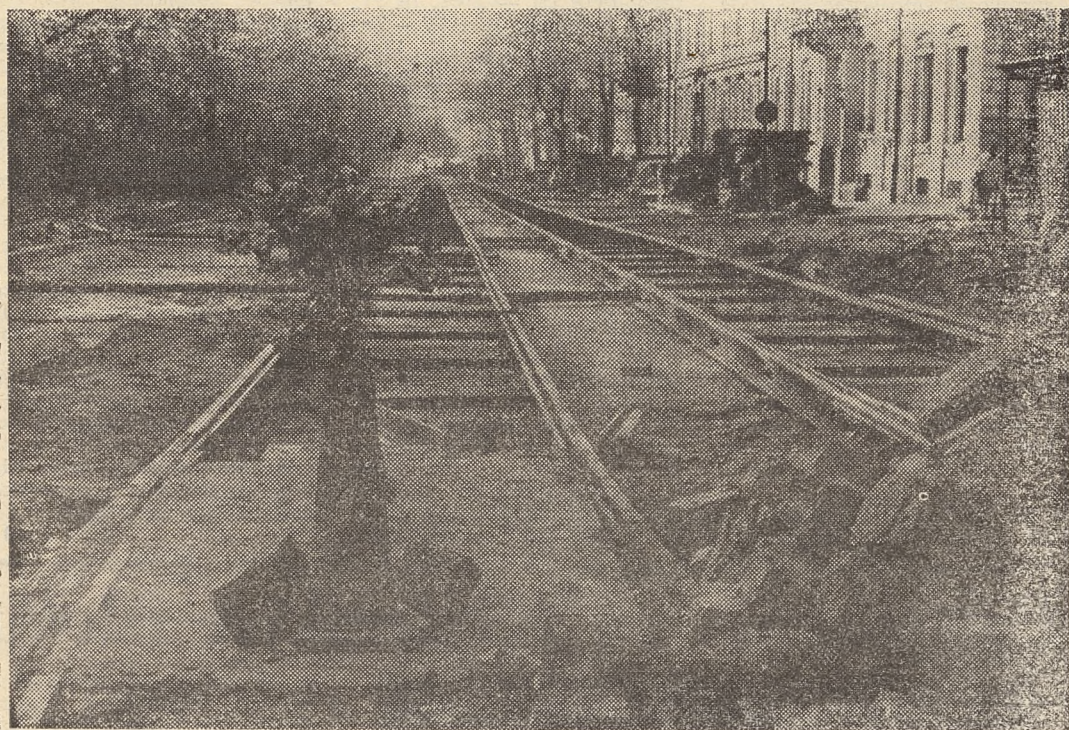




Fot. Stanisław Makarewicz

O modyfikacji systemu wynagrodzeń

Konsultacja jakiej jeszcze nie było

Sledzimy od początku z uwagą wszelkie działania zmierzające do modyfikacji systemu wynagrodzeń. Publikujemy dziś tekst, z którym powinni zapoznać się wszyscy pracownicy przedsiębiorstwa. Wyjaśniamy w nim założenia i szczegóły związane z przeprowadzaną obecnie **PLACOWĄ ANKIETĄ KONSULTACYJNĄ**. A więc przed wypełnieniem ankiety przeczytaj ten tekst, podaj „Sygnał” swoim kolegom w pracy. Od ankiety zależeć będzie stan Twojej kieszeni i długość paska wypłat.

Ogólne Zebranie Delegatów MPK zatwierdziło wspólne stanowisko dyrektora i Rady Pracowniczej, iż w przypadku nieuwzględnienia w uchwale wprowadzającej możliwości ustalania własnych, zakładowych systemów wynagradzania naszych postulatów odnośnie naliczania wyższej podstawy wypłat dodatków za staż pracy i gratyfikacji jubileuszowej, pozostaniemy przy możliwościach jakie daje projekt tzw. „ustawy 135 bis”. Można było zapasać teraz w jesienną drzemkę i czekać, jak to robi większość przedsiębiorstw, na ostateczne decyzje. Nasz zespół d.s. mo-

dyfikacji systemu wynagrodzeń, pracujący pod przewodnictwem dyr. Alojzego Kusiny wybrał jednak trudniejszą, aktywną postawę. Dokonano szczegółowej analizy aktualnego stanu plac, kończy się obecnie opracowywanie uwag do tego stanu i propozycji zmian złożonych przez członków zespołu w oparciu o wstępną konsultację w poszczególnych zakładach. Na ostatnim zaś posiedzeniu zespołu 19 października przyjęto do realizacji, po dość ostrej dyskusji, projekt przeprowadzenia w przedsiębiorstwie **PLACOWEJ ANKIETY KONSULTACYJNEJ**. Jako że sprawa jest bezprecedensowa

w ponad 100-letniej historii MPK poświęcimy jej sporo uwagi.

Jeszcze nigdy nie pytano się prawie całej załogi (organizatorzy liczą, że odpowie ponad 50%), co sądzi o danym problemie. Ale okazja jest naprawdę wyjątkowa: mamy szansę samodzielnego uporządkowania i uproszczenia polityki placowej, wyłączenie od nas zależy czy szansę tę odpowiednio wykorzystamy. Przeprowadzenie pytania w formie ankiety jest oczywiste, gdy weźmie się pod uwagę rangę i „pojemność” problematyki placowej, unie-

(Dokończenie na str. 3)

Uwaga Czytelnicy! — Czas na prenumeratę!

Staly kontakt z naszą gazetą można sobie zapewnić przede wszystkim poprzez prenumeratę. Wprawdzie w roku bieżącym zdarzało nam się częściej nadbić egzemplarzy wręczać gratisowo, jednak z nowym rokiem praktyki te zdecydowanie zarzucamy — „Sygnał” będzie można otrzymać wyłącznie za pośrednictwem zakładowego kolportera.

Cena jednego egzemplarza wynosić będzie nadal 3 zł, zaś całorocznej prenumeraty 66 zł (jesteśmy najtańszym dwutygodnikiem w kraju).

W luźnej sprzedaży będzie można nabyć nasze pismo, jak dotychczas, w kiosku „Ruchu” przy ul. Brożka 3, a także u swych kolporterów, choć będzie to możliwość ograniczona, gdyż ze względów oszczędnościowych wysokość nakładu każdego numeru dostosujemy do liczby prenumeratorów. Tak więc pozostaje tylko pośpieszyć się z prenumeratą!

Wychodząc naprzeciw licznym zapytaniom — gdzie właściwie można zaprenumerować „Sygnał MPK”? — przypominamy nazwiska kolporterów w poszczególnych jednostkach:

Pion Ruchu — Małgorzata Musiał, Wydział Taryfowo-Biletowy — Janina Nikiel, ZET Nowa Huta — Marek Solarz, ZET Podgórze — Stanisław Rudko, ZNT — Janina Śliwa, Zakład Sieci i Podstacji Trakc. — Wanda Polak, Zakład Torów — Małgorzata Tylek, ZEA Wola Duchacka — Stanisław Garbień, ZEA Czyżyny — Maria Grabowska, ZEA Bieńczyce — Halina Górecka, ZNA — Zbigniew Kotarba, Zakład Budowlany — Maria Woźniczka, ZEA Płaszów — Franciszek Jach, Zakład Taksówek — Jolanta Kapusta, Wydział Socjalno-Bytowy — Krystyna Maż, Wydział Gospodarki Odzieżą — Elżbieta Jarecka, Wydział Ogólny — Józefa Kowalska (kiosk „Ruchu”), Warsztaty Szkolne — Ryszard Porczyński, Ośrodek Szkolenia Zawodowego — Aleksander Karpiński, Ośrodek Zdrowia — Józefa Bisaga, Dział Inwentaryzacji — Elżbieta Kończewska.

Listy tej prosimy nie traktować jako zamkniętej — oczekujemy dalszych zgłoszeń do podjęcia się trudu kolportowania Waszej gazety. REDAKCJA

W 66. rocznicę Wielkiego Października

Rewolucja Październikowa i powstanie w wyniku jej zwycięstwa pierwszego państwa socjalistycznego — Związku Radzieckiego — było przełomowym wydarzeniem w najnowszych dziejach ludzkości. Powstało państwo, którego dekrety znosiły prywatną własność środków produkcji, ucisk narodowościowy i głosiły zasady pokoju w polityce zagranicznej. Zwycięstwo Rewolucji Październikowej otworzyło nową kartę w stosunkach międzynarodowych, wywarło istotny wpływ na losy naszego narodu i państwa tworząc i przyspieszając warunki odzyskania niepodległości.

Są to wszystko znane, niepodważalne — z historii zaczerpnięte — fakty, które zwykle przypominają się rocznicowo i także rocznicowo traktuje. Nie pamięta się o nich na co dzień, nie pamięta się w sytuacjach „prywatnych”, choć skutki, choć realizacja hasła wypisanego na sztandarach Rewolucji, dotyczą każdego z nas, nie zatrzymują się w rządowych gabinetach. A warto zapamiętać te fakty właśnie teraz, choć obchodzimy taką nieokragłą, bo 66, rocznicę. Teraz — u progu wychodzenia z trudnego, złożonego ideologicznie i politycznie okresu. Z okresu, w którym oderwana od realiów politycznych opozycja chciała zatrzeć w naszej pamięci szczególne związki narodu polskiego z Rewolucją Październikową i jej dziełem — pierwszym państwem socjalistycznym.

Owe związki nie skończyły się wszakże na udziale 130 tys. Polaków w obronie Rewolucji i wspomnianej już niepodległości. Trzeba je widzieć głębiej i na całej 66-letniej przestrzeni czasowej. Oto kilka okazji po temu. Obchodzimy właśnie 100-lecie polskiego ruchu robotniczego, które myśl polityczną na trwałe powiązała idea postępu i sprawiedliwości społecznej z rewolucyjnymi ideami wyzwolenia narodowego i społecznego. W tym też roku łatwo sobie uzmystowić owe związki obchodząc 40. rocznicę powstania Ludowego Wojska Polskiego, które wespół z Armią Czerwoną przyczyniło się do zwycięstwa nad faszyzmem, a które to zwycięstwo — jak powiedział Wojciech Jaruzelski — miało dla losów ludzkości drugie, po Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, znaczenie. To dzięki temu zwycięstwu wybraliśmy przed niespełna 40. laty socjalistyczną drogę rozwojową, a to oznacza przecież wcielenie w życie idei Października. To spłotło nasze losy z krajem zrodzonym przez Wielką Rewolucję. A dalsza konsekwencja tych zdarzeń? Chyba nikt nie ma wątpliwości, z której strony wiał wiatr pomocy w trakcie odbudowy naszego kraju ze zniszczeń wojennych i czterdziestoletniego rozwoju. Wszystko to scementowało przyjaźń i współpracę, ukształtowało sojusz, który był i pozostanie podwaliną klasowego i narodowego interesu PRL. Współpraca, sojusz — wrogowie ustroju uparczywie podważają wiarygodność tych pojęć. Tymczasem, że nie są to tylko propagandowe slogany, z całą mocą potwierdziły raz jeszcze ostatnie, trudne lata, kiedy to ZSRR okazał nam jakże liczne dowody przyjaźni, przybierającej konkretne kształty pomocy. Potwierdziły to ostatnio postanowienia XXXVII Sesji RWPG, na której zostały zaplanowane wspólne poczynania wobec skomplikowanej sytuacji międzynarodowej, wobec narastających trudności w nawiązywaniu i wykorzystywaniu stosunków ekonomicznych ze światem kapitalistycznym, wobec nasilanych przez USA i ich niektórych sojuszników restrykcji oraz sankcji. Na Sesji tej uzgodniono bardzo konkretne warunki wzajemnej, obustronnej korzystnej współpracy gospodarczej i omówiono perspektywę dalszego jej rozszerzenia i pogłębienia. I wreszcie — wspólna troska, Polski i ZSRR, a także innych państw socjalistycznych, o umocnienie swojej zdolności obronnej wobec militarystycznych zagrożeń USA i NATO, to szczególnie mocny akcent w naszym sojuszu. Tak więc owe związki, zapoczątkowane Październikiem, trwają.

Uświadomienie sobie wszystkich tych faktów pozwala głębiej pojmować sens i potrzebę świętowania Rocznicy Październikowej, kogoż bowiem z nas ominą refleksje wywołane tymi faktami? Od ich konsekwencji zależy wszakże nasza narodowa i indywidualna przyszłość. Toteż garść tych rozważań jest niejako propozycją (Dokończenie na str. 2)

Batalia o PFAZ

Zaproszenie przedsiębiorstwa do działań zachowawczych

Co o tym sądzi minister Baka?

26 października, godz. 13.08. Na ekranie telewizora duży zbliżenie tytułu „CHCEMY BYĆ WPISANI W MECHANIZM REFORMY” z ostatniego numeru naszego pisma. Pod tym hasłem nasza reprezentacja rozpoczyna kolejną rundę pojedynku o PFAZ. Trzymamy kciuki...

(Dokończenie na str. 6)

W 66. rocznicę

(Dokończenie ze str. 1)

cją osobistego przeżycia 66. rocznicy Rewolucji. Będziemy mieli okazję solidaryzowania się z ideami Wielkiego Października w sposób skromny, ale godny tego historycznego wydarzenia. Te okazje, to akademie, wieczornice, koncerty, prelekcje, spotkania i wystawy, organizowane w domach kultury, klubach, czy wreszcie w zakładach pracy — to właśnie okazje do bardziej osobistego przeżycia radzieckiej kultury, pogłębienia wiedzy o Kraju Rad i do indywidualnego akcentu solidarnościowego z naszym Wielkim Sojusznikiem.

W naszym przedsiębiorstwie obchody 66. rocznicy WRP zogniskują się przede wszystkim na uroczystej akademii z udziałem konsula krakowskiego Konsulatu ZSRR, która odbędzie się 4 listopada o godzinie 14 w świetlicy przy ul. Brożka. Imprezą towarzyszącą będzie kiermasz książki politycznej, otwarty na godzinę przed akademią. W sam rocznicowy dzień, 7 XI, delegacja załogi MPK złoży wieńce pod pomnikiem W. I. Lenina w Nowej Hucie (godz. 11) oraz na grobach żołnierzy radzieckich przy Barbakanie (godz. 11.40). MPK-owska młodzież, z inicjatywą KZ ZSMP, weźmie udział w 2-dniowym rajdzie (5 — 6 XI), którego uczestnicy spotkają się 6 listopada z uczestnikami oddzielnej wybieczki w Poroninie, gdzie wspólnie wezmą udział w manifestacji pokojowej pod pomnikiem Lenina. Tam też złożą wiązanki kwiatów. Po manifestacji zostanie zorganizowane ognisko, przy którym odbędzie się quiz na temat: udział Polaków w Rewolucji Październikowej.

Tak więc, w tym roku będziemy mieli więcej momentów upowszechniania wiedzy o historii stosunków polsko-radzieckich, ukazywania efektów współpracy pomiędzy Polską i ZSRR, która to współpraca jest istotnym czynnikiem wzajemnego zbliżenia duchowego i poznania się obu narodów. A taka jest na dzisiaj szczególna potrzeba dla ocalenia idei Wielkiego Października.

ZDZISŁAW ZYGMA

Nowe linie radzieckiego metra

Rozpoczęły się jazdy próbné podziemnych ekspresów pasażerskich na nowej, 14-kilometrowej linii moskiewskiego metra, łączącej centrum miasta z jego południowymi krańcami. W przeddzień święta narodowego ZSRR — rocznicy Rewolucji Październikowej, nowa linia zostanie oddana do eksploatacji. Wg obliczeń specjalistów, z jej usług będzie codziennie korzystać ponad 0,5 mln mieszkańców stolicy. Nowa linia to jedynie część pięcioletniego programu rozwoju moskiewskiego metra. Do 1985 r. długość jego podziemnych tras przekroczy 200 km. Liniami metra będą połączone coraz to nowe dzielnice miasta.

