-
siębiorstwie. Ustalono 6,5 proc.
wolnego od podatku funduszu
plac, co na pewno nie przystaje
dokładnie do zadań i działalno-
ści MPK. Ow procent ustalony

jest administracyjnie, ale taka
jest konieczność — hamowania
sztucznego i nadmiernego wzro-
stu funduszu plac, z tym, że wła-
dze podejmą w tym względzie
korekty.

Odnosnie do uchwalonego przez
Zebranie statutu przedsiębior-
stwa dyrektor Musielewicz
stwierdził, że uzyskał ten doku-
ment wstępną akceptacją organu
założycielskiego.

Tadeusz Trzmiel — dyrektor
naczelny MPK, w trakcie uza-
sadniania niektórych wniosków,
jakie znalazły wyraz w cytowa-
nych uchwałach Zebrania, oraz
ustosunkowywania się do po-
szczególnych głosów w dyskusji,



zareplikował sformułowanie dy-
rektora Musielewicza dotyczące
nadmiernego zatrudnienia pra-
cowników nieprodukcyjnych.
Stwierdził m. in.: MPK oddaje
co roku o 100 autobusów więcej
do użytku pasażerów, zwiększo-
no znacznie plan wpływów i je-
go realizację. To, że codziennie
na miasto wyjeżdża 435 autobu-
sów i 225 pociągów tramwajo-
wych, zawdzięczać należy ogrom-
nemu poświęceniu załogi MPK.
Wśród tej załogi jest tylko 12
proc. tzw. pracowników niepro-
dukcyjnych, ale to określenie
wielce umowne, gdyż w tym pro-
centcie mieści się armia mistrzów,
nadzoru, kontrolerów, a więc lu-
dzi, bez których nie mogłaby za-
istnieć nasza „produkcja”. Trze-
ba też inaczej spojrzeć na wy-
korzystanie czasu pracy w MPK,
gdyż w przypadku motorniczych
i kierowców jest ono tak specy-
ficzne, że nie wytrzymuje po-
równania z żadnym innym zawo-
dem.

Na zakończenie tej nietypowej
relacji warto zacytować wy-
mowne sformułowanie przewo-
niczącego Rady Pracowniczej
MPK Andrzeja Kochana, który
podając informację o bieżących
pracach Rady powiedział:
„Współpraca Rady z Dyrekcją
napawa optymizmem — to nie
wrogi ciała, a harmonijnie
współdziałające”.

Zanotował: Z. ZYGMA
Fot. STANISŁAW TYRAN

tego Inspekto-
Pst nie od dzi-
jak zawieszenie
dny zawodowych
odnie zaprzesta-
zi przedtem zaś
czalania wzbui-
owie, pojawiały
nie, określające
na, zakres dzia-
kolejnego nad-
na pracy.
awnej Inspekcji
a czerwca br.
J. 63 z 30.06.83);
ca się Uchwała
P. Wytyczne w
wyborów spo-
ci pracy” oraz
ności społecz-
ny”. W świe-
ch do czasu wy-
snać inspekto-
ych związków
stało się w
nspektor pracy
nie 27 stycznia
m NSZZ Prac.
stawa może on
ca 1984 r. I
formujemy sze-
bliższych nu-
nie czekając
s, jakim będą
wiliśmy wy-
dokumentów

O uprawnieniach Społecznej Inspekcji Pracy

kilka najistotniejszych postanowień,
gdyż spotkaliśmy się z wieloma py-
taniami świadczącymi o niedocenianiu
tak ważnej komórki, jaką jest
SIP i czasem o zupełnej nieświad-
omości, czym ona istotnie jest i
jakie ma kompetencje. A trzeba za-
znaczyć, że zgodnie z nową ustawą
są one znacznie szersze; szersze są
tak uprawnienia, jak i możliwości
działania.

**SIP jest służbą społeczną pełnią-
cą przez samych pracowników i w
ich interesie. Kierowana jest przez
zakładową organizację związkową,
której w tym zakresie ustawa tak-
że daje większe niż dotychczas up-
rawnienia. M. in. Związek decy-
duje o strukturze SIP w zakładzie,
organizuje wybory, uchwała ich re-
gulamin, wnioskuje o wynagrodze-
nie ryczałtowe dla inspektorów, za-
twierdza plany, a potem ocenia ich
realizację.**

**W zakres działania SIP weszły
teraz wszystkie zagadnienia prawa
pracy, może obecnie występować do
dyrekcji o natychmiastowe usunię-
cie zagrożeń i zaleci zatrzymanie
stwarzających zagrożenia prac i ur-
ządzeń. Wykonanie takiego zalece-**

nia podlegać będzie kontroli Pań-
stwowej Inspekcji Pracy. Nowym
uprawnieniem jest możliwość zwró-
cenia uwagi pracownikom, a w ra-
zie niesposobności tych uwag
(oczywiście dotyczących przestrze-
gania bhp i przepisów SIP) możliwość
wystąpienia do przełożonego pra-
cownika o odsunięcie go od pracy
i poddanie przeszkoleniu.

Rozszerzona też została ochrona
prawa społecznego inspektorów
pracy. SIP zachowuje prawo do
udziału we wszystkim co dotyczy
ochrony pracy w zakładzie (udział
w komisjach powypadkowych, opi-
niowanie zakładowych planów po-
prawy warunków pracy, planów
rehabilitacji zawodowej, udział w
kontrolach przeprowadzanych przez
PIP).

Sumę przepisów centralnych da-
łoby się na użytek zakładowego
podwórka sformułować ogólnie w
ten sposób, iż SIP ma się zajmo-
wać przede wszystkim problemami
wynikającymi ze specyfiki zakładu,
oddziaływaniem na administrację
zakładową pod kątem poprawy wa-
runków pracy, zwłaszcza bezinwe-
stycyjnymi metodami — prostymi

i dającymi szybkie efekty w wyni-
ku działań organizacyjnych. Ma się
także zajmować oddziaływaniem na
pracowników, np. skłaniać do sto-
sowania ochrony osobistych, kształ-
tować zachowania zgodne z wyma-
ganiami ochrony pracy, przeprowa-
dzać uświadamianie o konieczności
okresowych badań lekarskich (oczy-
wiście przy pełnej pomocy zakła-
dowej służby zdrowia).

