

DWUTYGODNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Po niespełna miesiącu prac przygotowawczych ukonstytuowała się 24 czerwca Społeczna Komisja Konsultacyjna na szczeblu przedsiębiorstwa. W jej skład weszli: H. Bialek (ZAC), G. Cholewa (Zarz. Prz.), Cz. Dziwowski (ZNA), L. Jaworski (ZTX), P. Kołak (Zarz. Prz.), B. Konieczny (ZNT), B. Kowalczyk (Zarz. Prz.), A. Kupiec (ZTS), L. Kwapien (DR), A. Kwita (ZAW), H. Lesiński (ZAB), J. Moskała (ZBZ), M. Ostapowicz (ZZP), T. Polus (ZTO), T. Porosło (ZTP), K. Załęski (ZTH), M. Zwiech (ZSP).

Zaakceptowano też zasady działalności Komisji, opracowane przez 4-osobowy zespół roboczy (pisał o tym w

SPOŁECZNA KOMISJA KONSULTACYJNA

n-rze 4). Głównym zadaniem Komisji, jako organu opiniodawczo-doradczego, staje się przekonsultowanie projektów ważniejszych decyzji opracowanych przez dyrekcję (kierownictwo), zwłaszcza przy wdrażaniu reformy gospodarczej opierającej się m. in. na „zebraniu opinii od szerokich kolektywów załogi i przedstawienie dyrekcji (kierownictwu) zakładu”.

Paragraf 5 stwierdza także, iż „członkami Komisji powinni być pracownicy o wysokich kwalifikacjach zawodowych, cieszący się autorytetem wśród załogi i dobrą opinią u dyrekcji (kierownictwa), powołani spośród załogi i zaakceptowani”.

W kręgu zainteresowań Komisji znalazły się kluczowe dla funkcjonowania przedsiębiorstwa zagadnienia: uchwalanie i zmiana planów, przyjmowanie i zatwierdzanie bilansów, opracowanie i wprowadzanie nowych zakładowych zasad wynagradzania, inwestycji i rozbudowy MPK, podziału funduszu zakładowego, ale także: rozwijania, szerzenia kultury wśród załogi, zaspokojenia potrzeb socjalno-bytowych, dobrej współpracy z innymi przedsiębiorstwami.

Warto na koniec zaznaczyć, iż Komisja, jako społeczny organ opiniodawczo-doradczy „nie ponosi odpowiedzialności za ostatecznie podjęte przez dyrektora decyzje”.

Nad pracami Komisji czuwać będzie wyłonione z jej grona prezydium: **Helena Bialek** — przewodnicząca oraz **Bogdan Kowalczyk, Andrzej Kupiec i Ludomir Kwapien**.

NOCĄ, GDY MIASTO ŚPI

Kiedy znajdziemy się w Zakładzie Sieci i Podstacji nie wskazuje na to iż zbliża się północ. Tuż obok tętni prawie normalnym życiem zajezdnia. Tak jak w dzień ludzie przygotowują się do pracy, zabierają jeszcze to i owo, pakują do wozu pogotowia sieciowego, zapinają kurtki robocze jako że chłód i wiatr jak na 15 dzień czerwca raczej niespotykany. Wreszcie wyjeżdżamy na ulice Krakowa. Pierwszy, wóz pogotowia technicznego. Tuż za nim trzymając się jego kół jedziemy Zukiem. Pilotem naszym, a później informatorem co do zakresu wykonywanych prac sieciowych jest brygadziśta rejonowy, **Antoni Wróbel**. Ulice Rzemieślnicza, Pstrowskiego... zastanawia tylko mały ruch w tej ostatniej, tak bardzo zwykle przeciętą komunikacyjnie przeciętą arterią. „*Lubię prowadzić wóz nocą*” — odzywa się nagle kierowca **Zuk** **Zdzisław Pannuła** pracownik Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego. Przed nami ruchomy punkt przewodzi — żółty wóz pogotowia sieciowego nr boczny 177. Znikający, gdy zatrzymują nas światła, to pojawiający się znów, gdy kierowca **Zuk** dodaje gazu, aby go dopędzić. Wreszcie dojeżdżamy na końcówkę komunikacyjną przy Walcowni HiL. Nasz punkt ruchu mimo że oświetlony, zamknięty o tej porze. W oknach zauważamy pięknie kwitnące kaktusy.

Mija 5... 10... 15 minut niezupełnie bezczynnych. Ludzie przygotowują się do pracy. Tyle zresztą tylko czasu pozost

stało do godziny 24.00, o której to, jak wcześniej zostało ustalone, dyspozycja mocy ma wyłączyć na tym odcinku prąd. Ktoś oznajmia „*Jest północ*”. Brygadziśta, **Kazimierz Dziob** decyduje o przystąpieniu do pracy. Najpierw założone zostaje uszynienie. To dla bezpieczeństwa. Przecież monter sieci elektrycznej to coś jak saper, może pomylić się tylko raz. A 650 V to nie bagatela. W przypadku jakiegoś przebiecia prąd pódzie w uziemioną szynę a nie w sieć. Monterzy — brygadziśta, **Kazimierz Dziob**, **Włodzisław Piwowoński**, **Mieczysław Ręczak** i **Józef Solarski**, nakładają na głowy ochronne kaski. Ponieważ pracują pod wyłączonym ruchem nie muszą ubierać kamizelek koloru ochronnego. Kierowca pogotowia sieciowego, **Janusz Wisłocki** opuszcza drabinę i podnosi pomost wozu. Ludzie wchodzi na swoje stanowiska pracy. „*Nieco wyżej*” — woła ktoś już z góry. Pan Wisłocki podnosi więc trochę pomost. „*Stop, stop... niżej*” — pada kolejne żądanie.

Kiedy ustawiony jest już na odpowiedniej wysokości, ludzie przystępują do pracy. Słychać szcęk narzędzi, wiadał ruchy rąk odkręcających zaciski. W ciągu tej nocy (do 4.00 godziny nad ranem), wymieniony zostanie 300-metrowy odcinek przewodu jezdne

go. Po dłuższej chwili **K. Dziob** daje sygnał kierowcy, aby wóz przesunął do przodu. Pan Wisłocki wolniutko podjeżdża i zatrzymuje się. W górze, gdzie teraz pracują ludzie,

jest prawie zupełnie ciemno. Poprzednie miejsce pracy oświetlała lampa usytuowana stosunkowo niedaleko torów, teraz zastępują ją mdle błyski bateryjnych latarek. Zastanawia brak stałego, akumulatorowego lub też innego oświetlenia miejsca pracy, to jest pomostu. Jest to podobno jeden z problemów pracujących przy sieci brygad.

Na spotkanie z drugą pracującą tej nocy brygadą Zakładu Sieci i Podstacji przeprowadzając pomiary kabli, jedziemy do Bieńczyce. Już z daleka zauważamy stojący w ulicy Rewolucji Październikowej wóz pogotowia sieciowego nr boczny 33. Nasz **Zuk** zatrzymuje się tuż za nim. Wyśiadamy i podchodzimy do pogotowia. Jego kierowca, **Zdzisław Suder** raz po raz odbiera przez radiotelefon informacje. Jest to stały kontakt, można rzec współpracę z Podstacją w Bieńczyce. Monterzy — brygadziśta, **Adam Staruch**, **Władysław Kozub** i **Zygmunt Ostrogórski** czekają na potwierdzenie wyłączenia kolejnego zasilacza z podstacji, a później przystępują do pracy. Sprawdzają stan techniczny odłączników i czyszczą izolatory. Prace z zakresu pomiarów sieci dotyczącej izolacji kabli zasilających i odłączników zleca do wykonania mgr inż. **Zdzisław Muzyk** z Laboratorium Pomiarowego.

Przez chwilę patrzymy jeszcze na czynności jakie wykonywane są przy oczyszczaniu izolatora i... żegnamy się z tymi, którzy pracują nocą. (Ciąg dalszy na str. 3)

Kraży jeszcze po Krakowie fama, jakoby schemat organizacyjny MPK był szczególnie skomplikowany. Cóż, zmian przeszła nasza firma sporo. O tym, czy jest to rzeczywiście nasza „specjalność” rozmawiamy z kierownikiem Biura Organizacji Zarządzania **Antonim Kadziółką**. — *Ile zmian organizacyjnych przeszliśmy w ciągu ostatnich 10 lat?* — Przeprowadzono 4 zmiany

systemowe i 27 uzupełnień. Największe nasilenie zmian przypadło na okres lat 1979—81, dokonano wtedy 2 zmian systemowych i 19 uzupełnień.

— Często mówiło się, iż zmiany te oznaczały robienie schematu „pod ludzi”...