Obok stolicy transport podziemny rozwija się równie intensywnie w innych miastach radzieckich. W Leningradzie długość jego linii w latach 1981 — 1985 wzrośnie o 14 km, w Kijowie, Baku i Charkowie — średnio o 7, w Taszkencie — o 5,5, w Tbilisi i Erewaniu — o 4 km.

W tym samym czasie pierwszych pasażerów przewozić pociągi metra w Mińsku i Gorki, w okresie późniejszym zaś w Nowosybirsku, Kujbyszewie, Dniepropietrowsku, Swierdłowsku. W przyszłości, koleje podziemne powstaną w Rydze, Omsku, Alma-Atie, Czelabińsku, Rostowie nad Donem i w Permie. Znajdują się one już w stadium projektów. W przyszłości każde miasto o liczbie ludności powyżej miliona mieszkańców będzie posiadało ten wygodny i szybki rodzaj transportu. Aktualnie w kraju są 23 takie miasta, w przyszłości zaś będzie ich oczywiście więcej.

Radzieccy specjaliści uważają, że tylko za pomocą metra będzie można rozwiązywać problem transportu pasażerskiego wewnątrz wielkich miast. Warto przy tym podkreślić, że metro jest dosyć drogą przyjemnością. Każdy jego kilometr kosztuje państwo średnio 15—17 milionów rubli (koszty budowy). W związku z niską ceną przejazdu, trzeba czekać kilkadziesiąt lat, zanim biletne ekspresy podziemne zaczną przynosić dochody i to głównie dzięki ich dużej wydajności. Np. w Moskwie, częstotliwość ruchu wynosi 45 par pociągów na godzinę. W ciągu doby metro przewozi 8 milionów pasażerów, tj. tyle, ile wszystkie rodzaje transportu naziemnego. Przy tak wielkiej częstotliwości ruchu, funkcje maszynisty są sprowadzone do kontroli działania przyrządów automatycznych, które kontrolują wszystkie fazy ruchu od nabierania prędkości poprzez jej utrzymanie do zwalniania i hamowania.

ALEKSANDER DEDUŁ (APN)

● Od nowego roku dyrektorzy nie będą mieli premii, a więc i zadań premiowych. Z naszych obserwacji wynika, iż kadra kierownicza nie jest zmartwiona tym faktem, wprost przeciwnie — nareszcie słyhać tu i ówdzie: „I tak nigdy nie wiadomo było, kiedy premię będzie można wziąć, zawsze były one zaległe i nigdy nie wiadomo czy dostanie ją się w części, czy w całości”.

● By podnieść gospodarność, zmniejszyć koszty, założono w planie oszczędnościowym, że złom szynowy będzie się cenił na odcinki metrowe, zamiast dotychczasowych czterometrowych. Tym sposobem złom byłby klasyfikowany do wyższej grupy i droższy. Okazuje się, że trzeba by było w tym celu zatrudnić dodatkowych spawaczy i skórkę nie opłacałaby się za wyprawkę.

● Stacja paliw w Płaszowie nie może się doczekać bezpośredniego połączenia telefonicznego. Ciekawe czy czekamy aż się coś stanie, czy też liczymy na większą ostrożność i operatywność tamtejszych pracowników.

● Magazynem dla olejników w Bieńczycach jest... autocysterna. Ciekawe, czy może się „to” zapalić?

● Jedni kierownicy wykorzystują wszelkie możliwości, by poprawić warunki pracy w maksymalny sposób i to niekoniecznie tylko swojej załogi (magazyny w ZTH), innych szczególnie praca na ich terenie „obcych” nie a nie nie obchodzi. Czy wyjdziemy kiedy z tej zaścianowości?

● W tym roku jak zwykle przygotowania do zimy wyprzedziły ją samą. Mimo wszystko różnie to bywało, gdy spadał pierwszy śnieg. Zazwyczaj kogoś tam „zaskakiwało”. Jak będzie w tym roku, zobaczymy. Pociągającym może być jednak fakt, że tym razem spis punktów mogących budzić niepokój o pełne przygotowanie zmieścił się na 1/2 strony, w innych latach bywało, że i pięć stron by trzeba.

● Dyrektor do spraw trakcji samochodowej, po stracie... dzwonka posługuje się na operatywnych... drewnianym młotkiem. Stukiem młotka przywoływani są do porządku

Kampania sprawozdawczo-wyborcza PZPR

Zgodnie ze statutem i z kalendarzem, dobiegła końca pierwsza po IX Zjeździe kadencja władz partyjnych do szczebla wojewódzkiego włącznie. Uplywającą kadencję członkowie partii traktują jako pierwszy sprawdzian realizacji postanowień zjazdowych, dotyczących sposobów spełniania przez partię jej funkcji w społeczeństwie i w państwie. Trwająca kampania sprawozdawczo-wyborcza daje właśnie asumpt do wnikliwego obejrzenia się na drogę przebyta, zastanowienia się nad źródłami osiągnięć i przyczynami niepowodzeń, nad rozłożeniem partyjnych sił w przewidywanym trudności. Taka sumienna analiza daje podstawę wytyczenia zamierzeń na przyszłość, na nową kadencję, zadań osadzonych w środowiskowych realiach, mierzonych potrzebami i możliwościami. Jest to wielka praca, której decydujący wyznacznik dokonuje się w podstawowych organizacjach partyjnych. Tu bowiem może spojrzeć na siebie każdy z członków z osobna — po to, by sprawiedliwie ocenić i trzeźwo wyciągać wnioski.

W MPK-owskiej organizacji partyjnej kampania spra-

wozdawczo-wyborcza na szczeblu POP jest właśnie w toku. Trwa już od 25 października i zakończy się 15 listopada. Wszystkie związane z jej przebiegiem sprawy programowo-organizacyjne zostały dopięte w porę i zebrania przebiegały wg następującego harmonogramu: POP I — ZET Nowa Huta — 8. 11, godz. 9.30, świetlica; POP II — ZET Podgórze — 4. 11, 9.30, świetlica; POP III — ZNT, 10. 11, 14.00, świetlica; POP IV — Zakład Sieci i Podst., 4. 11, 13.00, świetlica ZTP; POP V — Zakład Torów, 10. 11, 12.00, ul. Rzemieślnicza; POP VI — ZEA Czyżyny, 3. 11, 9.30, świetlica; POP VII — ZEA Bieńczyce, 12. 11, 9.30, świetlica; POP VIII — ZNA, 26. 10, 14.00, b. sala bhp; POP IX — Zakład Transportu, 26. 10, 14.00, p. kierownika; POP X — Zakład Taksówek, 28. 10, 15.00, os. Zielone; POP XI — Zakład Budowlany — 25. 10, 14.00, ul. Grzegorzewska; POP XII — Szkoła Przyzakładowa, 4. 11, 12.30, ul. Wąska; POP XIII — Pion Ruchu, 8. 11, 10.00, ul. Wąska; POP XIV — Zarząd Przedś., 7. 11, 14.00, ul. Brożka; POP XV — ZEA Wola Duch., 9. 11, 9.30, świetlica; POP XVI — Emeryci i

renciści, 15. 11., 13.00, pl. Serkowskiego; POP XVII — ZEA Płaszów, 28. 10., 9.30, ul. Dąbka

Po zakończeniu tych zebrań przyjdzie czas na refleksje i wnioski — postaramy się je opublikować — które zapewne delegaci z poszczególnych POP przeniosą na **KONFERENCJĘ ZAKŁADOWĄ**, która planowana jest 1 grudnia br. o godz. 9.00 w świetlicy przy ul. Brożka.

W trakcie kampanii przewija się wśród partyjnych członków naszej załogi pytanie: kogo wybierzemy? Przed poprzednią kadencją, w atmosferze najwyższych napięć, wśród podejrzeń nierzadko wrzucanych w partyjne szeregi przez przeciwnika, wybrano do władz partyjnych często ludzi zupełnie nieznanymi, ale w swej znakomitej większości przeszli oni wraz z towarzyszami doświadczonymi w działaniu z odwagą i odwagą przez ogień i wodę tej najtrudniejszej kadencji, ludzie wzajemnie poznali się w godzinie próby, ujawnili się ich charaktery — dziś partia wie, kto zasługuje na mandat i z wiedzy tej z pewnością zrobi dobry użytek.

(z.)

Powodzenia na żołnierskim szlaku



Na uroczystym spotkaniu z okazji 40-lecia Ludowego Wojska Polskiego, zorganizowanym 10 października w świetlicy przy ul. Brożka przez Zakładową Radę PRON i Zarząd Zakładowy ZSMP, przeżywała młodzież. Obecni też byli przedstawiciele starszych pokoleń żołnierskich: weterani walk, członkowie ZBoWiD, rezerwiści. Nie zabrakło członków kolektywu przedsiębiorstwa, delegacji z poszczególnych zakładów. Prowadzący spotkanie przewodniczący ZR PRON Bogdan Kowalczyk miał zadanie ułatwione: wszy-

scy uczestnicy dostroili się do powagi chwili, a wypowiedzi i wystąpienia przebiegały sprawnie, ogólnowojskowo. Tradycję oręża polskiego — i tę wielowiekową, i tę z ostatniego 40-lecia — przypomniał przewodniczący ZZ ZSMP Władysław Michalski, łącząc ją z aktualnymi problemami młodego pokolenia i przebiegiem III dekady kół ZSMP. O dniu dzisiejszym wojska, jego zadaniach, udziale w życiu narodu interesująco mówił przedstawiciel Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego mjr Wojciech Bartnik. Miała też

swoje „od serca” wystąpienie dyrektor Stanisław Kostro. Serdecznie dziękowała 88-osobowej grupie poborowych za ich dotychczasową pracę, życzyła im przyjemnej i owocnej służby wojskowej dla dobra naszej Ojczyzny, wyraziła przekonanie, że po rzetelnym wypełnieniu tego obowiązku, powrócą oni do naszej MPK-owskiej rodziny i kontynuować będą pracę zawodową. Przekazała też słowa uznania dla czternastu pracowników, którzy zakończyli właśnie służbę wojskową, złożyła zapewnienie, iż udzielona im zostanie wszechstronna pomoc w ponownym włączeniu się w pracę. Wojsko jest szkołą charakterów i kwalifikacji, a te wartości z pewnością należy rozwijać. Spotkanie zakończono uroczystym wręczeniem adresów gratulacyjnych dyrekcji i organizacji społeczno-politycznych oraz drobnych upominków tym pracownikom, którzy powrócili lub idą do wojska. I my dołączamy się do składanych im życzeń — powodzenia w służbie i pracy, hartu ducha i ciała.

(aml)

Fot. Stanisław Tyran

zapaleni w dyskusji. Nie doniesiono nam jeszcze, by tymże młotkiem trzeba było rozdzielać dyskutantów, chociaż mówi się już, że z tych operatywek co wrażliusi wychodzą... chorzy. Dokładnie wprawdzie nie wiemy, co się tam dzieje, ale autobusy póki co — jeżdżą coraz lepiej.



● Żegnając poborowych, przekazano im portmonetki. Chyba będą pamiętali, że napelniać będą je mogli po wyjściu z wojska w MPK, bo portmonetka nawet piękna, ale pusta, niewiele znaczy.

● Nareszcie będzie dojście z budynku administracyjnego do stołówki. Nie będzie też trzeba nadkładać drogi, by

dostać się z zakładów przy Rzemieślniczej do biurowca. Wszystko wskazuje na to, iż zrobi się także wejście na pętle w Łagiewnikach. Brygada Wydziału Ogólnego pod osobistym i stałym nadzorem kierownika J. Rzymka kopie, wytycza i cementuje przejścia.

● Pod zajezdnią przy ul. Rzemieślniczej trwają prace przy rozjazdach torowych. Prace, chociaż konieczne, utrudniają jednak życie zakładom tam pracującym. Szkoda więc, że nie wszyscy zdają sobie z tego sprawę. 19. X. o godz. 11.15 nie było ani jednego pracującego przy rozjazdach.

● Nareszcie zakończono prace w ulicach 1 Maja i rozjazdów pod dworcem. Tramwaje wróciły na swoje trasy.

● Dzień 21 października był wyzwaniem rzuconym kadrze kierowniczej. Mimo że tej prawie w przedsiębiorstwie nie było — szkolenie wyjazdowe — autobusy i tramwaje jeździły nie tylko normalnie, ale nawet bardzo dobrze. Na planowanych 440 autobusów wyjechało rano... 451. Wprawdzie z tramwajami było nieco

gorzej, nie inaczej jednak niż w pozostałe dni. Do południa miały miejsce dwa złamanie pantografu i zerwanie sieci. Wyjątkowo jednak sprawne usuwanie awarii przez pogotowie sieciowe i w porę podstawione autobusy zastępcze nie spowodowały większych przerw w komunikacji. (FS)

SPROSTOWANIA

■ W poprzednim numerze „Sygnałów” w rubryce „15 dni w MPK” podaliśmy, że w ZTS przygotowano na okres zimy nowy barobus. Otóż tak, ZTS będzie nim dysponować, lecz wykonany został przez ZNA. ZNA przekazał (być może już przekazał) do ZTS jeszcze jeden barobus zbudowany na podwoziu Berlieta.

■ Również w ostatnim numerze, do artykułu F. Serwin pt. „Lawina skarg nie maleje...” wkraśli się błąd. II miejsce, jeśli chodzi o liczbę wpływających skarg ma Zakład Eksploatacji Tramwajów w Podgórzu, a nie jak podano — Zakład w Płaszowie. Przepraszamy.

Konsultacja jakiej jeszcze nie było

(Dokończenie ze str. 1)

możliwiającej postawienie prostego pytania i oczekiwaną wyłącznie odpowiedź „tak-nie”. Umieszczenie w tytule słowa „konsultacyjna” wymaga uściślenia, w jaki sposób zamierza się wykorzystać wyniki sondażu. Sami niedawno składaliśmy protest na ręce Hieronima Kubiaka przeciwko konsultacji pozorowanej w sprawie odpisów na PFAZ, wykazując, jak to resort nie tylko nie uwzględnił postulatów przedsiębiorstw, ale nawet nie raczył poinformować o przyczynach przyjęcia takiego stanowiska. Jesteśmy więc na sprawy prawdziwej konsultacji szczególnie wyczuleni. We wstępie do ankiety stwierdza się jednoznacznie: uzyskane tą drogą opinie „zaważają na sposobie zmian składników płacowych i ilości stawek osobistego zaszeregowania”. Ankieta stanowić więc będzie „języczek u wagi” wobec propozycji, które przygotowuje zespół oraz tych, sprzeciwiających już w zakładach. Nie ma mowy o chowaniu ankiety do biurka — pełne omówienie jej wyników znajdzie się m. in. na naszych łamach wraz z fachową opinią zespołu d.s. wynagrodzeń. Użytkujemy w ten sposób bezcenny obraz świadomości, postulatów i dążeń załogi w sprawach płacowych, który stanie się najważniejszym argumentem w ewentualnych przetargach i uściśleniach z władzami zwierzchnimi. Zespół proponuje więc konsultację rzetelną, wiarygodną i partnerską. Nieuwzględnienie któregoś z powtarzających się u wielu osób postulatów wynikać może wyłącznie z ukazywania się odmiennych przepisów prawnych.

Partnerski charakter konsultacji wymaga odpowiedniego potraktowania ankiety przez załogę. Dlatego też jest ona imienna. Oczywiście zespół gwarantuje zachowanie wyłącznie do swojej wiadomości danych personalnych ankietowanych. Jak się rozmawia, to trzeba wiedzieć z kim. Każdy ma prawo do własnego zdania, dlatego też jakiegokolwiek próby wywierania nacisku na osoby wypełniające ankietę będą tępiące z całą stanowczością. Pisanie ankiet pod czyjekolwiek dyktando mija się z celem i zdrowym rozsądkiem. Aby uzyskać w pełni wiarygodne wyniki, trzeba też zwrócić uwagę na to, by ankietę wypełnić spokojnie, powoli, no i przede wszystkim dokładnie. Będzie to czynność niewątpliwie uciążliwa czasowo ale nie będzie to czas stracony, gdyż dać on powinien satysfakcję z dobrze spełnionego obowiązku.