Użyteczne zapewne będą dokony-
wane przez SIP okresowe oceny sta-
nu bhp i zachorowalności na cho-
roby zawodowe. Nie wdajemy się w
ocenę uczciwości i zgodności z in-
tencją przeprowadzanych dotychczas
(przed styczniem 83) przeglądów
stwierdzając, że w świetle nowych
uprawnień SIP przeglądy te mogą
i zapewne będą efektywniejsze, bę-
dą istotnym narzędziem oddziały-
wania załogi na kształt zakładu,
jego plany eksploatacyjno-produk-
cyjne i rozwojowe.

Chcielibyśmy zwrócić uwagę na
bardzo ważne zadanie SIP, dotąd
nie kojarzone z tą komórką: kon-
trole przestrzegania prawa pracy,
popularyzacje jego znajomości, eli-
minację łamania jego postanowień.

Wiele jest przecież skarg dotyczą-
cych wynagrodzenia za pracę i in-
nych świadczeń wynikających ze
stosunku pracy (np. z tytułu wy-
padków przy pracy i chorób zawo-
dowych), czasu pracy (zwłaszcza za-
trudnienia w godzinach nadliczbo-
wych i przepisów o urlopach), wa-
runków pracy kobiet i młodocia-
nych, itp. To, że skarg tych jest
wiele (zwłaszcza tych szepczanych)
nie przesądza o ich zasadności, gros
ich wynika z nieznajomości prze-
pisów, toteż SIP może odegrać ro-
lę wiarygodnego mediatora, a wcześ-
niej informatora, dla poprawy sto-
sunków na styku pracownik-admini-
stracja. Uwaga ta dotyczy także
i innych skarg pracowniczych —
pojęcie warunków pracy jest ho-
wiem bardzo pojemne.

Jak widać, zakres zadań SIP jest
ogromny, ale też nowe uprawnienia
społecznej inspekcji są rzeczywiście
potężną bronią pracowników. Zdaje
sobie z tego sprawę Związek Za-
wodowy i zapewne będzie ją bron-
nił. W przypadkach koniecznych,
poprzez SIP, operować. Chodzi jed-
nak o to, aby zdali sobie też z te-
go sprawę wszyscy pracownicy, aby
zrozumieli, że obecna SIP powstała
i będzie działać w ich interesie i
to bez względu na przynależność
związkową.

(Z. ZYG.)



Fot. ANDRZEJ KADZIOLKA

Trzy głosy w sprawie sanatoriów

Ocena stanu zdrowotności naszego społeczeństwa na nie-dawno odbytym posiedzeniu plenarnym Sejmu, nie wypadła najlepiej. Poruszana była między innymi sytuacja krakowskiego makroregionu, zaturowanego przez przemysł i wyjątkowo niekorzystnego dla zdrowia i życia jego mieszkańców.

Daleka jestem od relacjonowania obrad Sejmu w powyższej jakże ważnej dla każdego człowieka sprawie. Zbiegiem okoliczności, właśnie wtedy kiedy o obradach Sejmu na powyższy temat czytałam w codziennej prasie, zadzwonił telefon. Jak się okazuje była to interwencja starszego człowieka, emeryta, byłego długoletniego pracownika MPK, poważnie zresztą chorego. Starszy pan uskarżał się, że na sanatorium czeka już pół roku i stracił nadzieję, że jeszcze w tym roku pojedzie się leczyć. I jak każdy człowiek starszy i chory, myśli, że tylko nim się już nikt nie przejmie... że na pewno inni załatwiani są inaczej.

Aby interweniującemu móc wyczerpująco na temat przydziału miejsc w sanatoriach i długości oczekiwania na skierowanie odpowiedzieć, musiałam sama się na ten temat coś dowiedzieć. Pierwsze kroki skierowałam do kierownika Zakładowej Przychodni MPK dr Lidii Pilzak. Po nawietleniu sprawy z jaką przyszedłam otrzymałam taką odpowiedź...

„Pracowników MPK podzielić należy, jeżeli chodzi o możliwości korzystania z sanatoriów, na dwie grupy. Jedną, to pracujących na stanowiskach zaliczanych do szkodliwych, w tym kierowcy motorniczowie,

którzy z sanatoriów korzystać mogą rokrocznie i to w ramach L-4. Otrzymują je bardzo szybko, przeważnie w terminie miesięcznym, a ich rozdziałem zajmuje się jednostka nadrzędna w Warszawie. Do drugiej grupy należą wszyscy inni pracownicy, emeryci i renciści, którzy obecnie oczekują na wyjazd do sanatoriów bardzo długo. Często po pół roku i więcej. Jest to stanowczo za długo. Czy choź powinni rokrocznie korzystać z sanatorium? To zależy. W przypadku choroby układu krążenia czy chorób kosztownych... powinni.”

Z badaniami od lekarza kierującego pacjenta do sanatorium przychodzi pracownicy, emeryci i renciści do Wydziału Socjalno-Bytowego. Samodzielny referent, Anna Stręk, wypełnia wniosek sanatoryjny i kieruje zainteresowanego wyjazdem i leczeniem do Komisji ds. Zarządu Majątkiem Związków Zawodowych dla pracowników gospodarki komunalnej i terenowej mieszczącej się w Krakowie przy Placu Szczepańskim 3. Pani Anna Stręk mówi...

„Nie powiedziałabym, że rokrocznie jeżdżą z naszego przedsiębiorstwa do sanatoriów jedne i te same osoby. Życzylibyśmy sobie mieć z powrotem tak jak to dawniej było, pulę miejsc sanatoryjnych. My przecież bardziej znamy pracowników. Mamy wiele osób już niemłodych, wypracowanych i o nie najlepszym zdrowiu.”