— Trudno jest mi się do tego zjawiska jednoznacznie uściósunkować. W Biurze Organizacji Zarządzania pracuję dopiero półtora roku. Patrząc na powstające schematy z pozycji

obserwatora można byłoby taką sugestię wysunąć. Dodać jednak należy, że obecnie, w okresie, w którym wprowadzamy reformę gospodarczą, taka praktyka jest nie do przyjęcia.

— W „*Donosach spod Gabinetu*” pisaaliśmy wtedy jak to Pan rysował niezliczoną ilość schematów. Czy faktycznie tak Pan lubi rysować?

JEST ETATYZACJA

Oj, te schematy i regulaminy

— *Lubię, ale niekoniecznie schematy*. Okres I półrocza 1981 był okresem „*syzyfowej pracy*”, koncepcje nowych schematów rodziły się jak grzyby po deszczu, a pracownicy Biura uwijali się jak w ukropie, by tylko sprostać zapotrzebowaniom ówczesnego dyrektora. Faktycznie zdarzało się, że w ciągu tygodnia wykonywano po 2—3 projekty schematów. Faktem jest również i to, że struktury te nie zostały nigdy wprowadzone, ponieważ nie było do nich podbudowy w postaci regulaminu organizacyjnego MPK.

— *Ten długo oczekiwany nowy regulamin wchodzi w życie z dniem 1 lipca*. Czyżby znowu czegoś „*zachciało*” się nowemu dyrektorowi?

— *Uważam, że nie można u-*

przedsiębiorstwa. Określa jednoznacznie podstawowe zadania, które poszczególne jednostki i komórki organizacyjne muszą realizować po to, aby cel, jakim jest świadczenie usług przewozowych mieszkańcom Krakowa, został dobrze przez MPK spełniony...

— *Nic Pan się nie chwali, a tu Pańskie Biuro dokonało pierwszy raz w dziejach firmy przywołanej etatyzacji pracowników umysłowych*. Na czym ona polega?

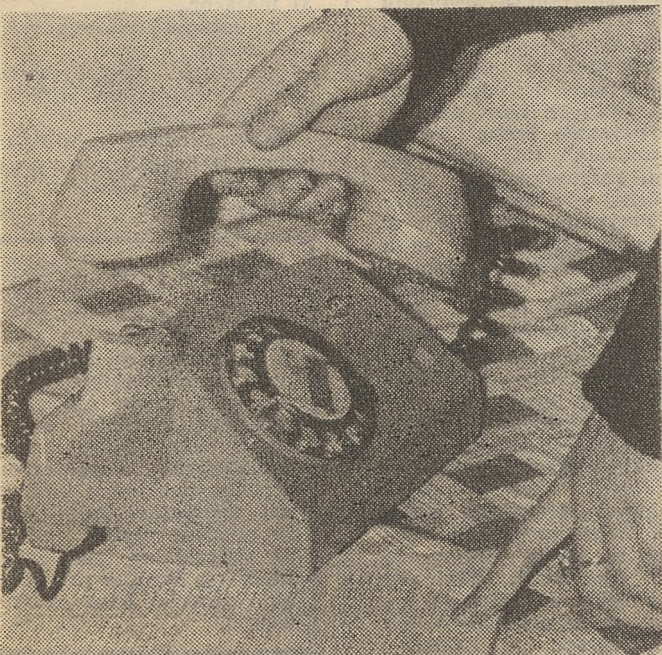
— *Etatyzacja pracowników umysłowych stanowi konkretyzację kadrową wynikającą z regulaminu organizacyjnego*. Jest adekwatna do obecnego stanu i potrzeb przedsiębiorstwa. Stanowi równocześnie podstawę do opracowania funduszu płac dla pracowników

umysłowych poszczególnych jednostek i komórek organizacyjnych. Nadmienię tu należy, że zarówno regulamin jak i etatyzacja nie są stałe i niezmiennie. Wraz z rozwojem przedsiębiorstwa, a tym samym zwiększonym, udokumentowanym wzrostem zadań istnieją możliwość dokonywania stosownych zmian w wymin-

nionych tu dokumentach. — *W takim razie nie grozi nam zamknięcie się w sztywnym gorsecie ustaleń i zarządzeń, które trwać będą wiecznie*. Biuru Organizacji Zarządzania nie grozi więc bezrobocie...

— *Absolutnie nie*. Praktycznie bowiem opracowanie regulaminu organizacyjnego przedsiębiorstwa i etatyzacji pracowników umysłowych stanowi dopiero początek porządkowania organizacji pracy w przedsiębiorstwie. Szereg dokumentów wymaga nowelizacji lub wymiany. Wymagać to będzie pełnego współdziałania ze wszystkimi jednostkami i komórkami w przedsiębiorstwie.

— *Dziękując za rozmowę życzymy, by była ona jak najlepsza*. (am)



Reforma gospodarcza powoduje, że wiele z dotychczasowej socjalnej działalności zakładów pracy może ulec zahamowaniu. Najtrudniejszy jest oczywiście ten okres, jaki przeżywa nasza gospodarka, bo to i kryzys, no i zreformować od ręki wszystko i chcieć od zaraz mieć wyniki może tylko nasza narodowa fantazja. Potrzebna byłaby jeszcze i nasza mobilizacja, jak to my w sytuacjach szczególnych potrafimy, gdy chcemy.

Większość dużych zakładów pracy miała dość dobrze rozwinięte, nazwijmy to, zaplecze socjalno-rekreacyjne. Im bogatszy zakład tym ładniejsze, w atrakcyjniejszych miejscowościach domy czasowe, większe i z nowocześniejszą aparaturą przychodnie zakładowe. Obiekty te budowane często dużym nakładem pracy społecznej. Reforma postawiła tę stronę działalności zakładów pod znakiem zapytania, przynajmniej w tym pierwszym okresie. Zakłady liczą złotówki. Zysk, jeżeli już nawet jest wypracowany, nie może z paru miesięcy być duży. W niejasnej sytuacji znalazło się leczenie zakładowe. Skąd brać środki na finansowanie. Zresztą, jak się okazuje, problem nie tylko w finansowaniu, ale i w organizacji leczenia. Propozycji jest wiele. Mają one jeden wspólny element — przychodnie zakładowe służyłyby ewentualnie także ludności zamieszkującej na danym terenie, skupia-

Przemysłowa służba zdrowia

jąc zakłady pracy ze szczególnym uwzględnieniem specjalizacji zakładu wiodącego (czytaj: tego, którego była przychodnia zdrowia). I tutaj zdarzają się dwa, równie ważne, społeczne dążenia. Zakłady, które miały jako tako bądź dobrze rozwinięte leczenie wewnętrzne, będą dążyły do jego utrzymania. Zakłady mniejsze będą projektowały. Inny z wariantów mówi, by zakładowa służba zdrowia zajęła się tylko profilaktyką, pozostawiając leczenie szpitalom i przychodniom rejonowym, zamieniając jednak zakładowe ośrodki zdrowia także na rejonowe.

28 czerwca br. w przedsiębiorstwie spotkali się przedstawiciele służby zdrowia z Przemysłowego Zespołu Opieki Zdrowotnej nr 4 Podgórze z naszym kierownictwem administracyjnym — politycznym, wspartym przedstawicielami załogi, komisji socjalnej i BHP. Dyrektor **Bogdan Walczak** przedstawił propozycje. Było to spotkanie niejako sondujące opinie zakładów pracy.

Mnie osobiście podobało się w tym wszystkim to, iż usiłuje się stworzyć ściślejszy związek między przemysłową służbą zdrowia a szpitalami. Projekt mówi o odpowiedzialności or-

dynatora szpitala za fachowość personelu lekarskiego, o możliwościach konsultacji w szpitalu. Nie będę tu opisywać wszystkich wariantów rozwiązań organizacyjnych, bo zgadzam się z kierownikiem Zakładu Taksówek, **Adamem Gajdą**, że „jaki dyrektor i z jakiego pionu będzie tym zarządzał jest dla mnie nieważne. Ja chciałbym takich zmian by czas oczekiwania na przyjęcie mnie przez lekarza się nie wydłużał a skracał. Ja chcę, żeby lekarz miał czas na rozmowę ze mną, czasem to bardziej uleczy niż lekarstwa. Czy aby całe to reformowanie leczenia nie dołoży lekarzom nowych papierków i tak przecież nadmiernie nimi obciążonych? Czy lekarz konsultant nie okaże się znów lekarzem-urzędnikiem, tak jak ma się sprawa z lekarzem wojewódzkim?”