Esencją porządkowania systemu wynagrodzeń sprowadza się do uproszczenia dotychczasowego systemu płac przez zmniejszenie ilości składników i stawek. Chce się w ten sposób podnieść motywacyjny charakter płacy, głównie zasadniczej i ułatwić pracownikom obliczenie dochodów z pracy. Chodzi też o stworzenie jednoznacznego systemu, w którym będzie możliwość przyznawania wyższej płacy za lepszą, efektywniejszą pracę. A więc — robisz, wiesz ile zarobisz, pracujesz lepiej — masz wyższe wynagrodzenie. Nowy system wynagradzania będzie zgodny ze społecznym odczuciem sprawiedliwości społecznej oraz z licznymi postulatami załogi, zgłaszanymi po sierpniu '80 w sprawie uproszczenia paska wypłat. Nie należy się natomiast spodziewać po nowym systemie jakichś rewelacyjnych podwyżek: będą ale niewielkie, gdyż przy zmianach trzeba się utrzymać w ramach

planowanych środków na wynagrodzenia, no i oczywiście przepisów prawnych. Nikt nas przecież nie zwolni z podatków czy odpisów na PFAZ.

✱

Przejdźmy do omówienia samej ankiety. Opracowana ona została w trzech wersjach: dla kierowców i motorowych, dla pracowników zaplecza i kierowców transportu, dla pracowników umysłowych. Poszczególne wersje różnią się od siebie podaniem specyficznego dla danej grupy układu składników płacowych i taryfikatorów. Jest to zrozumiałe: danie pełnego wykazu składników i tabel taryfikatora stanowiłoby duże utrudnienie dla ankietowanych, gdyż musieliby dopiero wyszukiwać te pozycje, które ich bezpośrednio dotyczą. Dodatkowo wersja dla pracowników umysłowych zawiera pytanie o stosunku płacy zasadniczej i premii, natomiast nie ma w niej pytań odnośnie propozycji ilości,

na zapleczu). Niektóre składniki utrzymuje się siłą tradycji: dotyczy to np. deputatu węglowego (kiedy to brano go ostatnio w naturze?), tzw. „13-tki” (straciła już swoją rangę motywacyjną, można byłoby ją rozpiąć w miesięczną stawkę, a na „pijaczek” znaleźć inne anty-bodźce) oraz rekompensat pracowniczych. Jak widać z tego pobieżnego wyliczenia możliwości „podbicia” wysokości płacy zasadniczej jest sporo, pasek wypłat może być rzeczywiście czytelny. Sprawa jest naprawdę istotna, gdyż obecnie płaca zasadnicza stanowi tylko ok. 30—50% wynagrodzenia ogółem, co stanowi zupełne zaprzeczenie idei silnej płacy i motywacji pracy. Pytanie obejmuje też sprawy premii. Warto tu zwrócić uwagę na dwa elementy. Pierwszy to możliwość scalenia premii specjalnej z regulaminową w grupie prowadzących pojazdy w jedną, płatną godzinowo. Taka premia z pewnością byłaby

nia siatek płac i zmniejszenia ilości stawek z tym zastrzeżeniem, iż oczywiście nie można w skreśleniach przesadzić i np. pozostawić w każdej grupie 2—4 stawki i to najwyższe. Zespół liczy tu na mądrą wstrzeźliwość. Dobrze by było, gdyby wypełniając tę część ankiety, pracownicy wykreślili 2—3 szczeble, no i martwe najniższe stawki.

Po wypełnieniu odpowiedzi na 2 pierwsze pytania, w których wypowiedzieliśmy się na temat aktualnych składników płacowych i stawek przychodzi czas na przedstawienie własnej wizji siatki płac. Aby była ona porównywalna wprowadzono dwa ograniczenia. Pierwsze: musi być ona zgodna z wcześniejszymi odpowiedziami, a więc gdy ktoś zaproponował włączenie niektórych składników do płacy zasadniczej musi (oczywiście w przybliżeniu) ten fakt uwzględnić w stawce (dlatego też, o czym dotychczas nie mówiliśmy, w tabelce przy

wraz z uściśleniem „ile razy większa ma być stawka najwyższa od najniższej?” Sprawa rozpiętości stawek budzi wiele emocji, zwłaszcza u kierowców, dlatego odpowiedź na to pytanie jest szczególnie istotna. Trzeba więc się do tej sprawy ustosunkować bądź ogólnie np. odpowiadając: „1,2”, „1,1,5” bądź też szczegółowo w formie swoich propozycji siatki płac lub opisowo (np. „uważam, że przy pozostawieniu 5 kategorii i 2 szczebli, stosunek ten powinien wynosić 1:2,5” itp.).

Również bardzo istotną sprawę porusza się dalej, w pytaniu „czym kierować się przy przyznawaniu stawek?” Dotyka ono podstawowego mechanizmu polityki kadrowej i płacowej. Dla długoletniego pracownika, który przechodzi do nas z innej firmy będzie to staż pracy, dla młodego inżyniera dyplom, który niedawno zdobył, a więc kwalifikacje, dla robotnika torowego ciężkie warunki pracy. Dla przewidującego kierownika, który chciałby skorzystać z zawartego w „Przewodniku placowym” systemu wartościowania pracy, ważne są wszystkie te trzy elementy razem wzięte. Słowem, mimo wielu wysiłków brak jest jednolitego i jednoznacznego kryterium zaszeregowania pracownika. A sprawie (przypomnijmy tu założenia modyfikacji płac) wyrażonej preferencji za bardzo dobrą pracę, musi towarzyszyć sprecyzowanie podstawowych kryteriów. Autorzy ankiety nie ułatwiają nam tu zadania, gdyż proszą wyrażenie o podkreślenie i wybranie jednego z nich.

Oczywiście, szerzej można się na temat wypowiedzieć również w pytaniu o statim: „czy masz inne propozycje dotyczące płac”, choć nakierowane jest ono na wysondowanie opinii na temat wprowadzenia innych rozwiązań, np. akordu, dniówki z premią, ryczałtu. Możliwości jest tutaj sporo, gdyż mamy wiele specyficznych zawodów i stanowisk pracy, a ich podanie stanowić będzie dla Zespołu bardzo cenny materiał.

I jeszcze o końcowej nietryczce. Była już mowa o przyczynach, dla których ankieta nie może być anonimowa. Dla Zespołu ważne jest nie tylko z kim rozmawia, ale też gdzie rozmówca pracuje, ile ma lat, jaki zawód wykonuje, jaki ma staż pracy. Uzyskane w ten sposób informacje pozwolą na szersze wykorzystanie wyników ankiety (można je podawać w kilku przekrojach: np. wiekowym, zawodowym), w tym również do innych socjologicznych celów.

✱

Przeprowadzenie płacowej ankiety konsultacyjnej przewiduje się do 10 listopada. Za sprawny przebieg akcji odpowiadać bezpośrednio kierownicy. W każdym zakładzie mają oni wyznaczyć ankietatorów, do których będzie się można zwracać z wszelkimi pytaniami i wątpliwościami. Jestem głęboko przekonany, że nikogo nie trzeba będzie przmuszać do wypełnienia ankiety. Mamy szansę samodzielnego wypowiedzenia się w sprawach płacowych, mamy bezprecedensową konsultację, mamy wreszcie świadomość tego, że nasz głos, głos załogi się liczy. Nie próbujmy „stać obok”, pokażmy, że nie są nam obojętne problemy zawartości kieszeni i długości paska wypłat. Gra warta jest świeczki i trzeba ją podjąć.

Na podstawie wytycznych Zespołu d.s. modyfikacji wynagrodzeń opracował:

ADAM LACH



wysokości i rozpiętości stawek osobistego zaszeregowania.

A teraz pytania. Pierwsze brzmi: „Które z dotychczas obowiązujących składników wynagrodzenia należy pozostawić, a które włączyć do: a) stawki osobistego zaszeregowania, b) premii regulaminowej”. Wystarczy tu postawić krzyżyk przy każdym składniku w wybranej kolumnie tabelki. Oczywiście można wszystkie krzyżyki zgrupować w kolumnie „Pozostawić” i wyrazić w ten sposób votum nieufności dla samej idei wdrażania nowego systemu wynagrodzeń. Warto się jednak dobrze zastanowić, czy rzeczywiście cały szereg dotychczasowych osobnych składników nie mógłby wejść do płacy zasadniczej. Wiele z nich wynika przecież z przyjętego zakresu czynności (np. dodatek eksploatacyjny czy też zdawczo-odbiorczy u prowadzących pojazdy), harmonogramu pracy zapewniającego ciągłość działania przedsiębiorstwa (cała masa dodatków: zmianowy, nocny, za nadgodziny, pracę w niedzielę i święta, w dni wolne, za wydłużony czas pracy w systemie 12/24 godzin, za przerywany czas pracy prowadzących pojazdy, za pogotowie techniczne, dyżur domowy itp.), oraz warunków pracy (np. dodatki za szkodliwość czy niebezpieczeństwo

sprawiedliwsza, lepiej oddająca efektywny wkład pracy kierowców i motorowych. Czy temat podejmą zainteresowani, zobaczymy. Drugi element to rozważenie w pozostałych grupach zawodowych ewentualności włączenia części premii do płacy zasadniczej i pozostawienia jej w wysokości np. 15%. Uzyskalibyśmy znowu wzmocnienie płacy, a jednocześnie zerwalibyśmy z fikcją, iż mamy tak wysoką premię, bo realizujemy mnóstwo ważnych, dodatkowych zadań. Pytanie, ile tej premii pozostawić jest oczywiście otwarte — zadecydują ankietowani czy zwiemy z dotychczasowymi nawykami, czy też nie.

Gdy już po głębokim namyśle postawimy stosowne krzyżyki, nadejdzie czas skreślenia w dotychczasowych siatkach płac, a w ten sposób odpowiedzi na drugie pytanie ankiety: „Które z dotychczas obowiązujących stawek osobistego zaszeregowania należy pozostawić, a które zlikwidować?” Jest po czym kreślić. Siatka płac pracowników umysłowych zawiera 88 stawek (w tym 17 „martwych” o najniższej wysokości 3200 zł), pracowników zaplecza 44, prowadzących pojazdy 17, zgrupowanych odpowiednio w 22, 11 i 6 kategoriach na 4 lub 5 szczeblach. Istnieje nie wątpliwa potrzeba urealnienia

pierwszym pytaniu umieszczona są złotówkowe lub % wysokości składników), a ilość stawek powinna odpowiadać ilości pozostałej po skreśleniach w pytaniu nr 2. Ograniczenie drugie: najwyższa stawka nie może przekraczać 80 zł/godzinę. Jest to wielkość wybrana przykładowo: nie znaczy wcale, że taka będzie w przyszłości, lub że nie będzie jej można przekroczyć (w wielu przypadkach, po włączeniu sporej ilości składników do płacy zasadniczej wychodzi suma większa). Powtarzam: chodzi o to, by można było propozycje stawek porównać. Nie wpisujemy stawek wyższych niż 80 zł. W ankiecie dla kierowców i motorowych wyszczególniono dodatkowo w pytaniu wysokość i ilość stawek w pierwszych trzech latach pracy, bo tu panuje najwięcej kontrowersji, w pozostałych ankietach w pytaniach takiego rozgraniczenia nie ma. Pytanie o ilość i wysokość stawek jest niewątpliwie najtrudniejsze, bo to i policzyć trzeba i hamować nasze apetyty płacowe, ale warto się przez nie przebić, gdyż przecież to właśnie ze stawkami mamy kontakt na co dzień.

Z tego też powodu wprowadzono pytanie następnego: „Podaj inne propozycje płac dotyczące rozpiętości stawek osobistego zaszeregowania”.

Dziecko zginęło

Młody człowiek od niedawna ma uprawnień motorniczego. Zaledwie kilka miesięcy przewozi tramwajem ludzi. Wie, że jest odpowiedzialny za ich bezpieczeństwo. Stara się też chyba jeździć ostrożnie. Może zdaje sobie sprawę ze swojego jeszcze małego doświadczenia? Czy panował nad odruchami brawury? Nie wiem. Nie dowiem się.

Wiemy jednak wszyscy, że 9-letni Dominik nie żyje, że przechodnie na ulicy Kocmyrzkowskiej przeżyli szok, że dla młodego człowieka, prowadzącego tramwaj nr 14, dzień czternasty października osiemnastego trzeciego roku pozostanie życiowym koszmarem.

Nie do mnie należy odpowiedzieć na pytanie: czy zachował się według — formalnej — zasady ograniczonego zaufania; dlaczego zatrzymał się dopiero po 60 metrach.

Boję się odpowiadać sobie — dlaczego zginęło dziecko. Boicie się razem ze mną?

Jakżebyśmy chcieli poznać Wasze przeżycia, gdy dowiedzieliście się o tym wypadku. WYPADEK. Suche, beznamiętne, bezduszne słowo. Nie oddaje żadnej treści. Nie mówi. Jak reagujecie na to słowo? Obojętnie? Jak wyobrażaliście sobie sekundy popołudnia na Kocmyrzkowskiej? Widzieliście nekrologi rozmieszczone na nowohuckich murach?

Nie. Nie mogę Was pouczyć. Po co? Przecież wykonujecie ciężką robotę. Ta robota nerwuje, uczyła na niespodziewane okoliczności. Wiem. Lecz ta robota także może znieczulić, może doprowadzić do rutyny w waszym zawodzie. Stąd niedaleko do niebezpieczeństwa.

Proszę, porozmawiajcie ze swoimi bliskimi, z przyjaciółmi w pracy o tragedii rodziców Dominika, i — jakże innej, lecz na pewno głębokiej — tragedii Waszego kolegi.

Nie odwrócimy czasu z 14 października. Możemy wpłynąć na przyszłość. (LL)

WRZESIEŃ

Kronika wypadków

● Obrzędna, Irena Suska z ZAW, pośliznęła się 1 września br. na rozlanym na posadzce oleju, doznając złamania nadgarstka lewej ręki.

● Mechanik, Zbigniew Kolarz z ZTS, 7 września br., podczas wybijania sworzni zawieszenia w nysie, odpryskiem metalu doznał skażenia powieki lewego oka.

● Kierowca, Ryszard Grabowski z ZAW, 16 września br., podczas gaszenia pożaru autobusu, do-

znał zatrucia tlenkiem węgla. Przyczyna wypadku obiektywna. Zwolnienie lekarskie — 6 dni.

● Kierownik Działu TE, Andrzej Kaliciński, 19 września br., podczas dokonywania pomiarów napięcia kleszczami DIETZA, doznał poparzeń łukiem elektrycznym dłoni prawej ręki. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 20 dni.

● Motorniczy, Ryszard Rewilak z ZTH, 19 września br., podczas wysiadania z wozu tramwajowego, do-

znał skręcenia stawu skokowego prawej nogi. Wina poszkodowanego.

● Mechanik, Artur Pacuła z ZAW, 21 września br., podczas dokręcania śruby przy silniku autobusu, na skutek ześlizgnięcia klucza z nakrętki, doznał rany ciętej dłoni lewej ręki. Wina poszkodowanego.

● Mechanik, Marek Dudek z ZAP, 25 września br., podczas podnoszenia resoru, doznał ukszkodzenia zespołu w okolicy łędźwiowej i kręgosłupa. Wina poszkodowanego. (M. B.)

1213 kolizji

Ich liczba rośnie! Co z winnymi?