Z kolei trafiłam do Komisji ds. Zarządu Majątkiem Związków Zawodowych, a oto co w interesującej mnie sprawie usłyszałam od Heleny Opach i Wiesława Krawczyńskiego:

„Rozdzielnictwem sanatoryjnym zajmuje się specjalna komisja przy Radzie Ministrów ds. Zarządu Majątkiem byłych związków zawodowych. Pula jaką my otrzymujemy, przeznaczona jest na trzy województwa — Kraków, Tarnów i Nowy Sącz. Prócz przedsiębiorstw wchodzących w skład gospodarki komunalnej, które obejmujemy rozdzielnictwem miejsc w sanatoriach, wchodzi przedsiębiorstwa handlu i usług, sektor nieuspołeczniiony — rzemieślnicy, pracownicy firm polonijnych, agenci i niektórzy dozorczy domów. Na przykład na lipiec otrzymaliśmy w br. 91 skierowań do różnych sanatoriów z czego MPK przyznał nam 23 miejsca, na sierpień z 42 skierowań, MPK przypadało 12, na wrzesień z 75 dla MPK 21. Zbyt długie oczekiwanie na wyjazd do sanatorium, spowodowane jest przede wszystkim brakiem 250 niezakończonych skierowań jakie przejęlibyśmy od byłych związków. Ponad pół roku na wyjazd do sanatorium oczekuje obecnie 220 osób, od trzech miesięcy do pół roku — 200 osób, a do trzech miesięcy prawie 300. Ponieważ najwięcej o leczenie sanatoryjne stara się osób ze schorzeniami reumatycznymi i układu krążenia, toteż najdłużej oni muszą na miejsce czekać. W świetle powyższego jest apel do lekarzy aby tylko naprawdę ludzi chorych kierować na leczenie sanatoryjne i nie wypisywać im wniosków przed upływem roku od poprzedniego pobytu”.

Wypowiedz ostatnia wyjaśnią interweniującemu w naszej redakcji powód długiego oczekiwania na miejsce w sanatorium. (M.B.)

Utarło się tak w naszym społeczeństwie, iż ciągle ktoś do kogoś ma pretensje, iż na niego pracuje. Dość drastycznie to zjawisko występuje w systemie reformy gospodarczej. Nastąpił generalny atak na tak zwanych urzędników. Jak to zwykle w takich wypadkach bywa, nie brak tutaj skrajności. Problem leży chyba w kompleksach naszej świadomości z jednej strony i niedocenianiu tego co robi inni z drugiej. Jest tu chyba coś z kultu „białych rąk”. Kto wie, czy to nie pozostałość z przeszłości — nie zawsze wolnej przecież, gdy to tę czarną robotę musiał wykonywać najczęściej autochton? Pogardliwa forma urzędnika w sławetnych zaręczawkach pokutuje do dziś, chociaż jest on często utożsamiany z awansem społecznym. Może to stąd szeregowanie pracy na mniej i bardziej ważną? Może stąd poczucie części urzędników o własnej wartości i nieomylności, a może samoobrona? W naszym Przedsiębiorstwie, jak każdym innym, istnieje grupa ludzi tak zwanych nieprodukcyjnych. Nie wnikać w

Refleksje (prawie) osobiste

Pan na zagrodzie

to, czy jest ich za mało czy za dużo, bo to już osobny problem. Dość często słyszę krytyczne uwagi o tych „darmozjadach z Brożka”, którym my fizycznie musimy płacić pensję z zysku przez nas wypracowanego. A gdyby tak sprawę odwrócić? Czy możliwy byłby ten zysk, ba ta praca produkcyjna, gdyby ktoś nie postarał się o ubrania, robocze, sprowadzenie młotków i maszyn, załatwienie chociażby zup regeneracyjnych, załatwienie i wysłanie nas na wczasy, obciążenie i wypłacenie nam, w konsekwencji chociażby tego zysku? Tym wszystkim zaj-

mują się „darmozjad z Brożka” i rozdziałają do poszczególnych zakładów, których zadaniem jest produkcja. Założeniem jest, by kierownicy w zakładach nie tylko czuli się gospodarzami ale też i załogę dopuszczali do współgospodarzenia. Rzecz w tym, by robić to na tyle umiejętnie, by nie zgubić w tym wszystkim wkładu pracy innych, chociażby tych przysługujących „darmozjadów”, uznać także zdanie innych, nie z tego zakładu wprawdzie, ale z tego przedsiębiorstwa. Może i oni mają też swoje racje? Tymczasem dzieje się często tak, że to, co pozytywne, to my, a że — to oni. Na ogólny efekt końcowy składa się szereg efektów wprawdzie, ale bez których sukces nie byłby możliwy, a może i atmosfera w poszczególnych zakładach nie mogłaby być dobra? Wprawdzie na tę ostatnią decydujący wpływ ma kierownik, ale nie robić nic w złym klimacie ogólnym. Może przy okazji przeświadczenia własnej wartości i nieomylności warto by było pomyśleć i o tym? (fis)

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



DO REDAKCJI „SYGNAŁÓW MPK”

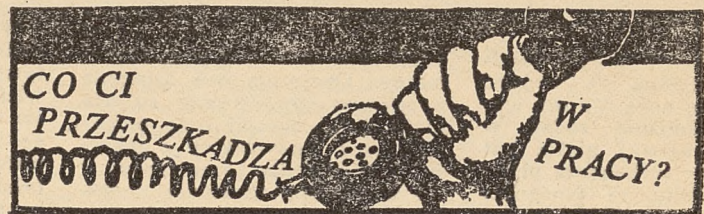
Pisałem już do Wydziału Socjalnego dyrekcji MPK, że jest małe zainteresowanie hotelami pracowniczymi — skoro dyrekcja płaci za hotel to powinna wymagać, by pracownik miał odpowiednie warunki do mieszkania i wypoczynku. Zwłaszcza kierowca autobusowy i motorniczy. Ich praca wymaga przecież ciągłej czujności i koncentracji. Pasażerowie reagują na każdy błąd uczyniony przez kierowcę, ba, czasem interweniuje milicja. Praca jest ciężka i odpowiedzialna, dużo kierowców rezygnuje z niej. Tym bardziej więc powinno się dbać o odpowiedni wypoczynek. Są tacy pracownicy, którzy mieszkanie w hotelu traktują jako miejsce chwilowego zatrzymania się, większość rzeczy osobistych mają w domu rodzinnym i tylko korzystają z łóżka do spania, ale są i tacy, którzy pokój w hotelu traktują jak normalny dom, mieszkają dłużej, mają rzeczy osobiste, ubrania, książki, gazety itp. i chcieliby to gdzieś pomieścić. W piśmie do Dyrekcji pytałem czy w umowie z Dyrekcją Hotel jest wyszczególnione jaki metraż przysługuje pracownikowi. Metrażu w hotelu nie można porównać z metrażem mieszkania kwaterekowego, bo tu bierze się pod uwagę wszystkich członków rodziny. Ile płaci pracownik, do tego dopłata zakładu, za miejsce w hotelu? Nie możemy równać hoteli pracowniczych do koszar wojskowych. Nie mamy przy hotelu żadnego sklepu, nie mamy stołówek. W pokojach nie ma szafek na bieliznę osobistą. Każdy ma przecież koszule, spodnie, kałesony, chusteczki do nosa, buty, półbuty, skarpetki i to trzeba gdzieś ułożyć. Są tacy co mają książki i nie mają ich gdzie trzymać. Jeżeli przyjdą do mnie koledy mogą usiąść tylko na łóżku. Właściwie to nie mają nawet po co przychodzić, bo wg „linii granicznej” brak dla nich powierzchni. We dwóch mamy około 10 m kw., czyli po 5 na osobę. Odliczając miejsce pod sprzęt hotelowy zostaje nam przejście do łóżka, szafy i do drzwi.