Referujący, dyrektor **Walczak** przedstawił także sugestie odnośnie finansowania leczenia przemysłowego. Jeden z wariantów mówi o zasadach zbliżonych do dotychczasowych, to znaczy część byłaby pokrywana z budżetu państwa a część przez przedsiębiorstwo, ze wskazaniem, iż pieniądze te mają pochodzić z wypracowanego zysku. Na zebraniu przedstawiciele załogi i kierownictwa stwierdzili, iż o przy-

chodni jak i całym przedsiębiorstwie myśli się pod kątem rozwoju. Planuje się rozbudowę przychodni, powiększenie ilości specjalistów, ale dla potrzeb MPK. Finansowanie nie może być z wypracowanego zysku, a ze środków obrotowych. Jest to bardzo ważne, gdyż zysk wiadomy będzie dopiero na końcu roku i wtedy może być odpis. Z czego w takim razie finansować przez cały rok? Zresztą, jak powiedział zastępca dyrektora ds. ekonomicznych, **Alojzy Kusina**, chodzi o to, byśmy przy okazji reformy nie zgubili po drodze zdobyczy socjalnych i kulturalnych. Nie można też całego ciężaru utrzymania tych zdobyczyłożyć na przedsiębiorstwo. Samodzielne przedsiębiorstwo powinno mieć dowolną możliwość manewru odpisami.

Inny problem stanowią kadry medyczne. Lekarze uciekają z przemysłowej służby zdrowia. Powód? Zbyt duże obciążenie, brak możliwości dalszego rozwoju zawodowego, kłopoty ze zdobyciem specjalizacji, bo tę się robi w szpitalu i potrzebny jest czas na naukę, na pracę w szpitalu. Czy lekarz przyjmujący dziennie 30 i więcej pacjentów może sobie na to pozwolić?

O problemach przemysłowej służby zdrowia napiszę jednak w jednym z następnych numerów gazety.

FILOMENA SERWIN

● Pierwsza w tym roku Rada Programowa rozgłosiła i naszej redakcji omówiła problemy istotne dla załogi, a dla nas — dziennikarzy — do zastanowienia.

● Pioruny są różne, słyszą je przecież nasi kierowcy i motornicy na co dzień, choć jeżdżą coraz lepiej. Tym razem jednak podczas burzy prawdziwy piorun uderzył w maszt podstacji czyżyńskiej. Spowodował tym samym chwilową utratę łączności.

● Nareszcie z zajezdni w Podgórzu wywieziony zostanie złom szynowy. Od lat o nim

15 dni w MPK

słyszeliśmy, teraz na coś się przyszy.

● Strażacy zobowiązali się — za 50 tysięcy złotych — wybudować 5 zajezdni w Nowej Hucie.

● Przed szkołą MPK ustawiono barierki zabezpieczające, które służą uczniom do siedzenia. Oby tylko nie przyszło im do głowy przeskakiwać przez barierki prosto na ulicę.

● Oberwało się kierownikowi Sieci i Podstacji, bo chciał przechrzcić i cichaczem, na dziko wybudować garaż. Nie udało się dzięki... strażacy pożarnej. I dobrze, bo za blisko stacji paliwa.

● Co jakiś czas robactwo czyni inwazję na nasze bufety i nie tylko, więc systematycznie przeprowadza się dezynsekcję, przeganiając i trując toto. Trzeba jednak wcześniej zawiadamiać panie bufetowe, a nie zaskakiwać je (i towar) w „dniu trucia”. Tak właśnie zdarzyło się 28 kwietnia w Czyżynach.

● W budynku administracyjnym przy ul. Brożka gustownie zabudowuje się hall na I piętrze. Będzie tam wbudowana tablica pamiątkowa z 51 nazwiskami pracowników MPK poległych w czasie wojny z rąk okupanta. Podobna tablica znajduje się wprawdzie na terenie czwartej zajezdni, ale okazało się, że dwie wymienione na niej osoby żyją do dzisiaj i cieszą się niezłym zdrowiem.

Odsłonięcie tablicy nastąpi 22 lipca — z udziałem rodzin pomordowanych i prezydenta miasta.

● Jak wieść niesie, w Warszawie ponoć nie funkcjonuje w nocy komunikacja tramwajowa. Czas ten przeznaczają na remonty torowisk i taboru. Może spróbować i u nas?

● W związku z mającą się odbyć inwentaryzacją księgozbioru technicznego i beletrystycznego Biblioteka Zakładowa MPK prosi uprzejmie czytelników o zwrot książek: — wypożyczonych przed dniem 31 maja br., — z punktów bibliotecznych w Zakładach, — zaległych, wypożyczonych przed zamknięciem biblioteki tj. 1978 rokiem.

Przypominamy, że biblioteka czynna jest codziennie z wyjątkiem wolnych sobót w godz. od 6,30 — 14,30.

Dziękuję panu motorniczemu nr „813” prowadzącemu 24 czerwca ok. godz. 13.15 „jedenastkę” z pętlą w Łagiewnikach, że umożliwił mi niezadanie na umówione, ważne spotkanie służbowe, zreczenie zamykając mnie i kilku innym niedoszłym pasażerom drzwi przed nosem. Jestem mu wdzięczny dodatkowo, że mogłem wydać niecałe 60 złotych na taksówkę. Liczę na Pana w przyszłości i polecam Pana przełożonym. (L. Las.)

Nasi Jubilaci

Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym Jubilatom, którzy w dniach do 1 do 31 maja 1982 r. obchodzą jubileusz pracy w MPK.

40 lat
Marian Walczak — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze.

30 lat
Józefa Gwiżdż — Dział Gospodarki Odzieżą.

25 lat
Stanisław Witek — Sekcja Kontroli Jakości DA.

20 lat
Marian Baran — Zakład Torów
Mieczysław Gruca — Zakład Torów
Stanisław Kwinta — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce

Jan Kuźma — Ośrodek Wypoczynkowy Osieczany
Marian Horabik — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze

Maria Szastak — Wydział Nadzoru Ruchu
Edward Witek — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce

Anna Dyduła — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta

Aleksandra Makuch — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyny

15 lat
Władysław Kasprzycki — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce

Zofia Paternoga — Dział Księgowości Materiałowej
Eugeniusz Stec — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce

Tadeusz Wanieliś — Wydział Nadzoru Ruchu

Fryderyka Surówka — Dział Specjalny

Zofia Czuba — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta

Maria Matusik — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta

Ryszard Zieliński — Zakład Transportu i Sprzętu Specjalnego

10 lat
Józef Filipowski — Zakład Napraw Autobusów

Ryszard Grabowski — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka

Stanisław Miękinia — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka

Kazimiera Mucha — Zakład Zaopatrzenia Materiałowego

Eugeniusz Grabski — Wydział Łączności

Józefa Olejko — Zakład Torów

Tomasz Surówka — Zakład Napraw Tramwajów

Wiesław Klimkowski — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta

Kadra kierownicza zbyt mało wymaga od siebie i podwładnych, nie zawsze skutecznie przeciwstawia się schematyzmowi w działaniu. Nadal nie widać człowieka spod papierków zbędnej sprawozdawczości i korespondencji. Istnieje duża dowolność planowania jak też realizowania uchwał Rady Ministrów, decyzji rządu i resortów. Zbyt powierzchownie traktuje się sprawy propagandy i prowadzenia szkoleń. Kadra techniczna niższych szczebli kierowania jest dobrze przygotowana zawodowo, lecz słabiej angażuje się w proces społecznej odnowy, a oddziaływanie na podległych pracowników, dbałość o kształtowanie właściwych stosunków międzyludzkich pozostawiają wiele do życzenia.

W transporcie publicznym za niezadowolający, zwłaszcza w zajezdniach tramwajowych, uznano stan zaplecza technicznego i organizacji obsługi pojazdów, na czele z niewłaściwą kontrolą techniczną i eksploatacją akumulatorów. Władzom wojewódzkim dostało się za to, że w minimalnym tylko stopniu interesują się komunikacją, że nie mogą też sobie poradzić z utrzymaniem dróg.

Trochę lepiej oceniono stan ochrony przeciwpożarowej, choć i tu zwrócono uwagę na fakt nieegzekwowania administracyjnych decyzji pokontrolnych. Ledwie dostatecznie przedstawia się stan bezpieczeństwa i higieny pracy.

wych i magazynowych). Urządzenia i utrzymanie wartości — niezadowolające itp. itd.

Za oceną idą wnioski: dla wielu trudne, bo personalne. Przytoczmy tu jednak tylko następujące:

BACZNOŚĆ — kontrola wojskowa!