W ciągu ośmiu miesięcy bieżącego roku zanotowano ogółem 1213 wypadków i kolizji drogowych, a więc o 143 więcej niż w tym samym czasie roku ubiegłego. 109 wypadków i kolizji miało miejsce z taborem własnym z czego 55 w trakcji tramwajowej i aż w 45 przypadkach zawinili motorniczowie. Najczęstszymi przyczynami wypadków w obu trakcjach jest nadmierna szybkość, niezachowanie należytej odległości od pojazdów poprzedzających, przytraskiwanie drzwiami pasażerów, a w wypadku tramwajów

najeżdżanie na stojące na torowisku pojazdy. Bywa, że te same osoby powodują kilka wypadków w niewielkich odstępach czasowych. Dla pasażerów tramwajów najniebezpieczniejsze są przytrasknięcia drzwiami w momencie, gdy pasażer nie wszedł jeszcze do wozu, istnieje bowiem realne niebezpieczeństwo wciągnięcia pod koła tramwaju. Aż dziw, że pewna grupa motorniczych zupełnie tym się nie przejmuje, bo jak inaczej określić wypadki w pełni dnia? Oto parę przykładów. O godz. 14.05 tramwaj linii 13 przytraskuje

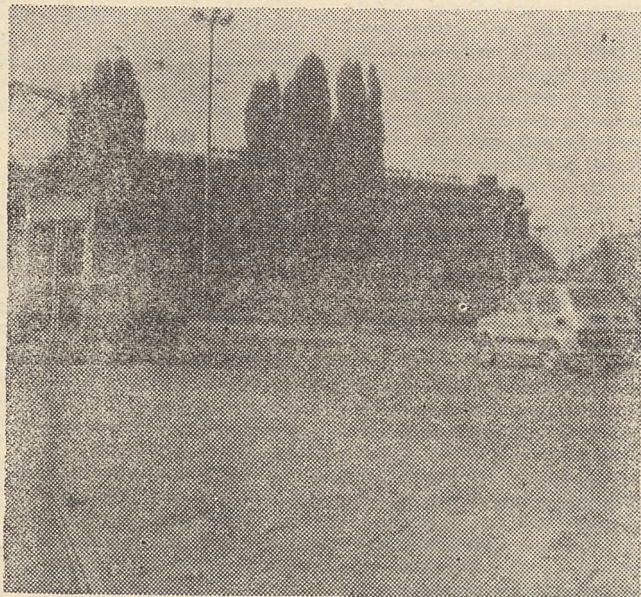
drzwiami nogę pasażera i wlecze go około 10 metrów powodując obrażenia ciała. Podobny wypadek zdarzył się niedoszłej pasażerze linii 5. Zdarzenie miało miejsce mniej więcej o tej samej porze, bo o godzinie 10.40. Zresztą nie jedynie to tego typu przypadki. Przykłady można by mnożyć.

Ze statystyk wynika, iż najbardziej niebezpiecznym rondem w Krakowie, zarówno dla tramwajów jak i dla autobusów, jest Rondo Mogiłskie, a dla samych autobusów skrzyżowanie pod „Jubilatem” i Prądnickiej z al. Słowackiego, natomiast dla tramwajów „Bagatela” i Rondo Czyżyńskie. Najwięcej kolizji i zderzeń notowanych jest na ul. Wielickiej, Grzegorzkiej i al. Pokoju, oraz al. 29 Listopada, i al. Trzech Wieszczów.

Zarówno dla prowadzących pojazdy jak i pieszych nastąpił okres najtrudniejszy. Spadające na torowiska liście, jesienne szarugi, śliskie jezdnie. Tutaj potrzebna szczególna ostrożność i uwaga.

Spowodowanie wypadku drogowego to nie tylko przecież obciążenia winnego kosztami uszkodzonego taboru, mandat karny i utrata nagrody. To wszystko jest karą, ale niewspółmierną w porównaniu z zagrożeniem życia ludzkiego. Niby to oczywiste, a jednak ilość wypadków wzrasta i ostrzeżeń nigdy za wiele.

F. S.



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Mówią członkowie Rady Pracowniczej

Moja rola w samorządzie

Po wznowieniu prac samorządów pracowniczych w kraju, także i w naszym przedsiębiorstwie ostro zabrano się do jego organizowania. Wybrano Radę Pracowniczą Przedsiębiorstwa. Jak widzą swoją rolę w Radzie jej przedstawiciele u progu jej działalności i w nowym kształcie? To pytanie zadałam kilku członkom Rady. Jedni nie mieli nic przeciwko wymienianiu ich nazwisk, inni woleli by ich nie publikować. Postanowiłam nie wymienić żadnych. Oto kilka wypowiedzi: „Dla mnie najważniejszą sprawą było to, czy ten Samorząd będzie działał w oparciu o ustawę

1981 r. Gdybym nie wierzył w konieczność działania Samorządu nie pracowałbym w nim. Wybrany, zacząłem pracować trochę z ciekawości. Chciałem się przekonać, jak wygląda zarządzanie na szczeblu Przedsiębiorstwa. Tutaj dopiero dowiedziałem się, że wskaźnikiem decydującym o wszystkim są wozokilometry. Dotychczas mnie i wielu moim kolegom wydawało się, że jesteśmy najważniejsi i bez nas przedsiębiorstwo leży, gdy tymczasem wcale to nie jest tak. Wydaje mi się, że samorząd ma ogromną rolę do spełnienia także na polu organizacji produkcji. Mnie chodzi o to, by produkować lepiej i więcej, ale nie kosztem większego wysiłku ludzkich mięśni, ale przez lepszą organizację pracy. W moim zakładzie popierają mnie i utożsamiają się ze mną, ale przecież kiedyś będę musiał podjąć także decyzję zgodną w racjach Przedsiębiorstwa, ale być może nie po myśli wszystkich w moim zakładzie. Z kierownictwem jest różnie, dochodzi i do różnic zdań. Myślę jednak, że jeżeli będziemy razem chcieli dobra

ogółu, a nie postawienia na swoim, to się jakoś dogadamy”.

„Samorząd, owszem uważam, że jest potrzebny, szkoda tylko, że nie wszyscy się z nim liczą, a potrzebny jest, by szary człowiek miał także coś do powiedzenia, chociażby w sprawie śrubki, czy gumy. Jak na razie, nie mamy jeszcze chyba zbyt dużej rangi, w wielu wypadkach stawia się nas przed faktami dokonanymi. Tak naprawdę, to ja się dopiero tego wszystkiego uczę, słucham i podglądam. Samorząd będzie wtedy spełniał swą funkcję, jeżeli my dużo będziemy umieli”.

„Wydaje mi się, że Samorząd powinien spojrzeć na zarządzanie oczami pracowników. Ważnym uprawnieniem Samorządu jest zagwarantowanie wpływu na obsadę całej kadry kierowniczej w przedsiębiorstwie. Jeżeli osoba na stanowisku będzie w jakiś sposób zależna od ludzi, to i z tymi ludźmi będzie inaczej rozmawiać. Tego typu uzależnienie stwarza możliwość współpracy i współzaczynania rzeczywistego. Tak naprawdę to my niewiele jeszcze możemy opiniować i oceniać. Nie jesteśmy fachowcami, my się dopiero uczymy. Ale już dziś wydaje mi się, że do naszego Statutu będzie trzeba wnieść poprawki”.

Tyle moją rozmówcy. Dla mnie bodajże najważniejszą sprawą, wynikającą z tych wypowiedzi, to rozważa i zdawanie sobie sprawy z odpowiedzialności za podejmowane decyzje. Rozmówcy jasno mówili, że będą musieli się wiele nauczyć. Nie mają zamiaru być ważni z racji przynależności do Rady Pracowniczej, ale sumiennie sprawować swe obowiązki. (FS)

Ten niezbyt wymyślny, za to jednoznaczny w swej dosadności, tytuł ma zapobiec wszelkim nieporozumieniom. Miały takowe bowiem miejsce po opublikowaniu artykułu pt. „O uprawnieniach Społecznej Inspekcji Pracy” („Sygnały MPK” nr 17) — chodziło o to, że przypisaliśmy MPK-owskiemu inspektorowi taki zakres czynności i kompetencji, że się nie pokrywa z jego działalnością. Spieszę z wyjaśnieniem, chociaż było to w tamtej publikacji jasno powiedziane, że artykuł ów był omówieniem nowych aktów prawnych, określających uprawnienia, zakres działania, kompetencje SIP nad warunkami pracy, mających odniesienia ogólnokrajowe. Jasną jest rzeczą, że specyfika zakładu może znacznie ograniczyć, bądź nawet wykluczyć funkcjonowanie niektórych punktów ustawy.

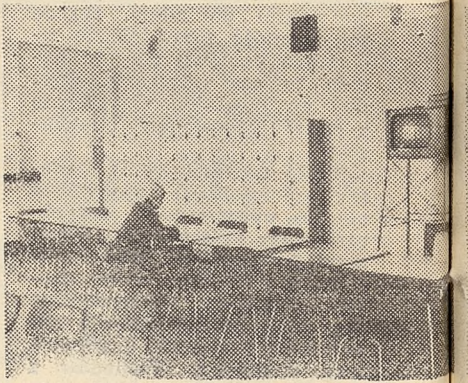
Zapowiedziałem także, że o działalności MPK-owskiej SIP poinformuję w oddzielnym artykule. Chcąc uczynić zadość obietnicy, czyhałem na zakładowego inspektora pracy przez kilka dni, zanim mogłem poniższą garść informacji uzyskać. Nieuchwytność owego człowieka-instytucji wiąże się właśnie z jego podstawową formą działania — on ma wetknąć nos w każdy zakamarek, obejrzeć każde stanowisko pracy w naszym, jakże rozproszonym, przedsiębiorstwie; no, może nie sam...

Ale, może poważnie i konkretnie. Jak już informowałem, społeczny inspektor pracy w MPK wybrany został na kilka miesięcy przed ustawą o SIP, bo 27 stycznia br., w ramach statutowych wyborów do władz NSZZ Prac. MPK. Te niewdzięczna funkcję pełni ALEKSANDER KOWALCZYK — dotąd instruktor praktycznej nauki zawodu w ZSZ przy MPK. Od 1 września został oddelegowany do Rady Zakładowej NSZZ i tutaj też między przeglądami, tudzież rozlicznymi interwencjami, bywa uchwytany. Jak nadmieniałem, nie działa w osamotnieniu, chociaż w jego ręku ogniskują się wszystkie sprawy dotyczące warunków pracy — współdziałają z nim oddziałowi społeczni inspektorzy pracy, jakich wybrano w każdym zakładzie.

Rozmowa z inspektorem Kowalczykiem potwierdziła, że jego rola, mimo wspomnianych obiekcji, w zasadzie pokrywa się z zawartym w uchwale zakresem kompe-

tencji i czynności. Podstawowa forma pracy, to okresowe przeglądy bieżące kontrole, wydawanie zaleceń i kontrola ich wykonania. Administracja przedsiębiorstwa w pełni respektuje uprawnienia SIP i jej zalecenia są realizowane w wyznaczonych terminach, w miarę możliwości. To ostatnie zastrzeżenie jest konieczne, gdyż SIP zdaje sobie sprawę, że nawet przy najbardziej rygorystycznej egzekutywie nie przeskoczy się kłopotów zaopatrzeniowych, możliwości technicznych czy najzwyczajniej — ludzkich. Toteż nie wydaje się zaleceń, na ślepo, bezwzględnie i w

Społeczna na nasz



oderwaniu od tych wszystkich możliwości lub niemożności. Raz w miesiącu organizuje się spotkania SIP z komórkami bhp w poszczególnych zakładach, na które zaprasza się resortowych dyrektorów, wspólnie ustala się realny sposób zadziałania i podejmuje decyzje.

Nie też dziwnego, że inspektor Kowalczyk zapytany o dotychczasowe wyniki swojej działalności zastrzegła się, że niczego nie zrobiła sama SIP bo dostrzec niedociągnięcia, to jeszcze nie wszystko, trzeba zaangażowania władz przedsiębiorstwa, średniego dozoru i często samych zainteresowanych przy poszczególnych stanowiskach pracy. I z takim zaangażowaniem się spotyka. Toteż można wyliczyć wiele dokonań za tych kilka miesięcy,

Wszystko mieliśmy nad sobą, przedsiębiorstwo, Zjednoczenie, które służyć było, stać się, że to zbędne, nie ma tylko dodatkowej struktury, że gdy w gospodarce uległ, wszyscy odeszli, jednak, że w strukturze Zjednoczenia, mniejszy wpływ, przedsiębiorstw Komunalnych. Nie więc, powstały obawy, iż, a tu się nie, nie, obawy zostały, z tego, na posiedzeniu Rady Pracowniczej, października. Okazała obecność na posiedzeniu Marczewskiego,

działalności przedsiębiorstwa, oczywiście, o opracowaniu go przez kierownictwo MPK i zaplanowaniu go przez Radę Pracowniczą, a także ocena jego realizacji w rok później. Model taki jest niestety tylko modelem docelowym, w którym kontakty między Przedsiębiorstwem a Zarządem będą miały miejsce tylko dwa razy w roku, natomiast wszelkie inne będą tylko kurtuazyjnymi wizytami. Niestety, dopóki reforma gospodarcza nie zostanie w pełni wdrożona w naszej gospodarce, na Zarządzie spoczywać będą jeszcze i inne zadania, a to rozdzielnictwo materiałowe, którego przy obecnych brakach na rynku nie da się uniknąć, przyszanowanie dotacji finansowych oraz finansowanie inwestycji dla przed-

biegłych też nie zawsze zdaje egzamin ze względu na jego wielkość — wystarczy wiedzieć, że aby sprawdzić tylko działalność ekonomiczno-finansową MPK dwóch biegłych pracuje tu przez cały miesiąc. Dlatego jakaś sprawozdawczość jest tu konieczna, nawet jeśli będzie ona miała postać kopii sprawozdań pisanych w poszczególnych komórkach przedsiębiorstwa. Warto jednak zaznaczyć, że jak dyr. Marczewski wielokrotnie podkreślał, Zarząd z własnej inicjatywy nie będzie zwiększał wymaganej sprawozdawczości. Źródłem takich zadań mogą być tylko władze wyższe. Wprawdzie nie widzę powodu, by Dyrektorowi nie wierzyć, ale zastanawiam się jak też ma się to zapewnienie do słynnego

Ranicza o relacji Zarząd — Przedsiębiorstwo

Partnerstwo czy zależność

dydu i Bogdana Mucy zastępcy ds. ekonomicznych. (na zgłoszone zastrzeżenia) zapowiedział przedsięwzięcie wcale nie mniej, a może nawet bardziej, niż dotychczas, gdyż Zarząd, nieodpowiedzialność nadzorną, jak to bywało, Zjednoczenia. Główną nową instytucją, w imieniu organu zarządczego przedsiębiorstwa, którydynt miasta Krasnawie, ograniczyć się, powołując się na: zawołanie, przedsiębiorstwa, jednokrotnie, o: ratyfikację planu

się przedsiębiorstwa. To ostatnie zadanie, choć najtrudniejsze, na długo prawdopodobnie pozostanie jeszcze w gestii Zarządu. Dużych bowiem trzeba byłoby zmian w systemie gospodarczym, by rozbudowa zaplecza przedsiębiorstwa była w pełni finansowana z jego funduszu rozwoju. Tymczasem reforma wprowadzana jest z dużymi oporami i w ciężkiej sytuacji gospodarczej — powoduje to spadanie na Zarząd dodatkowych zadań, jak interwencje w resorcie, Komisji Planowania przy Radzie Ministrów itp. (ot, choćby i ostatnia sprawa PFAZ dla naszego przedsiębiorstwa). Oczywiście, jakiejś niedużej sprawozdawczości na pewno nie da się uniknąć, gdyż jak tu ocenić realizację zadań przedsiębiorstwa, jeśli nie chce się brać pod uwagę tylko enuncjacji prasowych (a warto dodać, że i one są brane pod uwagę). Wysłanie do przedsiębiorstwa

już prawa Parkinsona dotyczącego rozbudowy biurokracji. Mam nadzieję, że przekazana relacja uspokoi w pewnym stopniu wszystkich, którzy się nawału biurokracji obawiali. Na koniec więc chciałbym jeszcze w skrócie podać, o czym mówiono na posiedzeniu Rady. A więc zastanawiano się w obecności dyrektorów Zarządu nad sposobami i wielkością wynagradzania dyrekcji przedsiębiorstwa, omówiono sprawę współzawodnictwa międzyzakładowego, stan powstawania rad pracowniczych w zakładach i pionach oraz ustalono tryb konsultowania planu na rok przyszły. Były też sprawy personalne: na miejsce składającej rezygnację Janiny Kalinowskiej wybrano nowego wiceprzewodniczącą Rady Jerzego Filipowskiego (ZZP).