STEFAN GIEŁŻECKI

Za pośrednictwem „Sygnałów MPK” pragnę złożyć podziękowanie kierownikowi Zakładu Zaopatrzenia, panu Bogdanowi Laskowskiemu za rzetelne i sprawne załatwienie reklamacji złożonej przeze mnie, a dotyczącej złej jakości i ilości dostarczonych ziemniaków. Ziemniaki otrzymałem 27 września br. późnym wieczorem. Nazajutrz stwierdziłem, że 50 proc. ziemniaków nie nadaje się do użytku i do 200 kg brak 17 Reklamację przyjęto i 4 października sam pan Laskowski pofatygował się, by stwierdzić stan na miejscu. Bez żadnych uwag, ziemniaki w drugim dniu wymieniono ku mojemu zadowoleniu. Pragnę jeszcze raz podziękować za sumienne i szybkie załatwienie sprawy. Jednocześnie nadmieniam, że gdyby wszyscy tak reagowali na krzywdę bliźniego, żyłoby się lepiej.

Z poważaniem

Emeryt TADEUSZ DUBUS



Taczkami — aż ręce rozbola

Przy ulicy Rzemieślniczej, na terenie MPK, od wielu lat znajdowała się stacja paliw, a że czynna była przez całą dobę, stanowiła bazę wygodnego zaopatrywania się w paliwo przede wszystkim dla MPK-owskich taksówek osobowych. Eksploatowana przez wiele lat, wymagała już modernizacji. Wszystkie prace związane z jej przebudową powierzono Zakładowi Budowlanemu. Opracowany harmonogram robót przewidywał zakończenie modernizacji na 14 października br. Pracownicy Zakładu Budowlanego, zdając sobie sprawę z ważności wykonywanej przez siebie budowy, zdecydowali się na przyspieszenie prac i oddanie jej parę dni wcześniej.

I na tym można by tę sprawę zakończyć, gdyby... nie utrudnienia na jakie załoga Zakładu Budowlanego napotkała

przy wykonywaniu swojej pracy. Utrudnienia, które trudno zaliczyć do obiektywnych. O-tóż, zamówiony w odpowiednim terminie piasek, dostarczony został przez Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego na plac budowy z trzydniowym opóźnieniem, a kiedy pracująca przy modernizacji stacji paliw załoga prosiła o spychadłowąkę do przerzucenia otrzymanych i zrzuconych 100 ton piasku o kilkanaście metrów dalej, kierownik ZTS Józef Kudlek stwierdził, że... „można przewieźć go tak samo dobrze taczkami” i... potrzebnego sprzętu nie przydzielił.

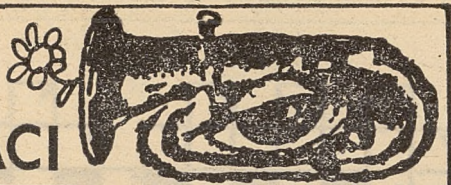
Nie było więc innego wyjścia. Ludzie z brygady Pawła Czarnika, w skład której wchodzi Andrzej Czernichowski, Mieczysław Balon, Tadeusz Młodawski i Krzysztof Nowiński, pod nadzorem mistrza Głuzu, pracowali przez dwa dni bez przerwy do godziny 18.00, przy ładowaniu łopatami piasku na taczki, przewożeniu go kilkanaście metrów dalej i zrzućaniu z powrotem na ziemię.

Pytanie czy nie szkoda było czasu i rąk, które wieczorem stawały się tak opuchnięte, że trudno było nimi poruszać? A tak pięknie przecież się mówi, że żyjemy w dobie, kiedy pracę ludzkich rąk zastępują maszyny. Czy zawsze? W tym przypadku ludzie pracowali przecież jak za „króla Cwiczka”.

*

Sprawdzając powyższe dane u kierownika ZBL inż. Zdzisława Klimka, usłyszałam... „to wszystko jest zgodne z prawdą, ale proszę o tym nie pisać, później o nic się nie doprosimy...”. Mimo wszystko napisałam i wierzę, że właśnie dlatego będzie inaczej. (M. B.)

NASI JUBILACI



Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia zdrowia, dalszych owocnych lat pracy a także wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy pracownikom, którzy we wrześniu br. obchodzili Jubileusz pracy w MPK.