Główne mankamenty: brak paszportyżacji stanowisk, słaba dyscyplina w stosowaniu indywidualnych środków ochrony, złe zaopatrzenie pracowników w odzież ochronną, fatalny stan urządzeń higieniczno-sanitarnych. Analizy i oceny stanu bhp są mało wnikliwe i sprowadzają się przeważnie do statystycznego ujęcia faktów. Tylko dostateczny jest stan ochrony obiektów (wszędzie stwierdzono np. brak nadzoru nad wydawaniem i przyjmowaniem kluczy od pomieszczeń biuro-

„Zwiększyć dbałość o środki komunikacji miejskiej, w tym o ich sprawność, punktualne kursowanie. Zwrócić uwagę na urządzenie i wyposażenie oraz utrzymanie i funkcjonowanie zaplecza technicznego trakcji spalinowej i elektrycznej. Racjonalnie niż dotychczas wykorzystywać części zamiennne, ogumienie i akumulatory oraz poszukiwać rozwiązań w zakresie ich regeneracji. Wyraźnie sprecyzować kompetencje wydziału komunikacji w odniesieniu do transportu

pasażerskiego i ciężarowego, znajdującego się na terenie województwa.”

*

Spocznij! To jeszcze nie kontrola naszego województwa i firmy, lecz sprawy wybrane z obszernego protokołu Inspekcji Sił Zbrojnych MON, wspomaganą przez pracowników MAGTIOŚ, odbytej w Toruńskim. Z dziewięciu kontrolowanych tam działów sześć uzyskało ocenę „ledwie zadowolającą”, trzy pozostałe, w tym komunikacja — „niezadowolającą”. Wyniki ponure. Przypomnijmy, że w pierwszych miesiącach roku takie kompleksowe, wojskowe kontrole stanu komunikacji przeprowadzono też w Warszawie i Katowicach. „Trup padał gęsto”, głównie wśród kadry kierowniczej. Przeżyliśmy inspekcję opartą na wzorach warszawskich. Nie popadamy w samouwielbienie uzyskanej wówczas oceny zadowolającej, choć niewątpliwie cieszyło docenienie trudu załogi. Zobaczymy, czy będziemy w stanie ocenić tę kiedyś powtórzyć. Póki co weźmy sobie do serca te toruńskie, wcale nie słodkie, jak pierniki, uwagi. (aml)

Imprezy wprowadzie się odbyły...



ROK SZKOLNY ZAKOŃCZONY

Teraz wchodzą do załogi

Zakończenie roku szkolnego klas III w przyzakładowej ZSZ MPK jak zawsze tak i w br., wyprzedziło koniec roku i rozdanie świadectw w klasach niższych. Tak więc w dniu 18 czerwca odbyło się uroczyste rozdanie świadectw i pożegnanie 167 absolwentów.

Dyrektor Szkoły, Kazimierz Sułkowski m. in. poinformował zebranych, że wszyscy tegoroczni uczniowie klas III Szkołę ukończyli, i o tym również, że średnio frekwencja w ostatnich klasach wynosiła 91 procent, a współczynnik sprawności nauczania 3,5. Zwracając się do absolwentów, w imieniu własnym, kierownictwa szkoły i nauczycieli gratulował im zdyscyplinowania i dobrych wyników na świadectwach oraz życzył wykorzystania zdobytych wiadomości i zastosowania ich w codziennej pracy. Przedstawiciel MPK, Jan Sokółowski powiedział...

„Wkraczacie w trudny okres życia dorosłego człowieka. Czekajcie Was odpowiedzialność za czyny, słowa i działanie.

Nie będzie już opieki wychowawców. Teraz będziecie sami. Żegnam Was jako uczniów, a serdecznie witam w przedsiębiorstwie już jako pracowników”.

Otrzymując świadectwa ukończenia przyzakładowej ZSZ MPK 167 młodych ludzi pasowanych zostało na wykwalifikowanych pracowników w zawodach — mechanik kierowca pojazdów samochodowych, elektromechanik aparatów i urządzeń elektrycznych oraz ślusarz. Tylko jeden z absolwentów zrezygnował z pracy w MPK. Reszta zatrudniona została w różnych jednostkach organizacyjnych przedsiębiorstwa, a niektórzy podejmą jeszcze naukę w technikum dla pracujących.

Najlepsi w nauce i zaangażowani w pracę społeczną na rzecz szkoły otrzymali nagrody książkowe.

Wszystkim tegorocznym absolwentom przyzakładowej ZSZ MPK życzymy wielu sukcesów w pracy zawodowej. (MB)

I znów jak w latach poprzednich, przeżywalismy wraz z uczniami i gronem nauczycielskim przyzakładowej ZSZ MPK emocje podczas, po raz siódmy już w tym roku zorganizowanej, Olimpiady Matematyczno-Fizycznej.

W br. finał Olimpiady przebiegał w nieco innej niż dotychczas formie. Zrezygnowano z długofalowych eliminacji prowadzonych równoległe dla poszczególnych klas. Zdecydowano, że finaliści wybrani zostaną spośród grupy najlepszych uczniów, którzy osiągną bardzo dobre wyniki w pierwszym semestrze. Tylko ci uczniowie będą poddani ostatecznemu egzaminowi mającemu na celu ustalenie finalistów Olimpiady. W taki właśnie sposób wybrani zostali: Tomasz Łachman z klasy Ic, Józef Dziob — Ig, Grzegorz Cieszyński — IId, Maciej Kasprzyk — IId, Andrzej Grzana — IIg, Stanisław Kozłowski — IIIa.

Sam finał Olimpiady podzielony został na dwa etapy. Do ostatecznej rozgrywki zakwalifikowało się trzech uczniów. Tomasz Łachman, Grzegorz Cieszyński i Maciej Kasprzyk. Pytania jakie zadawano w tej ostatniej rundzie Olimpiady nie należały do łatwych. Były trudne i podchwytliwe. Bardzo dobrze odpowiadał na wszystkie pytania uczeń klasy Ic Tomasz Łachman i on to właśnie zdobył ze sporą przewagą punktów I miejsce. Na II miejscu uplasował się Grzegorz Cieszyński z klasy IId, który tylko nieznacznie pokonał wiedzą Macieja Kasprzyka z klasy IId.

Tak więc po raz pierwszy w historii olimpiad matematyczno-fizycznych organizowanych w przyzakładowej ZSZ MPK I miejsce zdobył uczeń klasy I.

VII Olimpiada Matematyczno-Fizyczna zorganizowana została przez zespół komisji matematyczno-fizycznej, której przewodniczącym, jak co roku również i w tym był Zbigniew Błachut. W jury zasiadali: Ewa Wiater, Halina

Zwycięstwo pierwszoklasisty

VII Olimpiada matematyczno-fizyczna

Sosnówka, Grażyna Szczurek i Elżbieta Trawińska.

Nagrody dla finalistów ufundował Dział Kultury i Sportu MPK.

Konferansjerkę prowadził, zresztą bardzo dobrze, uczeń klasy IId Artur Materna, a o pracę muzyczną całości dał zespół, którym kieruje Robert Nogalski z klasy Ik.

Na moment zatrzymujemy szczęśliwego zwycięzcę VII O-

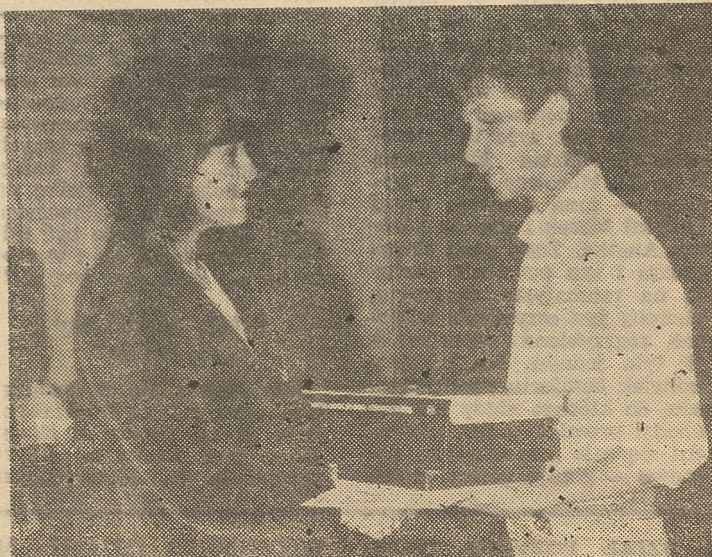
jest klasa, do której uczęszczasz?

— Mechanik kierowca.

— Czy po ukończeniu tej szkoły myślisz dalej się uczyć?

— Tak. W technikum dla pracujących, ale również o tym samym profilu. Myślę, że nawet pójdę na studia.

Opinia wychowawczyni i profesorów przedmiotów ścisłych o Tomku Łachmanie... inteligentny, zdolny, myślący, zdyscyplinowany, ambitny, do-



Tomek Łachman odbiera gratulacje od „fizyczki” Haliny Sosnówki

limpiady Matematyczno-Fizycznej Tomka Łachmana. Zadajemy mu kilka pytań...

— Pierwsze wrażenia...

— Jestem zadowolony.

— O jakim kierunku nauki

ciekliwy, chętny do pomocy innym w nauce, może tylko nieco przekorny.