A. ZYZMAN

Wiele problemów w, ale zasługi, zrealizacji, do chwalebne, ale, że ktoś, czy potrzebę, ktoś, ale do wykonania, konsekwentnie, „ktosiem” jest, w swojej krótkiej, trzonowała już, w rozwiązaniach, Zmiany, modernizację, szkolenia, u, szeregu stanowisk, szatni w Pla-

cy winni zgłaszać się do oddziałów inspektorów pracy i do kierownika zakładu, nie szukając od razu inspektora zakładowego, co ponoć się zdarza. Wiele problemów jest jeszcze do rozwiązania, wiele zaleceń jest w toku realizacji. Oto kilka przykładów z kręgu zainteresowań zakładowej SIP. W wyniku kontroli 15 PKR-ów jeszcze w tym roku zostanie poddanych remontowi lub modernizacji; zostanie poprawiony stan nawierzchni w obrębie 4 zakładów pomiędzy Brożka a Rzemieślniczą (były problemy ze znalezieniem wykonawcy na tak „dro-

ka się ze względu na wysoki koszt modernizacji, ale myśli się o rozwiązaniu tego problemu; w SGO zostanie zmodernizowana szczytówka do obuwia, co nie tylko ułatwi pracę szwaczom, ale i wpłynie na odpylenie zakładu (jest już zobowiązanie głównego mechanika); w magazynach SGO planuje się w roku przyszłym zamontowanie wentylacji mechanicznej.

Długo by wyliczać, a tu trzeba jeszcze wspomnieć, czym nasza SIP żyje ostatnio. Otóż żyje przeglądami zakładów pod kątem przygotowania do zimy. Leży przede mną plik protokołów z owych przeglądów — jakież natłok spraw do załatwienia, a tu przecież czas krótki. Prawda, że stwierdzono wiele błahych niedociągnięć, ale w sumie istotnych dla zabezpieczenia zdrowia pracownika w okresie zimy. Są też wcale poważne. Na pewno do nich należą, nagminnie się zresztą powtarzające, nieszczelności w bramach i oknach, znaczne ubytki szyb, przecieki w dachach, rozgrzebane remonty c.o., pospulte urządzenia grzewcze do wody. Niezrozumiałe są braki odzieży ocieplanej, skoro jest ona w SGO. I znów zakończę tę wyliczankę, choć nie odmówię sobie zdziwienia, iż trzeba dopiero inspekcji pracy, aby stwierdziła z końcem października tak elementarne zaniedbania w obliczu zbliżającej się, ponoć wczesnej i surowej, zimy.

Inna sfera zainteresowań SIP, to choroby zawodowe. Inspektor jest w posiadaniu dokładnej informacji o przyczynach, zagrożeniu chorobowym i skutkach tych zagrożeń, ma też w wyniku tego rozeznania plan przedsięwzięć w zakresie profilaktyki. Ma wreszcie wiele innych planów i pomysłów, ale wolałby najpierw odfajkować na protokołach pokontrolnych niedociągnięcia w zakresie warunków pracy wolałoby o pomstę do nieba, zamiast zwrócić się o usunięcie ich do najbliższego rangą zwierzchnika, który jest temu władny przy bardziej gospodarskim spojrzeniu.

Tak więc SIP w MPK działa i działa dobrze. Jeśli dodać, że pomysłnie układa się współpraca z komórką bhp i że znajduje zrozumienie w kierownictwie administracyjnym przedsiębiorstwa, to będzie można to pisanie zakończyć optymistycznym akcentem, jeśli chodzi o warunki pracy w najbliższej przyszłości.

Z. ZYGMA

Ruchy kadrowe

Zmiany personalne na stanowiskach kierowniczych zawsze wywołują pewien niepokój. Jedni się cieszą, inni z obawą czekają „kto na to miejsce”. Nie brak też w takim wypadku pewnych kombinacji, domysłów. Gdy zmiany dotyczą dużych zakładów i czołowych w nich postaci, istnieje niebezpieczeństwo załamania się produkcji, niewątpliwie wprowadza pewien chaos i chwilową dezorientację. Ostatnio tak się w naszym przedsiębiorstwie złożyło, że zmiany były dość duże i to w paru zakładach prawie jednocześnie. Wbrew pozorom, mimo istnienia rezerwowości kadry kierowniczej przy konieczności zmian, wyboru wśród kandydatów dużego nie ma.

O ocenę decyzji zmian kierowniczych w MPK poprosiłam dyrektora Tadeusza Trzmiela. Sygnały o nie najlepszej sytuacji, jeśli chodzi o atmosferę, z Bieńczy, docierały do przełożonych już na początku pierwszego i drugiego kwartału. Zasygnalizowała jej swoimi badaniami Pracownia Socjologiczna. Po sondażu wśród załogi, wnikliwej ocenie i rozmowie z kierownikiem do spraw ruchu panem Szumigalskim, zapadła decyzja o konieczności zmiany na tym stanowisku. Dotychczasowa forma współpracy z ludźmi nie mogła być kontynuowana. Załóżce z Bieńczy przedstawiono dwie kandydatury. Wybór padł na majora w stanie spoczynku Kazimierza A. Nikla.

W tym samym czasie zaostrzyła się atmosfera w Zakładzie na Woli Duchackiej. Tam znów kierownik do spraw ruchu — chociaż niezmienne zaangażowany w problemy zakładu i przedsiębiorstwa, poświęcający wiele czasu dla tegoż zakładu — nie potrafił mimo wszystko pogodzić spraw zakładu z problemami stosunkowo młodej wiekiem załogi. Wolę wzięto dokładnie „pod lupę”. Wprowadzono całodobowe dyżury dyrektorów, narady z kolektywem, z tymi co pracują w przedsiębiorstwie od dwóch lat i z tymi niezadowolonymi. Przeprowadzono 212 rozmów z kierownikami. Problem badała Zakładowa Rewizja Gospodarcza. Wynik był jednoznaczny. Dotychczasowy sposób zarządzania A. Madejowicza był nie do przyjęcia. W czasie wyjaśnień wpłynęła prośba szefa zakła-

du J. Kucharskiego o zmianę jego stanowiska służbowego. W motywacji szef powoływał się na fakt, iż na Wolę został skierowany na okres dwóch lat, do czasu osiągnięcia przez ten zakład pełnej zdolności produkcyjnej, co też się stało. Ze względu na okres urlopowy z ostatecznymi decyzjami wstrzymano się do września. Na miejsce A. Madejowicza przeniesiono pełniącego tę samą funkcję w Plaszwie T. Walczaka. A. Madejowicz został skierowany do pracy w Głównej Dyspozytorni. W porozumieniu z kolektywem ZAP pozostawiono mu możliwość wyboru następcy. Został nim dotychczasowy dyspozytor A. Stokłosa. Prośba Głównego Mechanika o przejście na emeryturę zbiegła się z decyzją przyjęcia rezygnacji z szefa zakładu J. Kucharskiego i przeniesienia go z dniem 1 października na stanowisko Głównego Mechanika.

W Przedsiębiorstwie powstaje Wydział Pracy Chronionej. Zarówno jego organizatorem jak i przyszłym kierownikiem jest dotychczasowy zastępca kierownika Działu Ogólnego B. Kowalczyk, a na jego miejsce przechodzi dotychczasowy kierownik działu kadr J. Iskra. W dniu mojej rozmowy z dyrektorem nie było jeszcze ostatecznej decyzji co do obsady kierownika Zakładu na Woli i kierownika Działu Kadr.

Podczas rozmowy z dyrektorem nasunęły mi się wątpliwości, czy przy tego rodzaju zmianach konieczne jest branie ludzi z dotychczas zajmowanych stanowisk, gdzie się już sprawdzili? Czy nie skazuje się na chaos ich dotychczasowego miejsca pracy bez gwarancji, że uda im się także w nowym miejscu? Istnieje przecież niebezpieczeństwo, że „położą” się dwa zakłady. No cóż, ryzyko zawsze istnieje, jest ono jednak mniejsze w wypadku ludzi sprawdzonych, a Zakład na Woli jest największym w MPK i w pierwszej kolejności winien mieć skompletowaną kadrę kierowniczą. Zresztą sytuacja mam nadzieję wyjątkowa w tym roku, na taką skalę już się nie powinna powtórzyć.

Swoją drogą trzeba więcej uważać poświęcić rezerwowości kadry kierowniczej, by w przyszłości nie znaleźć się znów w sytuacji wyjątkowej. (fis)

Być kierownikiem

Zakładając, że każdy wykonując swoją pracę zawodową spełnia dwa podstawowe warunki, zakładamy niejako obowiązek na pracownika posiadania odpowiednich kwalifikacji zawodowych i przygotowania społecznego do pełnienia przypadającej mu roli. Nie ulega wątpliwości dla nikogo, kto ma swego szefa, że wymagania jakie stawiane są przed kierownikiem, mają charakter szczególny. Proszę pomyśleć jakiego chcielibyśmy mieć zwierzchnika, ile warunków powinien spełnić, żeby nam się podobał? Ale czy wszyscy byłiby w jednakowym stopniu zadowoleni? — z pewnością nie ma takiej możliwości. Stąd też zastanawiam się, kto chciałby być kierownikiem. Z pewnością znajdują się tacy ambitni, którzy by się zgodzili. I dobrze, bo przecież czołowiek powinien być ambitny, także zawodowo. Musimy jednak posiadać świadomość, że same ambicje bez kwalifikacji nie wystarczą do pełnienia roli kierowniczej. Fachowość i kompetencja w sprawach zawodowych, zawsze stanowią punkt wyjścia ocen dokonywanych przez podwładnych. Trzeba przecież czasami coś pomóc, coś pokazać, samemu zrobić, bo jest to podstawa do budowania w załodze autorytetu kierownika.

Większość z nas po przepracowaniu 8 godzin wychodzi do domu zostawiając zakład i jego problemy za bramą. Kierownik nigdy tego zrobić nie może, najlepiej byłoby, żeby był pierwszy i wychodził ostatni, a i w nocy zajął i był „na telefonie” przez całą dobę. Często nasze pretensje jako pracownicy zostawiamy jemu, bo bierze przecież za to pieniądze, niech więc i zajmie się naszymi sprawami. Jakże to są pieniądze — czy z pewno-

ścią takie jakie sobie wyobrażamy przypisując dochodom kierowników wielkości astronomiczne? Cechą pracy kierownika jest jej uniwersalizm — tzn. znajomość najdrobniejszych technologiczno-produkcyjnych kwestii i indywidualnych, skomplikowanych spraw międzyludzkich.

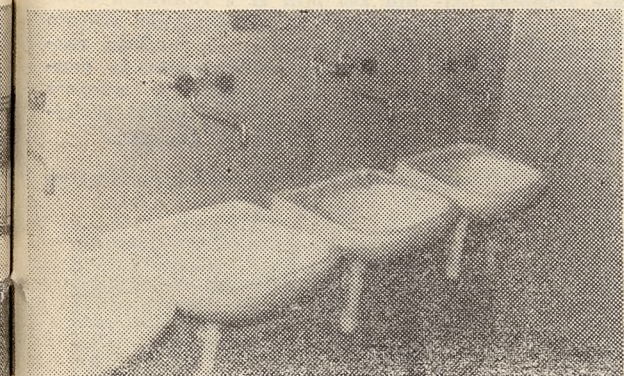
Obecnie istnieje sytuacja jednoosobowej odpowiedzialności w zakładzie, co jednak nie wyklucza faktu, że organizacje działające wewnątrz mają prawo kontrolowania i współdecydowania. A za wykonanie zadań rozliczany jest kierownik administracyjnie, przez swego bezpośredniego zwierzchnika.

Jak wiemy, dobre kierownictwo powinno zawierać w sobie kilka podstawowych elementów, a więc prawdziwe informacje, fachowo podjęta, optymalna decyzja i konsekwentne realizowanie zadania (lub egzekwowanie wykonania). Biorąc pod uwagę ilość spraw, które spadają do załatwienia dla kierownika, pełnienie tej funkcji wcale nie jest takim dobrodziejstwem jak się wielu wydaje. Kierownicy bowiem jak nikt inny w zakładzie narażeni są na ciągłe stresy i wewnętrzne konflikty przy podejmowaniu spraw w codziennej działalności. Dla każdego pracownika, a więc kierownika również, niezbędne do wykonywania pracy jest poczucie bezpieczeństwa i stabilizacji. Innymi słowy pewność, że o ocenie naszej pracy decydować będą kwalifikacje, umiejętność, wykonywanie zadań, a nie inne bliżej nieokreślone i niesprecyzowane czynniki.

Warto na koniec zadać sobie pytanie, czyba retoryczne, czy dobre być kierownikiem?

DANUTA WILKOSZEWSKA

Inspekcja Pracy podwórkę



nie problemu szatni, sprzątaczek, pracowniczych i ładowanych przy ul. Brożka, problemu odzieży ocieplanej, że z magazynu, aby pobierać do odzieży rotacyjną i się ją rozdziela. W mowa o rozwiązaniu, wartości, ustalono, iż pracownikami butami może do SGO i będzie sklecone, a w zasadnich otrzymywane będą oddane naprawy wyłącznie w ferii. A tak w sprawach dotyczących itp. pracowni-

„bne” roboty, ale już się podjęło KPRD, pod warunkiem, że MPK da transport — więc chyba da?...); jest już konkretny plan zmodernizowania zaplecza technicznego dla ZNA, po wyprowadzeniu się Zakładu Torów z ul. Wawrzyńca; na Woli zostanie do końca roku zmodernizowana stołówka, myśli się tu także o zadrzewieniu i zakrzewieniu otoczenia; podjęto interwencję w sprawie spadających dachówek z dachu ZSZ, w wyniku której poszło odpowiednie zlecenie do obecnego wykonawcy; planuje się modernizację zaplecza socjalnego w ZTS (to właśnie SIP jest pomysłodawcą powiększenia szatni dla kierowców i ładowaczy) oraz powiększenia warsztatów zaplecza — na razie sprawa przewle-

Meldunek z realizacji zadań za 3 kwartały 1983 r.