30 lat

JAN TUTSCH — Zakład Zaopatrzenia Materialowego
WŁADYSŁAW CIĘŻAREK — Zakład Napraw Tramwajów
STANISŁAW STASIK — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta

20 lat

TEODOR DUDEK — Zakład Taksówek
JÓZEF SALAMON — Zakład Eksploatacji Autobusów Płaszów
ADAM ŚLIWA — Zakład Napraw Autobusów

15 lat

ZDZISŁAW AUGUSTYN — Zakład Napraw Tramwajów
MARIA BARTYZEL — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
JANUSZ BUGAJ — Zakład Taksówek
TADEUSZ DOMINIAK — Zakład Taksówek
ADAM GAJDA — Zakład Taksówek
JAN KOPER — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
WŁODZIMIERZ GOLDA — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
ANDRZEJ KOWALIK — Zakład Napraw Tramwajów
MARIAN KOWALÓWKA — Zakład Taksówek
ELŻBIETA KOZACZ — Zakład Napraw Tramwajów
STANISŁAW KUCHARSKI — Zakład Napraw Tramwajów
STANISŁAW NOWAK — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego
JERZY SOŚNICKI — Zakład Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu
JÓZEF ŚLIWA — Zakład Taksówek
GENOWEFA TKACZYK — Zakład Taksówek

ANDRZEJ ZACHUTA — Zakład Napraw Autobusów

10 lat

ZDZISŁAW ADAMCZYK — Zakład Napraw Tramwajów
ZBIGNIEW BŁAUT — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
RYSZARD BUDZYŃ — Zakład Taksówek
PIOTR DUDA — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce
MARIAN DZIWIŚ — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
ANDRZEJ GOLDA — Zakład Napraw Autobusów
KRZYSZTOF GRUDZIŃSKI — Zakład Taksówek
KAZIMIERZ HEBDOWSKI — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
STANISŁAW ANTONI JASEK — Zakład Nadzoru, Kontroli i Utrzymania Ruchu
JOLANTA KOCUR — Zakład Napraw Tramwajów
TADEUSZ KORNECKI — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
JANUSZ MAKUŁA — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka
JAN MACHALSKI — Zakład Napraw Tramwajów
WŁADYSŁAW MICHAŁSKI — oddelegowany do ZZ ZSMP
KAZIMIERZ MISIAK — Zakład Taksówek
ZBIGNIEW PISKORZ — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego
MAREK POPIELAWSKI — Zakład Taksówek
GRAŻYNA RYCHTARSKA — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta
MICHAŁ SAGAN — Zakład Taksówek
JANUSZ SAS — Zakład Napraw Autobusów
KAZIMIERZ STACH — Zakład Taksówek
ROMAN STANIK — oddelegowany do ZZ ZSMP
ANDRZEJ TUREK — Zakład Napraw Tramwajów
JERZY TYLEK — Dział Teleinformatyki
ADAM WIERZBA — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze
JAN WÓJCİK — Zakład Napraw Tramwajów

Wspomnienie z Rajdu

W celu uczczenia 40. rocznicy powstania Ludowego Wojska Polskiego, Zarząd Zakładowy ZSMP, w dniach od 30. 09. do 2. 10. 1983 r., zorganizował III etap IV Rajdu Na Raty Młodzieży MPK Kraków. Honorowy Patronat nad Rajdem sprawowali: dyrektor Stanisława Kostro oraz Janusz Litwicki — prezes Zarządu NSZZ Pracowników MPK Kraków.

Tym razem młodzi turyści MPK wybrali się w Tatry. W dniu 30. 09. w piątek o godz. 17.00 nastąpił wyjazd z Krakowa. O godz. 19.30 przyjechaliśmy na miejsce, do Cichego Górnego, gdzie na kwaterach prywatnych, u gościnnych górali, rozlokowaliśmy się na nocleg. W drugim dniu Rajdu o godz. 9.30, wyruszyliśmy na trasę z Doliny Chochołowskiej przez Przełęcz Iwaniacką do Doliny Kościeliskiej. Na trasie towarzyszył nam góral z Cichego, Stanisław Skik, który gwarą góralską opowiadał nam co widzimy i pokazywał najciekawsze miejsca. Najmłodszym turystą na trasie był 2,5-letni syn pana Litwickiego — Przemek. Z Doliny Kościeliskiej przejechaliśmy autokarem do Zakopanego na obiad, po zjedzeniu którego wróciliśmy do Cichego Górnego. Po zmroku spotkaliśmy się na ognisku, przy którym wspólnie upiekliśmy barana i przy dźwiękach kapeli góralskiej oglądaliśmy występ zespołu regionalnego z okolic Cichego. W niedzielę, która była ostatnim dniem Rajdu, pojechaliśmy autokarem do Włosienicy, skąd pieszo udaliśmy się do Morskiego Oka, gdzie przy pięknej pogodzie podziwialiśmy panoramę najwyższego szczytu w Polsce — Rysy oraz monumentalnego i groźnego — Mnicha. Następnie przyjechaliśmy do Zakopanego i po obiedzie zjedzonym w restauracji „Morskie Oko”, wróciliśmy we wspaniałych humorach i wypoczęci do Krakowa.

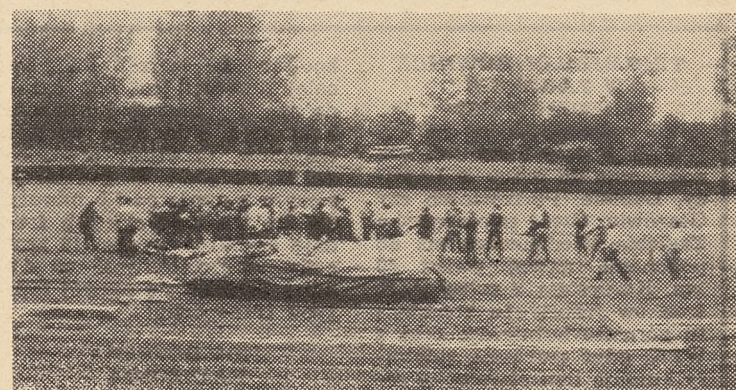
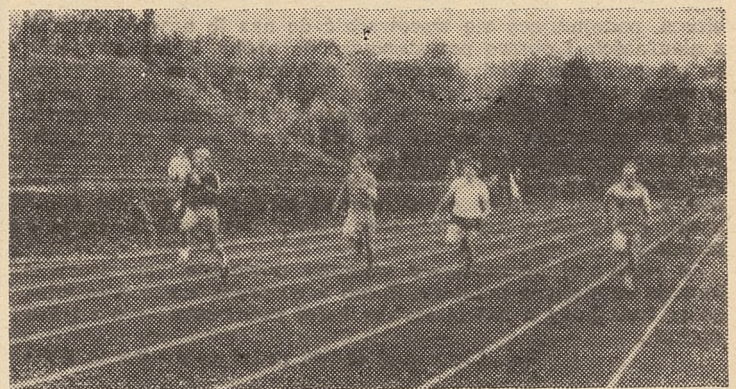
ADAM WIERZBA

Szczerze i uczciwie

Tego jeszcze nie było! Z-ca kierownika Działu Kadr wyraził na Komisji Przyjęć zdziwienie w stosunku do kandydata na pracownika naszego przedsiębiorstwa: „I za takie marne pieniądze chce Pan tu przyjść? To się Panu przecież nie opłaca! Przy dzisiejszych kosztach utrzymania?” — Ciekawe czy to nowa polityka kadrowa w przedsiębiorstwie? Podejrzewamy, że tak! — A sio natręci! A sio!