Gratulujemy Ci, Tomku, i życzymy wytrwałości w realizacji zamierzeń. (M.B.)

ale...

Chcemy mieć fachowców, czy nam na nich nie zależy?

Z kwalifikacjami naszych absolwentów nie najlepiej



wođu. Naukę zorganizowano dobrze. Co więc się dzieje, że kończą niedoczerzeni? Posłuchajmy co mają do powiedzenia ludzie odpowiedzialni za uczniów.

W ZNA uczniowie to wielki problem. Bodajże największy, związany jest z

ich ilością. By szkolenie przebiegało prawidłowo zakład powinien zatrudniać np. 30 elektryków, a ma ich 54. Uczeń dwa razy w tygodniu pracuje, trzy dni zdobywa wiedzę w szkole. Jeżeli dzień nie pracuje 13 uczniów jest dobrze, gdy jednak przyjdzie ich 53, a tak bywa w

środę, to jest już tragedia. Nie ma tylu opiekunów, stanowisk pracy. Żeby uczeń nie siedział, bo wtedy też ktoś jest potrzebny do pilnowania, zatrudnia się go owszem, ale nie ma to nie wspólnego z nauką zawodu. Chłopcy sprzątają, czasem pójda „w kolejkę”. Dzień wprowadzie zaliczony, ale... Nie ma ciągłości nauki w zakładzie. Jeżeli w środę coś się pokazywało, a było ich za dużo i nie każdy mógł z danym elementem pracować, to w poniedziałek on już niewiele z tego pamięta. Niechętnie też podejmują się szkolenia pracownicy. Wprowadzie mają za to płacone dodatkowo, ale niewspółmiernie do dużej odpowiedzialności.

Zupełna tragedia jest tam, gdzie opiekunowie pracują w systemie czterobrygadowym. Uczeń natomiast ma tylko dwie zmiany. Bywa wtedy, że spotykają się ze sobą dwa razy w miesiącu. Czego wtedy może nauczyć opiekun? Owszem, uczeń zatrudniony jest także wtedy, gdy nie ma swojego opiekuna. Ciągłe jest to jednak ktoś inny. Zresztą i młodzież też teraz jakby inna. Mniej chętna. Zrobi co mu każą i koniec. O nic innego już nie pyta, nie interesują go inne stanowiska pracy. Wydaje się, że sprawa opiekunów w systemie czterobrygadowym zostanie jednak załatwiona definitywnie w Czyżynach. Opiekunami będą tylko ci, którzy pracują w systemie jedno i dwuzmianowym. Będą rozliczani z tego czego się uczeń nauczył. Planuje się wprowadzić dla młodocianych dokumentację techniczną i pomoce dydaktyczne w postaci plansz z przekrojami elementów autobusowych. Jeżeli to zostanie zrobione — będzie już dużo. Za brak wiadomości typu „nie umiem obliczyć powierzchni pokoju, połączyć przewodu” obwinia się szkoły. Zresztą o poziomie intelektualnym także nie najlepsze są zdania.

Oddajmy więc głos szkole. Odbijanie pałeczki — dlaczego absolwenci mało umieją — trwa od lat, a kończy się jak (Ciąg dalszy na str. 7)

Było ich w minionym roku szkolnym około 800. Idea powstawania przyzakładowych szkół zawodowych było zapewnienie sobie wysoko wykwalifikowanych pracowników. Niestety, jak to z ideami bywa, „nie chciała przystać do życia”. W efekcie opinia jest taka, że absolwenci naszej szkoły za wiele nie umieją. Dlaczego tak się to wszystko wypaczyło? Wie o tym szkoła, wiedzą wszyscy w przedsiębiorstwie, wiedzą także i absolwenci. Wydawałoby się, że skoro znamy zło to problemu być nie powinno. Tymczasem jednak niewiele zmienia się od lat. Przeglądam protokoły z kontroli praktycznego szkolenia młodocianych pracowników w MPK. Przeprowadzane były przez pracowników szkoły i kierownika warsztatów szkolnych. Po tej lekturze w optymizm popaść nie można. A więc, we wszystkich zakładach nieprawidłowości w prowadzeniu rocznych kart ewidencyjnych przebiegu pracy, ba, w niektórych zakładach nawet nieobecności i spóźnienia nie były wpisywane na bieżąco. Program szkolenia wprowadził, ale nie dokonano jego weryfikacji w związku z wprowadzeniem dla uczniów wolnej soboty i skrócenia ilości dni w tygodniu. Nie było rozpisane programu szkolenia dla poszczególnych stanowisk. Uczniowie nie mają wglądu w zlecenia, nie ma dla nich też dokumentacji technicznej, nie stykają się z rysunkami technicznymi, z którymi od klasy pierwszej nie mają kontaktu. W niektórych zakładach działalności wychowawczej nie ma zupełnie. Szkolenie młodocianych traktowane jest na marginesie działalności. Kontrole przeprowadzane były co miesiąc. W zasadzie we wszystkich protokołach wnioski się powtarzają.

Nad bezpieczeństwem i właściwym kształceniem w zawodzie czuwają — czy czuwać powinni — opiekunowie. Powinni być dobierani spośród najlepszych fachowców. Całość szkolenia na poszczególnych stanowiskach koordynuje instruktor praktycznej nauki za-

Byli wtedy bardzo młodzi i z optymizmem patrzyli we wspólną przyszłość. Zakładali rodziny i... książeczki mieszkaniowe. Mówiono im, że za 4, 5 najwyżej 7 czy 8 lat otrzymają klucze do własnego „M”. Tak się jednak składało, że im dłużej czekali to upragnione „M” się oddalało. Kiedy interweniowali w swoich spółdzielniach mieszkaniowych, mówiono im, że muszą być cierpliwi, że oczekiwanie wydłuży się. Niedawno prasa codzienna podawała, że w br. w Krakowie nie oddano ani jednego bloku mieszkalnego. Na ile więc realne są perspektywy liczenia lat do własnego „M”? Co więc w tej sytuacji? Posłuchajmy samych zainteresowanych — młodych małżeństw żyjących w naprawdę trudnych warunkach mieszkaniowych.

W czworo na 16 m²

Stara czynszowa kamienica przy ulicy Szlak. Z takich właśnie jak ona ludzie z radością wynoszą się do nowych bloków. Mieszkanie na parterze. Wprost z sieni wchodzimy do małego ciemnego pokoju. Na 16 m kw. żyje tu czteroosobowa rodzina Eugeniusza Szczygła, kierowcy z ZEA Czyżyny — żona i dwoje dzieci 10-letni Marek i prawie 3-letnia Anetka. Żona pana Eugeniusza i syn poważnie chorują na reumatyzm. Przyczyną choroby jest oczywiście wilgotne, zagrzybione mieszkanie. W tym jednym bez jakiegokolwiek komfortu pomieszczeniu, do którego nigdy nie dochodzi promień słońca prowadzi się całe gospodarstwo domowe — gotuje, pierze, młod-

LATA CZEKANIA

Budownictwo stoi, ludzie nie mają gdzie mieszkać

sze dziecko się bawi, a starsze odrabia lekcje.

„Jesteśmy 7. lat członkami spółdzielni mieszkaniowej z pełnym wkładem na książeczke, równocześnie zostaliśmy wpisani na listę zakładową, znajdujemy się wśród tych, którzy mają najtrudniejsze warunki mieszkaniowe. Gdyby choć rotacyjne dostać...” — mówi pan Szczygiel.

Zapytany o to, co jego zdaniem można by zrobić, aby w kraju poprawić sytuację mieszkaniową młodym małżeństw odpowiada: „Nie powinno być mieszkań własnościowych, bo tylko ten kto ma pieniądze może je kupić. Zupełnie jak w kapitalizmie. Przy przydziałach powinny być brane pod uwagę faktyczne warunki w jakich dana rodzina się znajduje. Uważam, że dobre jest budownictwo patronackie. Chociażby u nas w przedsiębiorstwie mamy przecież Zakład Budowlany. Dużo jest też fachowców, pracujących czasem w innych zawodach. Wiem, że każdy z nich dołożyłby cegiełkę do takiego wspólnie budowanego domu. Problem może być tylko z materiałami, ale i to może by się dało przeskoczyć.”