Wyszczególnienie	3 kwartały 1983 r.			Proc. do 9m-cy 1982 r.
	plan	wykonanie	proc.	
Tramwaje				
- woz. w ruchu	237,4	242,8	102,3	97,5
- wskaźnik wykorzystania taboru	79,2	80,9	102,1	99,1
- wozokilometry	13.204,3	13.547,1	102,6	95,4
ZTH				
- woz. w ruchu	189,0	193,9	102,6	101,2
- wskaźnik wykorzystania taboru	75,6	77,7	102,4	101,0
- wozokilometry	12.272,1	12.635,2	103,0	102,0
Autobusy				
ZAC				
- woz. w ruchu	84,6	87,4	103,3	72,2
- wskaźnik wykorzystania taboru	72,1	79,3	110,0	107,0
- wozokilometry	4.956,3	5.259,4	106,1	72,5
ZAB				
- woz. w ruchu	127,0	128,6	101,3	103,4
- wskaźnik wykorzystania taboru	67,0	70,3	104,9	103,1
- wozokilometry	7.959,1	8.198,3	103,0	113,0
ZAW				
- woz. w ruchu	145,6	146,8	100,8	123,7
- wskaźnik wykorzystania taboru	64,4	65,7	102,0	102,8
- wozokilometry	9.501,7	9.555,3	100,6	126,5
ZAP				
- woz. w ruchu	58,0	56,9	98,1	-
- wskaźnik wykorzystania taboru	70,0	74,1	105,9	-
- wozokilometry	3.233,5	3.721,2	115,1	-
Zakład Taksówek				
- woz. w ruchu	149,3	159,7	107,0	96,1
- wskaźnik wykorzystania taboru	78,7	81,7	103,8	104,6
- wozokilometry	5.995,4	7.816,2	130,4	111,0
Ogółem Przedsiębiorstwo				
- wozokilometry	57.122,6	60.732,9	106,3	106,8
- wpływy	842.733,0	985.963,6	117,0	231,0
- koszty	3.389.468,0	3.311.872,4	97,7	136,6
- przewozy pasażerskie	446.378,0	487.268,3	109,2	102,4

Z dalekopisu PAP

Móc patrzeć ludziom prosto w oczy

MPK — instytucja licząca ponad 100 lat — jest zakładem, z którego opinią „Kraków się liczy”. Tworzenie nowego związku było rzeczą niezwykle trudną, nie obyło się bez konfliktów, a nowe kierownictwo związkowe musiało mieć isticie stalowe nerwy. Budowali swój autorytet powoli, ale systematycznie, przestrzegając zasady patrzenia ludziom prosto w oczy. Wkrótce przyszły pierwsze efekty widoczne zwłaszcza w sprawach socjalnych. Na wcześniejszą wyjechała rekordowa liczba 3 tys. osób, na kolonie 1000 dzieci. Tego jeszcze w MPK nie było. Wywalczone również, że odpłatność za owe wcześniejsze utrzymanie została na poziomie zeszłorocznym. Każdy związkowiec, którego dziecko skorzystało z kolonii otrzymał z funduszy związkowych 500 zł zapomogi. Na pytania: dlaczego tylko członkowie związku — odpowiadali spokojnie: przecież to z naszych składek, z żadnych dotacji.

Kolejna związkowa inicjatywa — to budownictwo mieszkaniowe. Z prezydentem miasta, w bezpośredniej rozmowie, uzgodnili lokalizację; formy współpracy — ze spółdzielnią mieszkaniową. Do końca 1985 r. załoga otrzyma 150 mieszkań. Decyzję: kto ma dostać podejmie komisja, w której zasadniczy głos będzie miał związek — on bowiem bada wszystkie zgłoszone wnioski i wie najlepiej, czy sytuacja jest najtrudniejsza. Podobny mechanizm działa przy rozdziale ogródków działkowych, wywalczonych znowu w kolejnej batalii z władzami miasta.

Takie problemy rozwiązują sami; te wspólne dla wszystkich przedsiębiorstw komunikacji miejskiej — musi podjąć Federacja. Zgłosili do niej swój udział, przedstawiając na jej forum swe postulaty. Oczywiście — sprawa cen i plac, liczenia się przez resorty i rząd ze związkowymi postulatami.

Mówi przewodniczący Janusz Litwicki: mamy opracowane propozycje nowych zasad płacowych, przedstawimy je na najbliższym posiedzeniu Federacji. Musi być również większa elastyczność w ustalaniu obciążeń na Fundusz Aktywizacji Zawodowej, elastyczność uwzględniająca specyfikę poszczególnych przedsiębiorstw.

Współpraca związku z dyrekcją zakładu układa się — co zgodnie podkreślają obie strony — bez większych zakłóceń, mimo że związek coraz częściej ingeruje w sprawy Przedsiębiorstwa. Czasem jednak dyskusje są twarde. Trzeba poprawić warunki pracy w zakładzie remontowym, modernizować ten zakład — stwierdza społeczny inspektor pracy — zgoda odpowiada dyrekcja, zlecimy dokumentację biuro projektowemu, tyle, że to potrwa. Ale ludzie nie mogą w takich warunkach pracować — protestuje związek, na własną rękę znajdują projektanta, który przygotowuje dokumentację szybciej i za o wiele mniejsze pieniądze...

Nie prowadzą statystyk — ilu wśród członków nowego związku należało do „Solidarności”, ilu jest członków partii... Traktujemy załogę jak monolit i ten monolit chcemy i potrafimy skutecznie reprezentować...

LESZEK MAZAN (PAP)

W Wiśle obradował w dniach 25—26 X I Ogólnopolski Zjazd Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej. Uczestniczyli w nim reprezentanci 45 organizacji związkowych.

W dyskusji podkreślono potrzebę aktywnej społecznej działalności związkowej, zwłaszcza w takich dziedzinach, jak poprawa warunków socjalno-bytowych załóg, sprawy bhp itp.

Zjazd dokonał wyboru władz. Przewodniczącym Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej został Wiesław Gieł z Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Łodzi. (PAP)

Kto zaprasza przedsiębiorstwo do działań zachowawczych?

(Dokończenie ze str. 1)

Ów pojedynek przypomina historię człowieka z „Martina Edena”, który oświadczył szlachetną ideą wyzwolenia swojego narodu decyduje się na stoczenie walki bokserkiej z uznanym zawodowcem. Obrywa strasznie, wielokrotnie pada pod ciosami, ale idea go uskrzydla i prowadzi do zwycięstwa. Dowodzi się w ten sposób zasady, iż „chcieć to móc”.

Oby tak było z nimi. Już prawie rok toczymy samotnie (inne bratnie przedsiębiorstwa tylko ze zrozumieniem kiwają głowami) walkę o to, by odpis części zysku na Państwowy Fundusz Aktywizacji Zawodowej nie był bezdusznym, wydumany za biurkiem limitem, lecz by uwzględnił, zgodnie z duchem reformy gospodarczej i zdrowym rozsądkiem, możliwość wzrostu plac w zależności od wzrostu realizowanych zadań. System taki, z zastosowaniem współczynnika korygującego 0,5 funkcjonuje z powodzeniem w przemyśle. Uwierzyliśmy w reformę m. in. z chwilą, gdy pojawiła się możliwość naliczania zysku w wysokości 10 proc. do kosztów przerobu. Jego wysokość skoczyła wtedy z 27—30 mln zł do kilkuset mln zł, pozwalając nam na samodzielne rozwiązywanie w szerszym zakresie nie tylko spraw tzw. „14-stki”, zwiększenie funduszu socjalnego, mieszkaniowego, ale również funduszu rozwoju, przeznaczonego głównie na inwestycje własne (rozbudowę bazy i poprawę warunków pracy). Tegoroczny PFAZ zjadłby nam ponad połowę planowanego zysku. Jak w tej sytuacji tłumaczyć załogę, która podjęła sprawę lepszej pracy za lepszą placę, że ma być ona teraz pokrzywdzona, że dała się nabrać?

W walce o PFAZ przeżyliśmy kilka nokautów. Nie pomogły kolejne interwencje w resortcie, nadeszła odmowa z Komisji Planowania przy Radzie Ministrów. Poruszyliśmy wszystkie możliwe kanały, do Biura Politycznego KC PZPR włącznie. Gościliśmy prof. Hieronima Kubiaka, spodziewamy się wizyty „wodza” reformy min. Władysława Baki. A limit 6,5 proc. jak wisiał, tak wisiał nad nami jak miecz Damoklesa. Udało nam się wprowadzić załatwić wystąpienie do prezydenta m. Krakowa o sfinansowanie przez miasto niektórych naszych inwestycji własnych — odciążymy w ten sposób nieco zysk, ale nie rozwiążemy sprawy systemowo.

Powróćmy do bezpośredniej relacji z batalii telewizyjnej. Zostaliśmy zaproszeni do wyłożenia swoich racji w programie „Czas reformy”. Program to arcydziełkawy, kierowany głównie do decydentów naszego życia gospodarczego i politycznego, podejmujących różne aspekty wdrażania reformy, szkoda tylko, że emitowany w niezbyt sprzyjającej porze (w środy o godz. 12.30 i w niedziele w pr. II godz. 10.00). I tak np. przedstawiono relację z precedensowej rozprawy w Sądzie Najwyższym dotyczącej sporu między wojewodą opolskim a przedsiębiorstwem, które chciał rozwiązać, czy też rozważa o tym, czy wojując o reformę jest się zawsze „prorzadowym”. My otrzymaliśmy „na żywo” 10 minut czasu antenowego, poganiani co jakiś czas przez prowadzącego program red. Ryszarda Kowalskiego.

Zaczyna z-ca dyr. ds. ekonomicznych Alojzy Kusina. Mówi, że dlatego chcemy być wpisani w reformę gospodarczą, gdyż wejście na nowe zasady systemu ekonomiczno-finansowego przyniosło już w 1982 r. widoczne korzyści pomimo ograniczeń wynikających z faktu, że nie jeste-

śmy przedsiębiorstwem w pełni samodzielnym i samofinansującym się. Chcemy być wpisani, ale przedsiębiorstwo natrafia na barierę rozwojową w postaci innego, a można powiedzieć odmiennego mechanizmu obciążenia na PFAZ. Tu następuje historia problemu, z której wybierzemy tylko jeden fragment: „ustalono, że przyrost przeciętnego wynagrodzenia wolny od obciążeń wyniesie również 6,5 proc., z delegacją dla prezydenta, że w indywidualnych przypadkach próg ten może być podniesiony do 10 proc., ale trzeba tu powiedzieć, że kosztem innych przedsiębiorstw gospodarki komunalnej. Biorąc pod uwagę wielkość naszego przedsiębiorstwa, byłoby to pozbawienie tych przedsiębiorstw możliwości pracy”. Nie chcieliśmy więc i nie chcemy uzyskać jakichś specjalnych przywilejów kosztem innych. Jakże jednak skutki przynosi ustalenie, a wręcz odejście od przyjętego w skali gospodarki narodowej — systemu?

„MPK przy takim systemie i przyroście przeciętnych wynagrodzeń o 17 proc., zmuszone będzie z zysku planowanego w wysokości 403 mln zł odprowadzić na PFAZ 227 mln zł, co spowoduje, że nawet przy przekroczeniu planowanego zysku pozostanie do dyspozycji przedsiębiorstwa 160 mln zł (bez rezerwowego funduszu) przy planowanej kwocie w wysokości 259 mln zł. W tej sytuacji kierownictwo zmuszone będzie obniżyć planowane kwoty na nagrody dla załogi, zwiększenie funduszu socjalnego, rozwoju. (...) Najboleśniej dla kierownictwa i załogi jest takie ukształtowanie zysku, które nie wynika wcale z pogorszenia pracy w przedsiębiorstwie, gdyż w r. b. uzyskaliśmy znaczący przyrost w przewozach, co wyraża się w oddawaniu do ruchu o ponad 60 autobusów więcej, a w IV kwartale nawet o prawie 100 więcej niż w r. ub., zwiększeniu pracy przewozowej w trakcji autobusowej o 17,5 proc.; zwiększeniu własnych dochodów o ponad 300 mln zł oraz wzroście wydajności pracy o 25,5 proc. Przy zastosowaniu ogólnie obowiązujących zasad i wzroście wydajności o 25,5 proc. przedsiębiorstwo nasze miałoby prawo do zwolnienia od obciążeń na PFAZ w wysokości 12,5 proc. — wyniosłoby ono tylko 90 mln zł”. Po raz na ponury końcowy wniosek: „przedsiębiorstwo musiałoby podjąć albo obniżenie średniej płacy — co jest nie do przyjęcia (...) lub obniżyć wynagrodzenia, a tym samym obniżyć zatrudnienie, co z kolei spowodowałoby zmniejszenie pracy przewozowej”.

Przewodniczący Rady Pracow-

niczej Andrzej Kochan dodaje: oczywiście Rada Pracownicza, samorząd, załoga chcą być wpisani w reformę, rozumianą jako system parametryczny, wiążący przedsiębiorstwa i załogi z celami społeczno-gospodarczymi państwa i w naszym przypadku miasta. Jest to system motywujący załogi do efektywniejszej, jakościowo lepszej pracy. „Otóż jest urzędniczym wymysłem, mówiąc po imieniu, iż np. przedsiębiorstwo nasze traktuje się tzw. limitem, a nie parametrem (...) Jest to limit stagnacyjny, czyli dla załogi kwestią „być albo nie być”, jak nie zostanie ona załatwiona, pozostanie nam próba wytłumaczenia załogę, dlaczego wypisana z listy przedsiębiorstw pracujących w systemie reformy gospodarczej.

Sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbiel porusza polityczne i społeczne aspekty sprawy. Gdzie wiarygodność wobec załogi? Gdzie zapowiedziany rozwój świadczeń socjalnych? Gdzie fundusze na rozwój budownictwa mieszkaniowego i na poprawę warunków pracy? Pytań i gorzkich stwierdzeń sporo, ale cóż, machina czasu jest nieubłagana. Red. Kowalski przerywa połączenie z Krakowem. Szkoda, że nie starczyło już miejsca na podsumowanie, na wskazanie dalszych działań. Audycja jednak z pewnością przyniosła pożądany efekt: znów było głośno o sprawie naszych potencjał z PFAZ. Odczekamy nieco, by pójść jej tropem, popytamy różnych decydentów, czy naprawdę już nie nie da się zrobić, a o wynikach postaramy się szerzej napisać w jednym z następnych numerów i zobaczyć czy „chcieć, znaczy móc”.

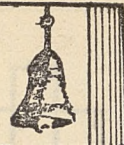
(aml)

Z OSTATNIEJ CHWILI:

27.10. na posiedzeniu Rady Pracowniczej dyr. Tadeusz Trzmiel złożył oświadczenie, iż bez względu na ostateczny wynik batalii, wywiąże się ze zobowiązań wobec załogi i nie dopuści do obniżenia planowanej wysokości funduszu nagród, mieszkaniowego i socjalnego. Tamże dyr. ZGKiM Jerzy Marczewski zadeklarował pomoc w uzyskaniu 100 mln zł z funduszu terenowego na inwestycje własne MPK, by odciążyć fundusz rozwoju. Oba stwierdzenia są cenne, ale nie rozwiązują sprawy systemowo. A więc nadal czekamy na ostateczne decyzje...



Fot. ANDRZEJ KACHOLKA

LISTY
OPINIE
POLEMIKI

Szczerze, uczciwie

Kolejny przyczynek do dyskusji nad tym, co jest konstruktywną krytyką, a co złośliwym krytykanctwem, ukazał się w 17 numerze „Sygnałów MPK” z dnia 15.10.1983 r. Jest nim krótka notatka zatytułowana „Szczerze i uczciwie”. Mimo skromnej objętości, zawiera ona dużą porcję złośliwości adresowanych do z-cy kierownika Działu Kadr — a pośrednio także i do Komisji Przyjęć.

Jaka jest bowiem sugestia ironicznego, acz niedokładnie poinformowanego anonima?

Oto, kandydat na pracownika MPK częstowany jest przez zastępcę kierownika DK informacją o niskich zarobkach w MPK, co oczywiście skutecznie zniechęca tegoż kandydata do podjęcia pracy w przedsiębiorstwie. W ślad za sugestią tą idzie przypuszczenie, że takie potraktowanie kandydata jest nie tylko pojędźnym incydentem, ale wręcz przejawem nowej polityki kadrowej.

W sytuacji, gdy w przedsiębiorstwie nadal brakuje rąk do pracy, wymowa notatki jest jednoznaczna: z-ca kierownika, a wraz z nim cała Komisja Przyjęć działają na szkodę MPK, sabotując interesy przedsiębiorstwa.

Jako członek Komisji Przyjęć z dnia 29.09.1983 r. przypuszczam, że pretekstem do ukazania się szczerze złośliwej i uczciwie przeinaczającej fakty notatki było następujące wydarzenie: kandydat do pracy na 1/2 etatu w Dziale Radiowo-Prasowym nie został przyjęty. Powodem były przeszkody formalne, między nimi — brak stażu pracy w ujętym w zakładzie pracy, nieposiadanie skierowania z Wydziału Zatrudnienia na dane stanowisko i wymiar czasowy, brak zapotrzebowania z Działu Radiowo-Prasowego w Dziale Kadr, a także brak zezwolenia rektora na podjęcie stałej pracy (dopiero w trakcie trwania posiedzenia Komisji okazało się, że kandydat jest studentem).