W poprzednim numerze przekazaliśmy wyniki Spartakiady Letniej Pracowników MPK. Obecnie — kilka zdjęciowych migawek STANISŁAWA TYRANA z tej udanej imprezy.



Zakładowy turniej tenisa

Po całorocznych treningach tenisistów na korcie ZGKiM w Sciejowicach, odbył się 8 października zakładowy turniej tenisa pracowników MPK i ich rodzin, zorganizowany przez ognisko TKKF „Tramwajarz”. Zgodnie z regulaminem, rozgrywki przeprowadzono w singlu i deblu.

W klasyfikacji zespołowej zwyciężył Zarząd Przedsiębiorstwa — 42 pkt., przed Szkołą

Przykładową — 29 pkt., dalsze miejsca zajęły ZNA, ZAB, ZAW, ZBL.

W klasyfikacji indywidualnej — 1 miejsce Henryk Puchala (ZSZ), 2 miejsce — Jacek Tora (ST), 3 miejsce — Tomasz Posiewka (DZ).

W deblu — 1 miejsce Sułkowski — Puchala, 2 m. — Fanrych — Posiewka, 3 m. — Maniecki — Tora.

Do wszystkich którym los zwierząt nie jest obojętny!

Miesiące dobroci dla zwierząt

Każde zwierzę ma prawo oczekiwać od człowieka poszanowania, opieki, ochrony. Zwierzęta i ptaki żyjące w najbliższym otoczeniu człowieka są bogactwem Jego doznania psychiczne, są pożytecznym elementem wychowawczym.

Zanim sprowadzisz do domu psa czy kota lub inne zwierzątko, zastanów się czy będziesz mógł otoczyć go niezbędną opieką.

Nie dopuszczaj do zbędnego rozmnażania psów i kotów, którym nie jesteś w stanie zapewnić właściwej opieki.

Nie wypuszczaj psa samego na ulicę, by nie pomyślano, że jest bezpański — unikniesz konfliktów z otoczeniem, zaoszczędzisz psu cierpienia, wypadków ulicznych, kradzieży czy zagubienia.

Kot jest Twoim sprzymierzeńcem, broniąc Twojego mienia przed gryzoniami. Dokarmiając koty na podwórkach czy w piwnicach utrzymuj czystość w miejscu karmienia i dodawaj do pokarmu środki zapobiegające nadmiernemu rozmnażaniu się, które otrzymasz bezpłatnie w Towarzystwie.

Karmiąc ptaki — rób to w miejscach wyznaczonych przez Gospodarza Domu lub w osiedlowych karmikach, nie wyrzucaj resztek jedzenia i chleba z okien i balkonów.

Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami zwalcza okrucieństwo i propaguje humani-

tarny stosunek do świata zwierzęcego, prowadząc Schroniska dla Bezdomnych Zwierząt i Ptaków, punkty weterynaryjne, organizuje i finansuje dokarmianie zwierząt i ptaków.

Jeśli zauważysz jakiegokolwiek przejawy dręczenia lub znęcania się nad zwierzętami zgłoś do Towarzystwa.

Jeśli znajdziesz bezdomne zwierzę, zaopiekuj się nim lub odprowadź do Schroniska dla Bezdomnych Zwierząt — Kraków, Wioślarska 24, tel. 22-04-72.

Przemieniajmy nasze serca — z kamiennych na żywe serca odpowiadające dobrocią na które czekamy.

Apelujemy do Społeczeństwa o współdziałanie i wstępowanie w szeregi Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami.

W Miesiącu Dobroci dla Zwierząt, każdy może przyczynić się do poprawienia losu zwierząt, przekazując nawet najskromniejszy datkę na działalność Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami.

Zapewniamy, iż kwoty wpłacone na konto Miesiąca Dobroci dla Zwierząt będą użytkowane zgodnie z ich intencjami.

Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami
O/W Regionu w Krakowie
Kraków, Westerplatte 4, tel. 22-44-65
Konto PKO I/O Kraków 35510-9263-132

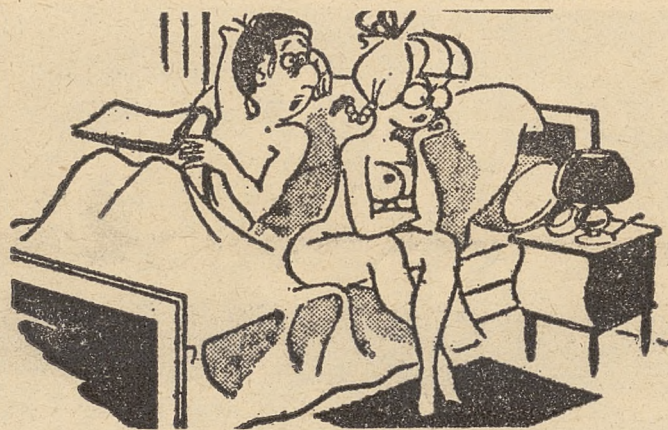
O czym marzyli nasi pradziadkowie

Dziś, kiedy marzą nam się metra, a bodajby i trolejbusy, może warto przypomnieć, jak skromne były wymogi naszych pradziadków przed stu laty. Mniej więcej w takiej odległości czasowej zjawiał się w Warszawie pierwszy omnibus, którym za 10 groszy można było się przejechać od placu Teatralnego do placu Trzech Krzyży i wtedy to tak wita ukazanie się nowego środka lokomocji jedno z pism warszawskich:

„Omnibussy, znane i rozpowszechnione we wszystkich znaczących stolicach Europy, u nas były dotąd marzeniem i ukazywały się w snach przyjemnych tym wszystkim, którzy pozbawieni możliwości bądź przynęcenia rozbałamuconych do rozżarku skromną jednokursową zapłatą, bądź też zbyt ubożdy, ażeby i taką nawet 40-groszową kwotkę zapłacić, pragnęli, ulżyć nieco strudzonym nogom po niedzielnej w aleach (!) przechadzce. Dzisiaj już ci wszyscy niefortunni piechurzy mogą mieć nadzieję, że przy rozmnożonej liczbie omnibusów będą mogli w święto zajechać aż do alei i stamtąd po odbytej przechadzce powrócić do miasta, zapłaciwszy za taką podwójną przejażdżkę tylko groszy 20. Patrząc na ten jedyny omnibus, który odważył się kursować stale po Warszawie, widząc jego szczupłą budowę, pomyśleliśmy, że szanowny przedsiębiorca, podejmując się wprowadzić do nas tę nowość, musiał z nieufnością i obawą przystępować do próby. Teraz, gdy próba się powiodła, i gdy wszystkie miejsca w tym koczującym powozie stale są zajęte, z żalem wielu jeszcze innych, na próżno dostać się tam pragnących pasażerów, mniemamy, iż liczba takich omnibusów pomnoży się wkrótce i że w rozmaitych, przerywających miasto rozbiegających się kierunkach. Później, gdy już most stały przez Wisłę zostanie otwarty, omnibussy z Warszawy i Pragi będą mogły kursować łącząc się wzajem z innymi, ażeby utworzyć sieć komunikacji rozciągniętą na całe miasto...”

Ze stuletniej perspektywy widzimy dowodnie, jak prorocze bywają enuncjacje prasowe. Skoro więc prasa krakowska wieści o trolejbusach a nawet szybką kolej podziemną — nie tylko czekać...

Za „Cicer cum caule” podał do druku: Z. ZYG



Zrozum Agatko, czasy są trudne, trzeba oszczędzać energię.

Stracając sobie oczekiwanie na tramwaj mąż wszedł na stojącą obok przystanku wagę uliczną.

— Czy dużą masz nadwagę kochanie? — zapytała się żona.

— Nie, tylko według wiszącej tu tabelki jestem o dwadzieścia centymetrów za niski...

— Proszę pana — zwraca się do umundurowanego regulatora stojącego na pętli tramwajowej matrona — czy nie porazi mnie elektryczność, gdy przypadkowo stanę na szynie?



— Ależ łaskawa pani, dokąd nie postawi pani drugiej nogi na przewodach tam u góry, absolutnie nic pani nie grozi...

5-letni Maciuś odprowadził wraz z tatusem udającą się do pracy mamusię. Gdy ta wsiadła do tramwaju, chłopiec długo machał chusteczką, aż tramwaj zniknął za rogiem ulicy. Po chwili zza tegoż rogu wyjechał inny tramwaj. Uradowany młody człowiek woła do ojca:

— Tatusiu, patrz! Tramwaj wraca — mamusia znowu czegoś zapomniała!

W tramwaju młody mężczyzna ustępuje miejsca stojącej nad nim damie, która siada bez słowa.

— Przepraszam najmocniej, nie dosłyszałem, co pani powiedziała — pyta grzecznie mężczyzna.

— Nic.

— To jeszcze raz przepraszam, bo wydawało mi się, że słyszałem „dziękuję”.

TROLEJBUSY RÓWNIEŻ W ZAGŁĘBIU MIEDZIOWYM?

Wiele tysięcy ludzi dojeżdża codziennie do pracy w Legnicy, Lubinie, Polkowicach czy Głogowie. Część mieszkańców Zagłębia Miedziowego ma do pokonania nawet ponad 40 km. Korzystają z usług PKS, środków transportu kombinatu górniczo-hutniczego oraz z WPK, gdyż czerwone autobusy kursują tam również w relacjach międzymiastowych, ale wciąż są kłopoty z dojazdami. Skromne dostawy pojemnych „Ikarusów” tylko doraźnie ratują sytuację. Dlatego legnickie władze myślą o wprowadzeniu na niektóre trasy trolejbusów. W warunkach kłopotów z dostawami taboru oraz paliwami, jest to jedyna realna perspektywa poprawy tamtejszej komunikacji.

DRUGA MŁODOŚĆ TRAMWAJÓW W ZSRR

Pierwszy tramwaj w Rosji pojawił się w Kijowie w 1892 r. Później jednak „staruszką” zaczęły wypierać nowsze rodzaje transportu, jak autobus, trolejbus, metro. Ostatnio jednak tramwaje i w ZSRR przeżywają swą drugą młodość. I znowu pierwsze słowo powiedział Kijów, gdzie zaczęła funkcjonować pierwsza w Kraju Rad pośpieszna linia tramwajowa. Ciągnie się ona z centrum miasta do nowej dzielnicy mieszkaniowej Ni-

kolska Borszczagowka. Na całej długości jest ona ogrodzona i zautomatyzowana. Tramwaje, składające się z 3 wagonów, rozwijają prędkość do 65 km/godz. W godzinach szczytu kursują co 1,5 minuty (na liniach tradycyjnych średnia szybkość wynosi 18 km/godz., a częstotliwość co 4,2 min.). Planuje się rozwój tego typu transportu.

NOWOCZESNA ZAJEJDNIA AUTOBUSOWA W SANOKU

Przed ćwierćwieczem, jako pierwsza w regionie południo-

wraz z pełną diagnostyką sprzętu transportowego umożliwi także remonty kapitalne autobusów dla przedsiębiorstw komunikacji miejskiej na Podkarpaciu, a także sąsiednich ośrodków.