I tak zostaliśmy „na lodzie”

Znajdujemy się w wynajętym przez rodzinę Bilskich pokoju na os. Prokocim Nowy. Mówi pani Leokadia Bilaska specjalista ds. elektrycznych

w Zakładzie Sieci i Podstaw. „Wcale nie mieliśmy zamiaru pozostać w Krakowie. Mąż studiował na Akademii Rolniczej — energetykę. Miał umowę z POM-em w Topoli koło Kazimierza Wielkiej, że po ukończeniu studiów otrzyma tam pracę i mieszkanie. Studia ukończył, ale POM wycofał się z umowy. I tak zostaliśmy „na lodzie”. Nie pochodzimy z Krakowa, nie mamy więc tu rodzin. Cóż było robić? Wynajęliśmy mieszkanie, pokój 15 m kw. z używalnością kucharki i łazienki za... 4 tysiące miesięcznie. Po ukończeniu studiów mąż poszedł na rok do wojska. Zostałam z dzieckiem sama. Było mi bardzo ciężko, nie mogłam liczyć na niczyją pomoc. Wzięłam więc dodatkowo pół etatu sprzątaczkę i tak musiałam sobie jakoś radzić. Mąż wrócił z wojska dopiero w tym roku w maju”.

Państwo Bilscy są 7 lat małżeństwem i tyleż lat pani Leokadia jest pracownikiem MPK. Córeczka, Ania, za parę miesięcy skończy 4 lata. Od 1975 roku są członkami spółdzielni mieszkaniowej. Połowę wkładu wpłacili na książeczkę, z drugiej połowy pani Bilaska odpracowała już 13. Umowa o najem wynajmowanego pokoju, który zajmuje rodzina Bilskich skończyła się w kwietniu br. Właścicielka żąda wyprowadzenia się. „Dokąd pójdziemy, znów na prywatne mieszkanie, czy ktoś nas z dzieckiem przyjmie, za-

melduje i ile kaze płacić?” — zadaje sobie pani Bilaska pytania.

Czy państwo Bilscy widzą wyjście z tragicznej wręcz sytuacji mieszkaniowej wielu młodych rodzin? Tak... w zasiedlaniu pustostanów, których podobno w naszym mieście jest jeszcze sporo, ale także w zwiększonym budownictwie mieszkaniowym.

Chore dziecko

Państwo Lidii i Piotrowi Kołakom nie złożyliśmy wizyty. No bo jak? Pan Piotr absolwent Akademii Ekonomicznej, z-ca kierownika Działu Plac jest zameldowany i mieszka poza Krakowem, jego żona aktualnie studentka IV

roku również AE zameldowana jest i mieszka w Domu Studenckim „Fafik”. Córeczka państwa Kołaków, 13-miesięczna Kasia, mieszka w Krakowie niezameldowana. Dziecko mogło na razie przebywać w innym mieszkaniu, u swojej babki, ale jest chore. Choroba zwana Celiakią wymaga zamieszkiwania w dużym mieszkaniu, w którym w każdej chwili dziecko może skorzystać z pomocy lekarzy specjalistów czy nawet badania w klinice. Szpitale w małych miasteczkach nie zapewniają chorym takiej specjalistycznej pomocy.

Państwo Kołakowie chcą się gdzieś razem z dzieckiem zameldować i zamieszkać. (Ciąg dalszy na str. 8)



DZIAŁ POSTĘPU TECHNICZNEGO, WYNAŁAZCZOŚCI I INFORMACJI TECHNICZNEJ — to nazwa komórki naszego przedsiębiorstwa, której działalność jest szczególnie „na czasie”. Cóż bowiem może być ważniejszego, wobec ograniczenia importu urządzeń, części zamiennych i materiałów, jak nie antyimportowa myśl techniczna, a ta ogniskuje się właśnie w DPTWiIT. Nazwa się zresztą w ciągu lat zmieniała, podobnie jak i struktura, niezmienne tylko kontynuowana jest tutaj działalność na rzecz postępu technicznego i wynalazczości. Tyle że nie wszyscy o tym wiedzą, bądź chcą wiedzieć, a potrzeba chwili jest taka, iż kontakt z tym Działem stał się niejako obowiązkiem służb technicznych.

Niechętnie kontaktujemy się z kimś, kogo nie znamy. Artykuł ma więc na celu przekazanie założeń skrótowej wizytówki Działu, w którym 7-osobowy zespół (plus rzecznik patentowy z zewnątrz) jest w zasadzie koordynatorem dwukierunkowego przepływu myśli technicznej z jednokierunkowym przeznaczeniem, jakim jest podniesienie ogólnych efektów uzyskiwanych przez MPK. Rozszyfrujmy tedy poszczególne elementy nazwy:

Postęp Techniczny

Pojęcie to tłumaczy się samo. Zaś działalność Działu w tym zakresie polega na rozpowszechnieniu zgłoszonych wniosków oraz śledzeniu źródeł pisanych (biuletynów) pod kątem nowinek technicznych, przydatnych przedsiębiorstwu. W temacie interesującym MPK Dział nawiązuje kontakt z instytucją zgłaszającą wniosek w celu wdrożenia go na naszym gruncie. Tą drogą właśnie wprowadzono onegdaj i zastosowano w MPK wniosek: „pozy umożliwiający ściąganie do zajeżdżni tramwajów 105 N” czy „przrząd do wybijania uchwyty z gniazd wiertarskich”, a także „myjnię autobusową”, do której zresztą wiele elementów dorobiono we własnym zakresie.

WIZYTÓWKA DZIAŁU „NA CZASIE

Tu się myśli antyimportowo

W tej chwili zawarto umowę z AGH na zastosowanie przekształtników tyrystorowych w wagonach tramwajowych typu 105 N. Jest to urządzenie rozruchowe eliminujące opory

Maryński A. Stacje obsługi samochodów. Wyd. Kom. i Łączn. Warszawa 1981.

Książka omawia pojęcia i metodykę projektowania, podaje informacje o charakterze formalno-prawnym oraz wytyczne dotyczące opracowywania dokumentacji technicznej na budowę i modernizację zakładów publicznych zaplecza technicznego motoryzacji. Przedstawia też zagadnienia technologiczne i wyposażeniowe w zakresie niezbędnym dla projektowania i modernizacji stacji obsługi samochodów.

Przeznaczona: dla inżynierów zajmujących się projektowaniem, rozbudową i modernizacją stacji obsługi oraz innych zajmujących się w/w tematyką (DA, DT, AT, ZTX, ZTS).

wpływają projekty od pracowników zakładu i to przede wszystkim pracowników warsztatowych. To dzięki tym projektom można ułatwić, skrócić i poprawić jakość pracy, wyprodukować elementy, których nie można dostać w handlu i kooperacji, i wreszcie zadziałać antyimportowo.

Tryb postępowania jest taki, iż zgłoszone projekty rejestrowane są w Dziale, a następnie kierowane do różnych komórek celem zaopiniowania, wykonania prototypu i oceny stopnia przydatności. Projekty zgłaszane są na ogół poprzez giełdy. Są to gotowe rozwiązania, wykonane i zastosowane na stanowiskach pracy. Oceny projektu dokonuje komisja, która od razu wydaje decyzję o zastosowaniu i wynagrodzeniu (w myśl zasady: „dzisiaj projekt, dzisiaj wypłata”). Poprzez giełdy wpływa ok. 85 proc. projektów zgłoszonych w przedsiębiorstwie.

Warto zaznaczyć, że honorarium za projekt zależne jest wyłącznie od wysokości uzyskanych efektów ekonomicznych oraz jakości uzyskanych efektów niewymiernych. Te honoraria mają zresztą, zgodnie z nową ustawą o wynalazczości, znacznie wzrosnąć. Szkopuł tylko w tym, że wiele projektów wymaga opinii, konsultacji, oceny wartości technicznej, wyceny efektów itp., co wymaga nieco czasu, to prawda, ale prawdą też jest, iż kompetentni konsultanci nie zawsze biorą pod uwagę niecierpliwość twórcy i potrzeby zakładu. Faktem jednak jest, że zapotrzebowanie na projekty jest duże, a dyrekcja i interesujący nas Dział sprzyjają wynalazczości i racjonalizacji, toteż tylko w tym roku wypłacono za 67 projektów 176 tys. zł.

Ostatnio przeważają projekty mające na celu podniesienie

nie bezpieczeństwa i higieny pracy (np. w Bieńczykach zgłoszono pompę do usuwania nieczystości z kanałów), ale też, co szczególnie cenne, pojawiają się projekty o charakterze antyimportowym. Tak np. zgłoszono stworzenie metalowego gumy do „berlieta”, który sprowadzany był z Francji, matrycę do simeringów (także import francuski) — jakość ich przewyższa oryginały zagraniczne.

Liczba wniosków racjonalizatorskich wzrasta w stosunku do lat ubiegłych. Wskazują na to już przyjęte, 30 awizowanych na najbliższą giełdę i należy się liczyć z racjonalizacją oprzyrządowania „ikarusów”. To dobrze, jakże to jednak mało w stosunku do potrzeb.