Wypowiedź włożona przez anonimowego autora(kę) w usta z-cy kierownika DK miała — w innej nieco wersji — rzeczywiste miejsce. Przypisywanie jednak jej autorstwa wyłącznie z-cy kierownika DK, delikatnie mówiąc mijają się z prawdą. Widocznie autor(ka) uznał go za

najłatwiejszy cel, obawiając się innych członków Komisji. Cytowana wypowiedź miała miejsce już po podjęciu przez Komisję decyzji o nieprzyjęciu kandydata do Działu Radiowo-Prasowego. Widząc, że kandydat nadal, i z dużą pewnością siebie, zmierza do celu, jakim jest podjęcie pracy w MPK — zaproponowano mu kilka innych możliwości pracy w przedsiębiorstwie, zgodnej z posiadanym przez niego wykształceniem (elektronik), padła również propozycja pracy w charakterze motorniczego zasilającego, tak często podejmowanej przez studentów. Z żadnej z propozycji kandydat nie skorzystał. Rozmowa o pieniądzu miała miejsce przy tej właśnie okazji.

Pomniejszanie jej w kontekście zawartym w notatce, szczerze niechętnie i nieuczciwie, jest zwyczajnym nadużyciem.

Na zakończenie mam propozycję dla anonima, skazanego, jak widać, na informację z trzeciej ręki. Jeśli jest ciekaw(a) pracy Komisji, nie prostszego jak przyjrzeć się jej osobiście. Być może dzięki temu konstruktywna krytyka zastąpiłaby — na łamach „Sygnałów MPK” — anonimowe krytykanctwo, dotychczas działalności Komisji Przyjęć.

WITOLD KOCHAN
Pracownia Socjologiczna

OD AUTORA

Dziękuję Panu Witoldowi Kochanowi za obszerną odpowiedź, w której dla mnie istotne jest nie to komu i w jakich okolicznościach odmówiono przyjęcia do MPK, bo jest to święte prawo Komisji Przyjęć, którego nie zamierzam kwestionować, ale potwierdzenie, że fakt wypowiedzi o nieopłacalności pracy w przedsiębiorstwie miał rzeczywiście miejsce na tym forum. Do tego też odnosi się ironiczny tytuł „Szczerze i uczciwie”. Niestety, okazuje się, że dla niektórych ironię w tekście trzeba też jakoś zaznaczać — smutnie.

ADAM ZYZMAN

REDAKCJA „SYGNAŁÓW”

W związku z artykułem pt. „Z ulic naszego miasta” zamieszczonym w Sygnałach MPK z 30.09.83 r., dotyczącym przystanków autobusowych linii „104”, „104 bis”, „184” na ulicy Malborskiej w rejonie skrzyżowania z ulicą Kamieńskiego — Dział Eksploatacji Ruchu wyjaśnia co następuje:

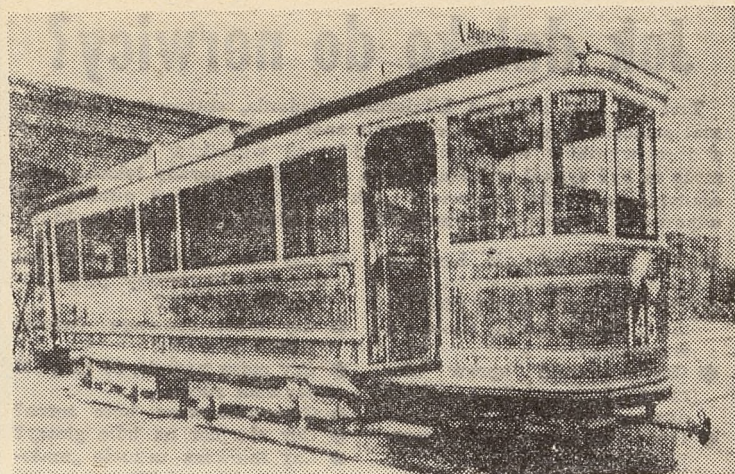
Pierwotna lokalizacja przystanku autobusowego dla linii „104 bis” i „184” w kierunku placu Boh. Getta była na ul. Wielickiej. Ograniczona przez tory tramwajowe powierzchnia peronu była niewystarczająca dla 4 kursujących linii autobusowych i stanowiła duże zagro-

żenie bezpieczeństwa pasażerów. Dlatego też Zespół d/s Komunikacji Miejskiej przy Wydz. Komunikacji UM Krakowa, złożony z przedstawicieli Wydz. Komunikacji, KW MO, KZD i MPK na wniosek motorniczych i kierowców autobusów zdecydował o przeniesieniu przystanków dla linii „104 bis” i „184” na ulicę Malborską w rejonie Polmozbytu. Przesunięcie to zmniejszyło do 200 m odległość od poprzedniego przystanku, przyczyniając się do likwidacji przystanku dla w/w linii przed skrzyżowaniem z ul. Kamieńskiego.

Okresowe przeniesienie przystanku autobusowego dla linii „104”, „104 bis”, „184” dla autobusów jadących w kierunku Woli Duchackiej nastąpiło 11. VII. br. na prośbę właściciela posesji nr 32 remontującego dach. Prowadzone roboty przy remoncie dachu zagrażały bezpieczeństwu oczekujących pasażerów ponieważ bariery ustawione na chodniku nie stanowiły odpowiedniego zabezpieczenia oczekujących na autobusy, w związku z czym przystanek został czasowo przeniesiony na okres 2 tygodni tj. do czasu zakończenia w/w remontu. Całkowita likwidacja w/w przystanku nastąpiła dopiero 16. IX. br. na skutek wielokrotnych interwencji właścicieli posesji nr 30 i 32, podających w uzasadnieniu że spaliny z autobusu ruszającego z przystanku wpadały prosto do okien uniemożliwiając ich otwarcie, a ponadto przystanek był uciążliwy jeszcze z innych względów co potwierdził stosowna adnotacja dzielnicowy funkcjonariusz MO. Wspomniany Zespół d/s Komunikacji Miejskiej przychylił się do prośby mieszkańców, podejmując decyzję cofnięcia przystanku autobusowego dla linii „104” na ul. Kamieńskiego przed skrzyż. z ul. Malborską i likwidacji przystanku dla linii „104 bis” i „184” w kierunku Woli Duchackiej. Przedstawione powyżej zmiany lokalizacji przystanków były dokonywane wyłącznie na uzasadnioną interwencję mieszkańców ul. Malborskiej.

Sprawy uciążliwości przystanków występują często i są rozpatrywane na cotygodniowych, wyjazdowych posiedzeniach Zespołu d/s Komunikacji Miejskiej zwanego dawniej Komisją Przystankową. Zapraszamy redaktora „Sygnałów MPK” w czwartki na godzinę 10.00 (Wawrzynca 13/27) do udziału w pracach w/w Zespołu w celu dokładniejszego poznania problemu bezpiecznego, dogodnego i nieuciążliwego lokalizowania przystanków.

Kierownik
Działu Eksploatacji Ruchu
mgr RYSZARD ROPA



Po 43 latach Zeppelin będzie znowu wyglądał jak ten na fotografii.

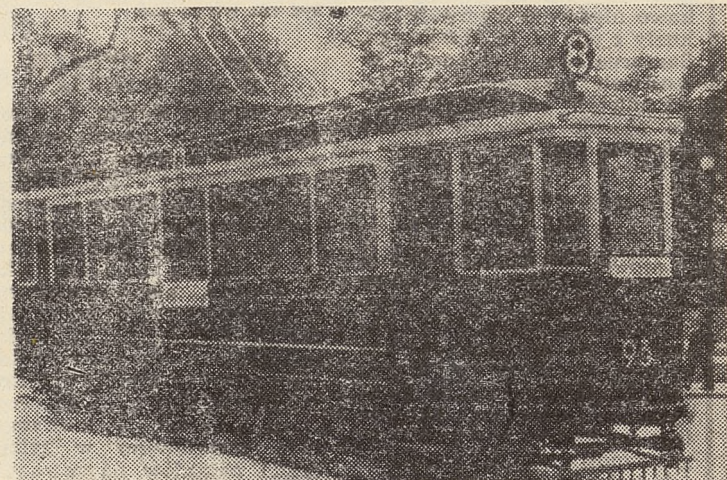
Zeppelin na półmetku

Informowaliśmy już Czytelników, że w Zakładzie Napraw Tramwajów trwa odnawianie wagonu typu Zeppelin dla muzeum w Norymberdze. Właściwie trudno to nazwać odnawianiem, gdyż z oryginału niewiele zostało i buduje się od podstaw. Ale sięgnijmy do historii... Wagony silnikowe, czteroosiowe typu „Zeppelin” wyprodukowane w firmie M. A. N. w Norymberdze w roku 1909 jako seria 10 wozów, po wyeksploatowaniu w Niemczech, w 1941, między innymi, zostały sprowadzone do Krakowa. Podyktowane to było stale wzrastającymi potrzebami przewozowymi i niewystarczającą liczbą taboru — tramwaje w czasie okupacji stanowiły jedyny środek komunikacji publicznej w mieście. Wagony z Norymbergi otrzymały numery ewidencyjne 89 — 98. Skierowano je na linię 8 i częściowo na linię nr 3. W latach 50 przerobiono pomosty na zamykane i tak już później było. Przerabiano, zmieniano i w miarę rozwoju komunikacji kasowano wyeksploatowany sprzęt. Gdy Zeppelinem zaczęli interesować się Niemcy okazało się, że istnieje tylko jeden zdekomploatowany egzemplarz. I trudno się dziwić. Problem części zamiennych — zwłaszcza do zagranicznego wozu — jest i dziś nieobcy. W grudniu 1981 zapadła konkretna decyzja o rekonstrukcji wagonu dla muzeum. W styczniu br. uzgodniono szczegółowo, które detale wykona MPK, a które Niemcy już we własnym zakresie.

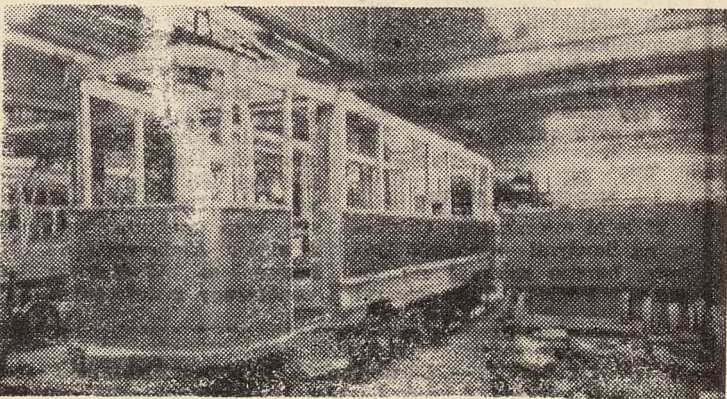
Specjalistą do Zeppelina w Zakładzie Napraw Tramwajów jest pan Stanisław Kwiatek, współodpowiedzialnym pan Władysław Cieżarek. Razem z nimi, poza godzinami właściwej pracy przy Zeppelinie zatrudnionych jest jeszcze 10 osób. Są to panowie: Adrianczyk, Białecki, Błasiak, Czech, Czajowski, Fialka, Ostroga, Patko, Włodarczyk i Wójcik. Śmiało można powiedzieć, że kawał dobrej roboty mają już za sobą. Praca jest tym trudniejsza, że brak pełnej dokumentacji, a z oryginalnego wozu zachowało się tylko podwozie, dolna rama nośna, fragment części nadokiennej ale już ze zmianami. Udało się również odnaleźć oryginalne nastawniki, podstawę wspornika do lampy i rysunki systemu hamulcowego. Do pozostałych szczegółów i detali trzeba było sporządzić szereg planów i szkiców, niektóre rozrysowywać w naturalnej wielkości. Wielu elementów trzeba było się domyślić konsultując z Niemcami oraz porównując z wcześniejszymi i późniejszymi wagonami Zeppelina. Dzisiaj część szczegółów jest już wykonana, ale też potrzeba jeszcze włożyć sporo pracy. „Ekipa od Zeppelina” radzi sobie jak może. Wylania się wiele problemów. Materiał — drewno — musi być odpowiednio suchy. Jest również problem z reflektorami otwartymi. Trzeba budować prototypy. Kłopot jest także z odpowiednimi kłoskami do efektownych lamp. Farby dostarczą Niemcy. Oni też wykonają tablice kierunkowe, napisy, zewnętrzne i wewnętrzne ornamenty.

Muzeum w Norymberdze zapłaci Przedsiębiorstwu za Zeppelina 120 tys. marek. Za część tej sumy (ok. 20 tys. marek) ZNT otrzyma narzędzia i sprzęt firmy „Bosch”.

(T. B.)



Wagony z Norymbergi jeździły przede wszystkim na uruchomionej w 1941 r. linii nr 3, tylko dla Niemców, kursując na trasie Plac Inwalidów — Dom Żołnierza.



Rekonstrukcja Zeppelina już bliżej końca.

Płonie ognisko w lesie

Ziemniaki pieczone będą w Osieczanach
Zabawa na sto dwa do samego rana,

Będzie żurek i kielbasa
I spacerek blisko lasa...

Autorką wiersza, którego fragmentem rozpoczynam relację z uroczystego ogniska, jakie odbyło się na terenie Ośrodka Szkoleniowo-Wypoczynkowego MPK w Osieczanach 13 października br., a które zakończyło tegoroczny sezon wycieczkowy członków NSZZ ORZ Emerytów i Rencistów, jest Stanisława Wypych.

Osieczany przywitały gości piękną, słoneczną pogodą. Podobno specjalnie zamówioną na ten dzień przez kierowniczkę Ośrodka, Irenę Marciniak. Nie wszyscy jednak mieli czas na zachwycanie się — w jesienne barwy wspaniale przystrojona — przyrodą. Część osób, a były to panie, pod dowództwem pracownika Wydziału Socjalno-Bytowego, Anny Jakubskiej, udały się do kuchni — obierać ziemniaki, krajać kielbasę i cebulę.

Panowie zapalili ognisko i przynieśli kamienne płyty, na których wnet stanęły kociołki z przyrządzoną do pieczenia myśliwską potrawą. W kuchni Ośrodka podgrzewał się żurek,

gotowany w domu przez Marię Skupińską. Część osób, ta nie zatrudniona przy przygotowaniu ogniska i „uczty”, wybrała się do lasu na grzyby.

Jedzenia — pysznego żurku i pieczonych w ognisku ziemniaków z kielbasą — starczyło nawet na repety.

Z wycieczki do lasu powrócili grzybiarze. Płony kilkugodzinnego zbierania, były różne. Najwięcej szczęścia do grzybów mieli państwo Apolonia i Mieczysław Cywicy. W ich też koszyku znalazły się najpiękniejsze okazy.

Rozmawiamy na temat organizowanych w bieżącym roku wycieczek z przewodniczącym NSZZ ORZ Emerytów i Rencistów Janem Jedynakiem... „Mieśliśmy w tym roku dziesięć wycieczek, w tym jedną kilkuniedniową szlakiem renesansu. Wszystkie były udane. Przy organizacji sprawdziło się kolejny raz bardzo dobrze działające Koło PTTK i doskonalili piloci... Czesław Dyłowicz, Stanisław Wójtowicz czy Antoni Baran. Do Koła PTTK przy MPK należy od nas około 60 osób” — mówi pan J. Jedynak, a do rozmowy dołączają się państwo Maria i Mieczysław Grzywaczowie oraz Władysław i Franciszek

Ozgowie. Uczestniczyli we wszystkich organizowanych w tym roku wycieczkach, są zadowoleni i z przyjemnością korzystają z nich będą i w roku przyszłym. Pokazują nam zdjęcia, na których uwiecznione są miejsca, które zwiedzili i osoby, które z nimi byli. Pani Stanisława Wypych odczytuje swoje wiersze — kronikę przygód i wrażeń ze szlaków wojaży MPK-owskim autokarem. A miejscowości, które zwiedzili było wcale niemało. Między innymi: Bukowina, Zakopane, Zawoja, Sucha, Busko, Sandomierz, Puławy, Kazimierz Dolny, Nałęczów, Lublin, Majdanek, Zamość.