STOLICA ŁOTWY OTRZYMA METRO

Stolica Łotwy — Ryga będzie 15 z kolei miastem w ZSRR, które będzie miało metro. Wstępne rozpoznanie geologów nie wypadło zachęcająco — okazuje się, że ryzyko metro trzeba będzie budować w bardzo złożonych warunkach geologicznych, praw-

przyszłego metra. Na placu budowy stawiała się 17 firma wykonawcza, którą jest Przedsiębiorstwo Robót Wiertniczych i Górniczych; drążyć ono będzie w przyszłości tunel pod jezdniami śródmieścia Warszawy, a na razie podjęło się eksperymentalnego umacniania ścian wykopu. Zamiast budowania kosztownych ścianek zabezpieczających osuwanie się skarpy w czasie betonowania tunelu, zastosowane będą tzw. kotwy w postaci bolców mocno osadzonych w ziemi. Tegoroczne zadania na budowie metra są już w zasadzie wykonane, co wynika ze stosunkowo niskich nakła-

dów inwestycyjnych zamykających się kwotą 900 mln zł. W przyszłym roku zadania budowlane wzrosną do 2,4 mld zł.

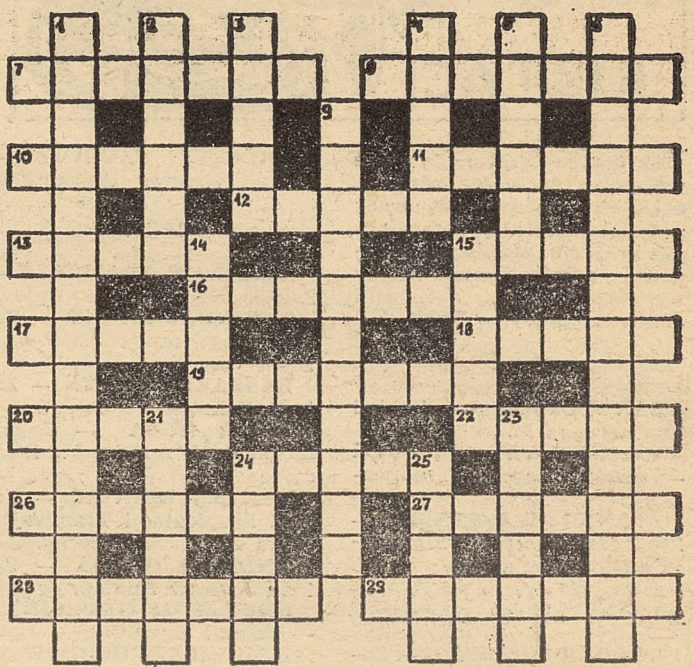
PROTOTYPOWY MIKROBUS

W turkmeńskim Instytucie Naukowo-Badawczym Źródeł Energii zbudowano prototypowy mikrobus o napędzie słonecznym. Na dachu tego pojazdu znajduje się urządzenie przetwarzające energię słoneczną na elektryczną, które służy do zasilania przewodów wypełnionych wodorem i krzemowych przetworników fotoelektrycznych. Na

NA BUDOWIE METRA PRZED PLANEM

Na terenie Ursynowa przekopano już półkilometrowy tunel: pierwszy fragment

KRZYŻÓWKA NR 13



POZIOMO:

7) Sprzeciw, przeciwstawienie się. 8) Twórca świeżych bułeczek. 10) Mieć w domu klimatyzację. 11) Film Ewy i Czesława Petelskich. 12) Tworzywo sztuczne imitujące skórę. 13) Kula ziemską. 15) Powstaje ze śmieci. 16) Grochodrzew. 17) Nieodzwon w teatrze. 18) Płasi ma zastosowanie w medycynie jako środek przeciw kaszlowi. 19) Element architektoniczny Holandii. 20) Specjalność Ezopa. 22) Składa się z przedsionka i komory. 24) Zgiełbnik. 26) Klient w urzędzie. 27) Gliniany lub blaszany. 28) Młoda żaba. 29) Sztuczny satelita.

PIONOWO:

1) Nawyk, zwyczaj, nałóg. 2) Pozwany lub powód. 3) Port promowy w Szwecji. 4) Tłum, gromada. 5) Zespół klasztoru Paulinów w Krakowie (miejsce spoczynku St. Wyspiańskiego). 6) Bezpłatne rozporządzanie cudzym mie-

niem. 9) Handlarka obozowa towarzysząca wojsku. 14) Pożywienie dla krowy. 15) Twórca „Manifestu komunistycznego”. 21) Poruszany przez zwierzęta w zaprzęgu. 23) Biała czapla. 24) Rzeka w Hadesie. 25) Obrzędowa uczta u pierwszych chrześcijan.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 11

POZIOMO: sowa, kruk, rewołucja, brak, stal, kariokineza, Lean, arab, szamota, alasz, teatr, pojęcie, kamea, nitka, koparka, port, lama, kolekcjoner, trap, waga, Akwitania, Linz, reda.

PIONOWO: Sybilla, arkan, pogoda, Kupido, kasza, koliber, Akaba, tarka, szpak, mięta, Atena, Kapitol, marka, tiara, Alabama, piknik, rajtar, topaz, lewar.

Nagrodę wylosował: Edward Gąsior (Tarnów).

W BRNIE BĘDZIE WIĘCEJ TROLEJBUSÓW

Zakłady Komunikacyjne w Brnie przewożą obecnie tramwajami nieco ponad 50 proc. pasażerów, autobusami ok. 40 proc., a trolejbusami zaledwie ok. 8 proc. Rozwój trasy elektrycznej do 1990 r. zakłada jednak wyraźną zmianę tych proporcji, przede wszystkim na korzyść komunikacji trolejbusowej, która ma zapewnić 20 proc. zadań przewożonych. Udział tramwajów zwiększy się do 60 proc. a pasażerów pozostałych 20 proc. pasażerów zapewnią autobusy. Zwiększenie udziału trolejbusów i tramwajów w miejskich przewozach zapewni znaczną oszczędność materiałów pędnych oraz wywrze korzystny wpływ na ochronę atmosfery. Po uzyskaniu nowoczesnych trolejbusów TR-14, wykonywanych w kooperacji z jugosłowiańską firmą Sanos, które są przegubowe i zabierają ok. 200 pasażerów, a więc 3-krotnie więcej niż dotychczasowe, zwiększy się także komfort jazdy.

(Oprac. I-k)