Ale miało być o Dziale. Pozostała nam

Informacja techniczna

Bo nie ma postępu technicznego, wynalazczości i racjonalizacji bez informacji. Kto z niej korzysta? Najczęściej kadra inżyniersko-techniczna. Szczególnie młodzi, ci bez „rutyny tramwajowej” chętni są do szperania w literaturze technicznej, której zresztą na rynku brak, a w Dziale nie brak rozmaitych katalogów, biuletynów, informatorów techniczno-handlowych itp.

Sprowadza się też przeglądy dokumentacyjne zawierające analizy artykułów z czasopism zagranicznych. W zakresie działalności informacyjnej prenumeruje się też czasopisma techniczne, zamawia prasę i rozdziela dla całego przedsiębiorstwa.

Osobna dziedziną to działalność normalizacyjna, prowadzona na miarę potrzeb przedsiębiorstwa. Sprowadza się normy polskie i zagraniczne. Otrzymują je sekcje techniczne w zakładach eksploatacyjnych

i naprawczych oraz specjalistów.

Informacje zamieszczane są w specjalnie wydawanym kwartalniku o nazwie „Informator postępu technicznego i wynalazczości pracowniczej”. Zainteresowani daną pozycją zgłaszają się do Działu i tu osoba kierująca informacją zdobywa żadaną pozycję z innych zakła-

Tablice stali zwykłej jakości. Wyd. „Śląsk”, Katowice, 1981.

Książka zawiera krótki zarys wiadomości o klasyfikacji, wymaganych własnościach i znakowaniu stali zwykłej jakości. Podano tablice gatunków stali zwykłej jakości wytwarzanych w kraju wg obowiązującego Kodu. Towarowo-Materiałowego (KTM), wskazówki dotyczące opracowywania zamówień oraz alfabetyczny spis gatunków tych stali. Wszystkie wartości podano w jednostkach SI, wg obowiązujących przepisów.

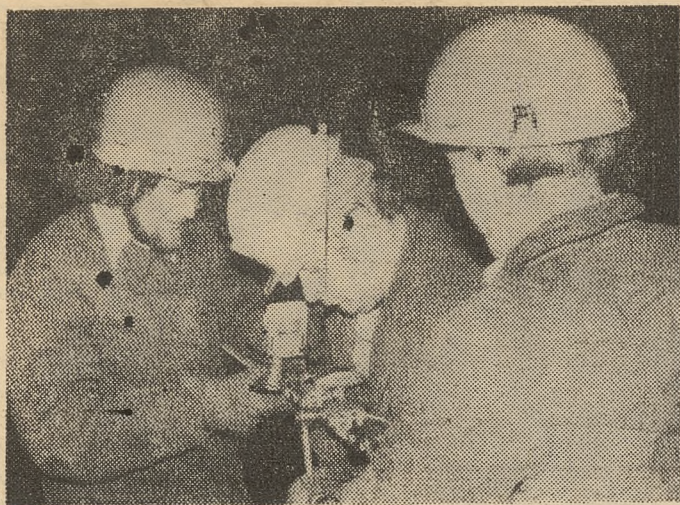
Przeznaczone: dla użytkowników stali zwykłej jakości, a zwłaszcza dla pracowników biur zaopatrzenia i wydziałów (zakładów) produkcyjno-technicznych (ZNA, ZNT, ZZP).

dów lub bibliotek, jeśli nie można czegoś zdobyć w bibliotece zakładowej, która ostatnio znacznie poszerzyła półki z literaturą techniczną, dzięki właśnie współpracy z DPTWiIT. Wywiązywanie się z zadań informacyjnych ułatwia też współpraca z branżowymi środkami informacji naukowej, technicznej i ekonomicznej (OINTE).

Tak, w ogromnym skrócie, można zarysować wizytówkę Działu którego sfera działania winna, właśnie teraz, coraz bardziej się powiększać. I są takie ambicje, i jest po temu w przedsiębiorstwie atmosfera. W cyfrach ambicje te wyrażają się 200 projektami rocznie, a jeśli chodzi o efekty — uzyskaniem pięciu złotych za jedną.

ZDZISŁAW ZYGMA

NOCA, GDY MIASTO SPI



Kazimierz Dziob, Włodzimierz Piwowoński i Józef Solarzki muszą korzystać z taturki!

(Ciąg dalszy ze str. 1)
gdy miasto śpi, dla tych, którzy już wczesnym rankiem korzystają będą z miejskiej komunikacji.

80 procent przeprowadzanych w naszym mieście przy sieci prac, możliwe jest do

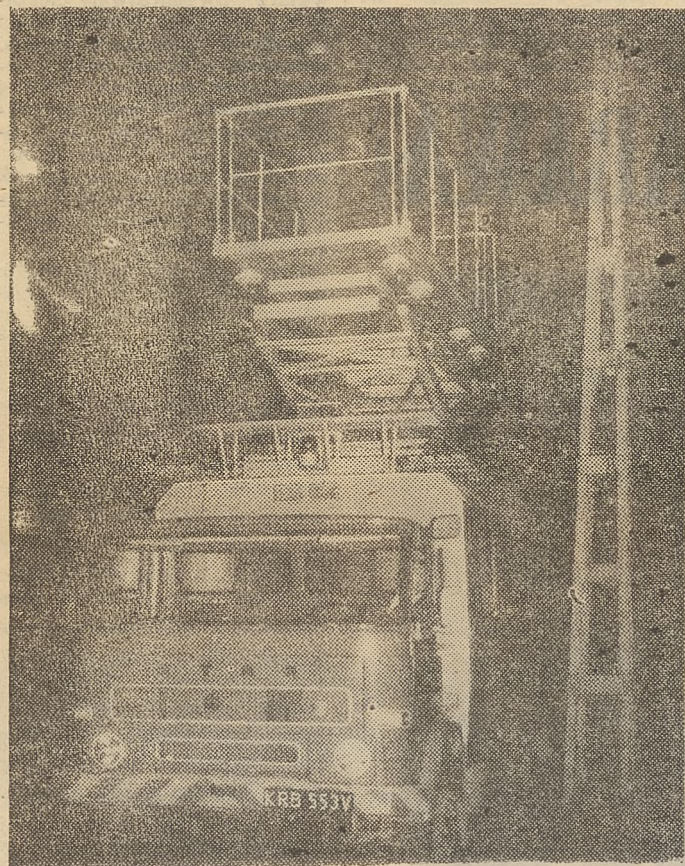
wykonywania tylko w nocy. Wiąże się to bowiem z wyłączeniem prądu, a tym samym zatrzymaniem ruchu szynowego. Każda praca nie licząc oczywiście awarii, zgłaszana jest na dwa dni wcześniej w Głównej Dyspozytorni Ruchu. Chodzi bowiem o

wyłączenie na wskazanych odcinkach napięcia i wprowadzanie komunikacji zastępczej.

Załoga pracuje w systemie czterobrygadowym. Na każdej zmianie jest przeważnie 6 do 8 ludzi, a potrzeba 12 osób. Każda brygada posiada pod swoją opieką pewien rejon — 30 do 35 odcinków. Za wykonywaną pracę odpowiadają brygadziści monterzy, w tym jeden rejonowy. Z uwagi na wielkie zagrożenie, prowadzone jest każdorazowo przed przystąpieniem do pracy szkolenie bhp.

Największym z problemów brygad sieciowych i kierowców wozów pogotowia technicznego jest brak możliwości (z uwagi na niewysypiane torowiska tłuczniami do główek szyny) podjeżdżania wozu do remontu, przeglądu czy awarii. Takimi właśnie najbardziej nieprzejezdnymi dla wozów pogotowia technicznego odcinkami są wiadukty prowadzące w kierunku Wzgórz Krzesławickich oraz cała ulica Wielicka, Al. Lenina od Placu Centralnego do Centrum Administracyjnego, ulica Rewolucji Październikowej od Ronda Kocmyrzwoskiego do ulicy Broniewskiego i ulica Bieńczycka od Ronda Kocmyrzwoskiego do Ronda Czyżyńskiego. A o tym wszystkim poinformował nas brygadziista rejonowy z terenu Nowej Huty, Antoni Wróbel. A ja jeszcze dodam, że podobno marzeniem każdego pracownika Oddziału Sieci jest wstrzymanie komunikacji tramwajowej w nocy.

MARIA BUBACZEWSKA



Zdj. Stanisław Makarewicz

Przepały nie straszą już w Bieńczykach

Słowo „przepały” padało stosunkowo często na każdej prawie naradzie produkcyjnej w ZEA Bieńczyce. Są one zresztą nadal w kręgu zainteresowania zarówno kierownictwa Zajeżdźni jak i kierowców. Opracowane dla poszczególnych typów wozów normy zużycia paliwa są na pewno ważne, ale nie mniej decydujące w tej sprawie są stan techniczny wozów i odpowiednia jazda kierowców.