Wesoło bawiono się przy ognisku. Pan Tadeusz Duduś grał na ustnej harmonijce, pani Stanisława Wypych i panowie Franciszek Ozga i Walerian Francik, tworzyli trio wokalne, w wykonaniu którego zebrani usłyszeli popularne „ogniskowe” piosenki i przyspiewki. Było nie tylko wesoło, ale bardzo serdecznie i rodzinie.

Chłód przypominał o szybko zapadającym październikowym zmierzchu. Rozbawione towarzystwo znalazło się w autokarze dopiero kiedy w osieczanskim parku zapaliły się lampy.

(M. B.)

Jak daleko do nerwicy?

Test ten jest skrótem klinicznego badania, stanowiącego materiał pomocniczy przy ocenie stopnia znerwicowania. Nie można więc z jego wyników wyciągać dalej idących wniosków ponad to, że może to być sygnał wskazujący na zasięgnięcie porady lekarza-specjalisty. Za każdą odpowiedź „tak” należy wpisać 2 punkty. Za odpowiedź „czasami” 1 punkt. Za odpowiedź „nie” — 0 punktów.

- Czy jesteś ostatnio bardziej drażliwy?
- Czy przejmujesz się sprawami które dawniej mało cię wzruszały?
- Czy większość spraw bierzysz „dosłownie” a nie z dystansem?
- Czy jesteś zadowolony ze swojej obecnej sytuacji?
- Czy chcesz osiągnąć szybko coś „więcej” (np. samochód)?
- Czy sobie samemu nie wydaje się, że bywasz mało zycliwy?
- Czy szybko tracisz cierpliwość?
- Czy twoje decyzje są spontaniczne?
- Czy często odczuwasz strach?
- Czy jesteś zazdrosny?
- Czy czujesz się w pracy zbędny?
- Czy boisz się przyszłości?
- Czy drobne błędy przesłania ci sprawiać przyjemność?
- Czy przestałeś ufać otoczeniu?
- Czy irytujesz się bez wyraźnego powodu?
- Czy jesteś nalogowym palaczem (więcej papierosów niż 15)?
- Czy cierpisz na bezsenność?
- Czy rano budzisz się z trudem?
- Czy pogoda ma wpływ na twoje samopoczucie?
- Czy w czasie odpoczynku masz podwyższony puls (ponad 5 uderzeń)?
- Czy masz nadwagę (więcej jak 10 procent)?
- Czy masz uczucie, że za mało używasz ruchu?
- Czy odczuwasz bóle serca?
- Czy cierpisz na bóle głowy?
- Czy miewasz uczucie „małowartościowości”?
- Czy żyjesz goniąc czas, pod presją czasu?
- Czy jesteś przekonany, że masz więcej trosk niż radości?
- Czy cierpisz na dolegliwości żołądka?
- Czy w chwilach podniecenia masz wilgotne ręce?
- Czy jesteś wrażliwy na hałas?

0-10 pkt.: Wszystko w najlepszym porządku.

11-20 pkt.: Czasami wykazujesz nadpobudliwość. Może to być przemęczenie, nadmiar obowiązków. To jeszcze nie nerwica.

21-30 pkt.: Jesteś pod wpływem wielu czynników stresowych. Pojawiały się pierwsze symptomy znerwicowania.

31-40 pkt.: Początkowa faza nerwicy, którą sam możesz opłacać usuwając czynniki stresowe.

Ponad 40 pkt.: Nerwica, udaj się po poradę do lekarza.

W biurze zwierza się kolega koledze:

— Wyobraź sobie, że mój pies jest taki mądry, jak ja!

— No wiesz! Wszyscy mówią o swoich psach w superlatywach...

☆

Delegacja młodzieżowa przedsiębiorstwa odwiedza w przeddzień 90. rocznicy urodzin zasłużonego dla zakładu emeryta, który skwapliwie opowiada o swej długowieczności:

— Widzicie, młodzi, nigdy nie piję alkoholu, nie palę tytoniu, jem tylko bardzo proste, jarskie potrawy, staram się ani nie martwić, ani nie cieszyć, żeby zachować spokój ducha i równowagę i dzięki temu będę obchodził 90. urodziny...



— Jak!? — nie wytrzymał jeden z młodych członków delegacji.

☆

Kierownik zwraca się do cieszącego się dobrą opinią pracownika biurowego:

— W jaki dzień ma pan, panie Kowalski, najwięcej roboty?

— W poniedziałek — wtrąca złośliwie kolega z sąsiedniego biurka.

— Dlaczego?

— Bo szanowny kolega Kowalski musi zerwać aż dwie kartki z kalendarza...

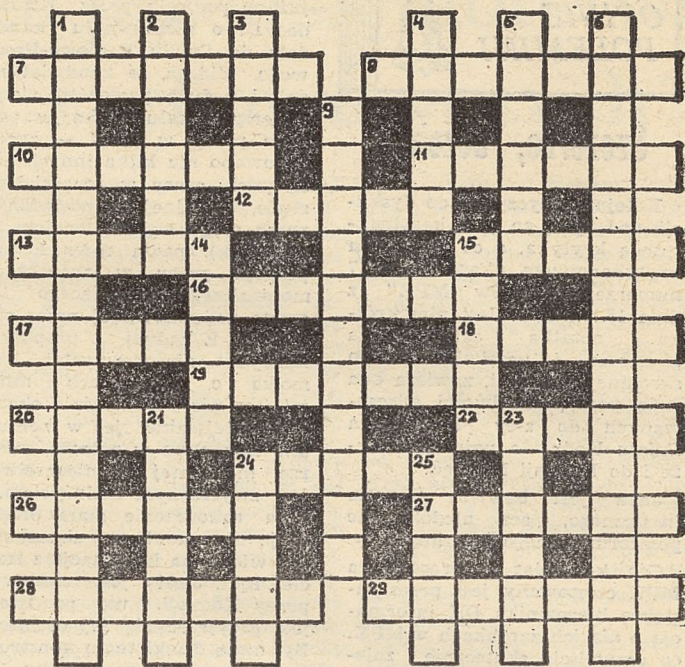
☆

W stołówce:

— To jest nie do zjedzenia. Proszę kierowniczkę.

— Po co, przecież kierowniczką też by się tego nie tknęła...

KRZYŻÓWKA NR 14



POZIOMO: 7) Wiozła zesłańców na Sybir. 8) Kawałek „Sygnalów MPK” na głowie. 10) Niesprawdzona wiadomość. 11) Możliwość powodzenia. 12) Nikodem Dołęgi-Mostowicza. 13) Pozostałość po ścięciu drzewie. 15) Jutrznia. 16) Córka Jana z Czarnolasu. 17) Gwar rozmów. 18) Kolega wędkarza. 19) Maszyna rolnicza. 20) Pletwa ogonowa u ryb. 22) Środek trujący z rodziny paralityczno-drgawkowych. 24) Chytrusek. 26) Refugium. 27) Mniemanie, pogląd. 28) Obrzynek, okrawek. 29) Kochanka króla.

bitwy pancernej w II wojnie światowej. 15) Twórca „Manifestu komunistycznego”. 21) Za zadanie ma stanie. 23) Oferma, niezdara. 24) „Puszcza” Wolska w Krakowie. 25) Coś z butelki na drodze.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI 12

POZIOMO: Jelec, Kafka, Olimp, wezyr, jajko, bekas, Rosja, atlas, PKO, barok, zaramie, Kampala, agronom, Lewitan, nitka, kra, opona, Saona, topaz, kiper, poeta, rurka, Niasa, kwiat.

PIONOWO: jawor, lizeska, Zorba, kojot, fajka, iskra, pismo, oprawka, jonatan, arkan, komot, szala, Berno, rondo, komża, ale, Iga, Irokezi, Inter, koper, papka, szpak, akant. Nagrodę wylosowała: Małgorzata Piwowarczyk (Tarnów).

DZIAŁ KULTURY, SPORTU I TURYSTYKI INFORMUJE, że zakupił bilety na lodowisko WOSiR „Krakowianka” przy ul. Siedleckiego 7. Z lodowiska można korzystać w każdą sobotę w godz. 10.00—11.30, 14.00—15.30 (mała tafla) i 17.00—18.30 (duża tafla) oraz w każdą niedzielę w godz. 10.00—11.30 i 14.00 do 15.30 (duża tafla).

Bilety w cenie 10 zł (normalny) i 5 zł (ulgowy dla dzieci) można kupować w DKSiT, ul. Brożka 3, p. 328. 70 proc. do ceny biletu dopłaca przedsiębiorstwo z funduszu socjalnego.

CHCA PRZYWRÓCENIA LINII TRAMWAJOWYCH

W miastach zachodniemieckich mnożą się apele o przywrócenie linii tramwajowych, likwidowanych w okresie ekspansji komunikacji autobusowej i usług taksówkowych. Przeciwno decyzji władz wielu miast, które postanowiły zastąpić tramwaje autobusami, występują energicznie zwolennicy ochrony środowiska naturalnego. Stosunkowo niedawno tramwaje zniknęły z ulic m. in. Hamburga, Saarbrücken, Koblencji. W remizach niszczeją wagony, na ulicach rdzewieją szyny. To właśnie wywołuje protest mieszkańców.

TRÓJCZŁONOWY AUTOBUS MIEJSKI

Zachodniemiecki koncern MAN wypuścił na trasę nowy autobus dla komunikacji miejskiej. Ma on pomieścić 225 pasażerów na miejscach siedzących i stojących w trzech członach elastycznie poddających się zakrętom. Długość tego superautobusu miejskiego wynosi aż 23 metry, ale — jak twierdzi wspomniana firma — dzięki trzema członami i maksymalnemu skretowi kół, dość łatwo daje się prowadzić nawet na zatłoczonych ulicach miejskich. Specjaliści z komunikacji miejskiej utrzymują, że dzięki temu nowemu modelowi można będzie o ok. 2 razy zmniejszyć dotychczasowy park autobusowy.

NIECIERPLIWI!

23-letni mieszkaniak Cagliari na Sardynii — Angelo Deiana, bardzo spieszyl się do domu. Ponieważ nie wierzył

Mieszanka firmowa NIE TYLKO

w szybkość miejskich środków lokomocji, ukradł autobus miejskiej komunikacji i właśnie nim spieszył do domu. Miał pecha. Na pewnym skrzyżowaniu zatrzymała go policja. Powrót do domu spieszący się Angelo musiał odłożyć na wiele dni.

AUTOBUSY MIEJSKIE WOŻĄ... ROWERY

W Szwecji w tym roku rower cieszy się proporcjonalnie większym popytem niż słynne „volvo”. Coraz więcej ludzi — ze względu na koszty eksploatacji samochodu — przesiada się na pojazdy jednośladowe, korzystając z nich nie tylko w mieście, ale również na krótszych trasach podmiejskich. Wychodząc naprzeciw popularności rowerów autobusy miejskie zostały przystosowane w tym roku do przewożenia rowerów. W każdym z nich zastosowano w tylnej części pojazdów na zewnątrz specjalne uchwyty na dwa rowery. Za przewóz roweru należy uiścić potrójną cenę biletu.

RUCHOME SCHODY DLA STACJI METRA

Na stacjach warszawskiego metra trzeba będzie zmontować 71 ciągów schodów ruchomych. Rozpatruje się możliwość ich wyprodukowania w kraju. Być może podjęcie się tego zadania kombinat dźwigów osobowych na Służewcu w Warszawie, we współpracy z doświadczonymi

zakładami w ZSRR i Czechosłowacji.

50 PROCENT WOZÓW TO „IKARUSY”

300 nowych węgierskich „ikarusów” otrzyma do końca br. WPK w Katowicach. Od początku roku do października nadeszło ich już 229. Dzięki tegorocznym dostawom nowego, węgierskiego taboru, WPK będzie mogło wycofać z eksploatacji znaczną liczbę zużytych pojazdów. W tym roku Śląsk otrzyma 10-tysięczny autobus marki „Ikarus”, który jest obecnie najpopularniejszym pojazdem na śląsko-zagłębiowskich liniach komunikacyjnych, gdyż stanowi 50 proc. wszystkich autobusów WPK.

RYKSZA I ROWER NAJPOPULARNIEJSZE

Według ostatnich danych Banku Światowego, w państwach Azji i Oceanu Spokojnego najpopularniejszymi środkami lokomocji miejskiej pozostają nadal ryksza i rower. Tymi środkami lokomocji posługuje się tam ok. 80 proc. ludności, a warto dodać, że wymienione regiony świata zamieszkuje w sumie 2,6 mld ludzi.

LIKwidUJĄ STANOWISKA NAPRAWCZE „JELCZÓW”

W Komunalnym Przedsiębiorstwie Naprawy Autobusów „Kapena” w Słupsku uruchomiono drugą linię montażową do remontu autobusów marki „Berliet”. Ten naj-

wiekszy w północnej Polsce zakład naprawy autobusów systematycznie przedstawia swoje urządzenia na remontowe potrzeby „Berlieta”. Jednocześnie likwiduje się stanowiska naprawcze „jelczów”, których coraz mniej jeździ po kraju.

KASY PANCERNE

W MADRYCKIM METRZE Prasa hiszpańska jest jednonomyślna, że metro madryckie przestało być miejscem bezpiecznym. W ostatnich miesiącach notuje się coraz więcej wypadków kradzieży, bicia pasażerów i rabowania ich przez zorganizowane bandy. Miały też miejsce pierwsze morderstwa. Szczególne zagrożenie powstało dla ludzi pracujących w kasach metra. Na kasy dokonano ostatnio kilku napadów, zmuszając biciem lub groźbą użycia broni kasjerów do wydania pieniędzy i zapasu biletów. Doszło do tego, że kasjerzy zastrajkowali. W tej sytuacji władze miejskie postanowiły zainstalować w metrze kasy opancerzone.

PRASKIE METRO W STATYSTYCE

W stolicy naszych południowych sąsiadów od chwili uruchomienia metra w 1974 r. przejechało nim już 1123 mln pasażerów. Metrem, które nazywano w Pradze kręgosłupem miejskiej komunikacji, jeździ codziennie 750 tys. mieszkańców, tj. 25 proc. wszystkich

pasażerów miejskiej komunikacji. Do ub. roku zbudowano 20 km linii, w br. powstała trasa C o długości 2,7 km, a w 1985 oddany zostanie pierwszy odcinek trasy B o długości 5 km. Po 1985 r. przewiduje się budowę co roku 2 km trasy metra, bowiem — jak wyliczono — najlepsze proporcje między wydatkami na metro a dochodami osiąga się przy sieci kolei podziemnej o długości 40 — 50 km. Budowa metra w Pradze pochłonięła dotychczas prawie 16 mld koron. Najdłuższy odcinek pokonuje się obecnie w czasie 29 min, podczas gdy tradycyjnymi środkami komunikacji potrzeba by było 1,5 godz.

„ELEGANCJA — FRANCJA”

Na nowych liniach metra w stolicy Francji kursują już pociągi kolejki podziemnej wyposażone w gumowe koła toczone się po specjalnie do tego skonstruowanych szynach. Dzięki temu jeździe takiego metra nie towarzyszy zwykły metaliczny łoskot. Wspaniała jest też amortyzacja wszelkich wstrząsów.

LOTOWSKI TRAMWAJ

Inżynierowie lotewscy budowali nowoczesny tramwaj, który na dłuższych odcinkach trasy rozwija przeciętną szybkość ponad 70 km/godz. Pojazd ma pneumatyczny pantograf doprowadzający do minimum szum podczas jazdy. Szybkojeźny tramwaj z Rygi został już wdrożony do seryjnej produkcji.

(Oprac. l-k)