Wiadomo, że na zużycie paliwa w Jelczach i Berlietach duży wpływ mają wtryskiwacze i rozpylacze. Natomiast wkłady filtra paliwa mają decydujący wpływ na ewentualne przyspieszenie zużycia układu tłokowo-korbowego. Zarówno w 1981 jak i 1982 roku realizacja przez Zakład Zaopatrzenia Materiałowego dla Zakładu Napraw Autobusów, tych pierwszych jak i drugich, daleko odbiegała od tego co wcześniej zostało zamówione. Na przykład filtrów paliwa się nie czyści, tylko się je wymienia. Jak jednak wymienić skoro ich w ZNA nie ma? Kierowcy jeżdżą więc z wkładami filtra, które nie spełniają swojej funkcji, w związku z czym występuje przyspieszone zużycie układu tłokowo-korbowego, wysiadają tuleje, tłoki i pierścienie — pozycje również deficytowe. A wszystko to ma decydujący wpływ na przepały. I dziwić się tu niektórym kierowcom, że osobiście przyjeżdżają do ZNA i starają się to i owo do swego wozu zdobyć? A takie zainteresowanie nie jest przecież bezpodstawne, jako że oszczędność paliwa jest nagradzana, i to wcale nieźle.

Między innymi właśnie to zainteresowanie kierowców stanem technicznym prowadzonych przez siebie wozów sprawiło, że wszelkiego typu zebrania produkcyjne były mocne i głośnie, a w konsekwencji pełne niepotrzebnych zadrażeń.

Niech nikt nie pomyśli, że kierowcy z ZEA Bieńczyce, jak również pracownicy zaplecza przygotowujący ich wozy na linię, przestali mieć kłopoty z częściami zamiennymi. Również ZNA odczuwa dalej braki w dostawach koniecznych do napraw autobusowych części. W dalszym ciągu także o ilości spalanego paliwa decyduje w dużej mierze sprawność układu zasilania. Na końcowy efekt walki z przepałami miały decydujący wpływ autentyczne zaangażowanie kierowców, a także posunięcia organizacyjne, do których zaliczyć należy zwiększenie wozów na liniach, co dało mniejsze ich napełnienie, a więc łatwiejsze prowadzenie, większą szybkość oraz właściwe ciśnienie w ogumieniu. W roku ub. ustanowione zostały w ZEA Bieńczyce stałe obsady wozów. Wprowadzono też (ponownie) indywidualne premiowanie za oszczędności w zużyciu paliwa. Wzrosło więc zainteresowanie kierowców tą sprawą. Bądź co bądź premiowanie stało się znów jakimś bodźcem materialnym.

Na początku było różnie — niektórzy z kierowców mieli przepały innej oszczędności. I tak w kwietniu ub. roku kwota wypłaconych kierowcom oszczędności wyniosła 34.204 zł, potrącenia za przepały 13.510 zł. Dla porównania w maju br. suma wypłaconych oszczędności doszła już do kwoty 567.226 zł, potrąceń było tylko 2.125 zł. Trzeba jednak wziąć tu pod uwagę różnice w cenie paliwa. W roku ub. jeden litr kosztował 14 zł, obecnie 25 zł. I jeszcze jedno — kierowcom potrąca się za przepały pełną kwotę, natomiast wypłaca tylko 85 procent.

W maju br. tylko 6 kierowcom w ZEA Bieńczyce potrącono za przepały, natomiast 299 otrzymało pieniądze za oszczędność paliwa. Przeciętna suma wypłaconych oszczędności wyniosła na jednego kierowcę 1897 zł. Wśród tych, którzy oszczędzali są tacy, którzy do majowych pobrań w br. dorobili sobie spore sumki. Na przykład Mieczysław Bielec — 5.610 zł, Tadeusz Profic — 5.588,75 zł, Tadeusz Jan Kądziołka — 5.355 zł, Mieczysław Mistak — 5.163 zł.

Są to realne przykłady, że oszczędność popłaca. (M.B.)

TYLKO TAKIE EFEKTY REFORMY?

Kooperantów kalkulacja z sufltu

„Co ma piernik do wiatraka?” — pomyślałam, gdy parę miesięcy temu dowiedziałam się o kooperacji naszego przedsiębiorstwa z „Miraculum”. No cóż, dość dobrze pamiętam ową nieszczęsną cenę na szampon jajeczny czy też krem różany. Okazało się, że jednak.

Być może, przy okazji korekty ceny w dół na pewne kosmetyki, kierownictwo „Miraculum” zorientowało się, że nie da rady utrzymać dotychczasowego zatrudnienia, że nie wykorzystane będą zaplecze i park maszynowy.

Kłopoty MPK z częściami zamiennymi znane są w Krakowie od lat. Oczywiście jest więc, że przystaliśmy na propozycję „Miraculum”, wzdychając wprawdzie nad ceną usługi — była to jednak konieczność. Z czasem sytuacja zaczęła się zmieniać. Także i dla nas ważne zaczęły być nie tylko przewozy, ale i koszty ponoszone z tego tytułu. Zaczęto więc przeprowadzać delikatne wywiady wśród przedsiębiorstw komunikacyjnych i doszło do rewelacji.

W Krakowie droższe nie tylko jajka

Okazuje się, że mieszkańcy Krakowa mają pecha. Wyższa niż przeciętna krajowa jest bowiem nie tylko cena jajek. Ot, na przykład: szlifowanie głowicy silnika SW-680/56/3 w „Miraculum” robiono nam za 2900 zł, natomiast Opolskie Zakłady Napraw Samochodowych robią to za... 600 zł. Oczywiście, trzeba było szukać wejścia, bo w Opolu nie robią tego na zewnątrz, ale udało się. Jeżeli nawet wliczymy w to koszt transportu — a więc paliwo, płacę konwojenta i kierowcy, to i tak nam się opłaca. Jeszcze fajniejsza różnica jest w cenie szlifowanego wału korbowego. U „Szadkowskiego” kosztowało to około 12 tys. Znaleźliśmy wykonawcę, który robi to za około... 1500 zł. Jako ciekawostkę podam jeszcze porównanie kalkulacji kosztów w naszym przedsiębiorstwie i kosztów wykonawców obcych. Szlifowanie tarczy stalowej koła zamachowego w Berlicie w Miraculum kosztuje 1500 zł, u nas... 500 zł. Szlifowanie do-

eisku sprężni — 850 zł, u nas — także 500 zł. W obydwu tych zakładach ujęte są koszty ogólnowydziałowe, a więc i pensje administracji.

Gdzie pies pogrzebany?

„Zastanawiałam się porównując te nawet 800 proc. różnic w cenach? Myślałam, że skoro u „Szadkowskiego” i w „Miraculum” jest nowoczesny park maszynowy, to robią lepiej i taniej, bo przecież mniejszy wkład pracy, szybciej, no i nie powinno być takich narzutów, bo mimo wszystko maszyny nie stoją, ludziom nie płać za darmo. Myślałam, pewnie niemają ludzie zarabiać na tej kooperacji z MPK. Gdzie tam. Pracownicy bezpośrednio przy tym zatrudnieni oprócz tego, że mieli pracę, kieszeni nie nabili pieniędzmi. Te różnice w cenach usług są tym większe im zakłady je wykonujące są większe i nowocześniejsze, im bardziej rozbudowana jest administracja. Całe szczęście, że jest to regeneracja, że sytuacja na rynku — o ironio, pomógł kryzys —

się zmieniła i zakłady w ramach ogromnych luzów szukają zajęcia dla siebie, mamy więc możliwości wyboru. Co byłoby, gdyby był monopol? Całe szczęście, że samo życie próbuje korygować błędy przeszłości. Tylko, że życie także tego może nie wytrzymać.

Duży problem jest jednak z dotarciem do tych różnych źródeł. Robi się to na wiele sposobów. Najczęściej jednak z pomocą przychodzą przedsiębiorstwa komunikacyjne w całym kraju. Po prostu, dopytujemy się między sobą. Jeszcze jedno, bardzo chyba ważne w tym wszystkim. Transakcje odbywają się na zasadzie coś za coś. Oni robią, ale my musimy coś sprzedać. Często jest to złom, ale musimy.

Zlecając

przyjęte zlecenie...

Bywało i tak, że my zlecaliśmy np. regenerację do Mielca. Oni część z tego zlecali np. SKR w Radomyślu i pobierali od nas cenę dwukrotnie wyższą niż SKR. Dyskretny wywiad opłacił się. Znaleźliśmy

wykonawcę amortyzatorów. My zrobiliśmy im przednie zawieszenia do Żuka i kooperacja owocuje. Przykłady można by mnożyć. W tym wszystkim — a więc jajkach i szamponie, kremach i wałach korbowych jedno jest obiecujące. MPK nie jest już aż takim zebrakiem i właściwie wykonawcy nie mogą zachowywać się tak jak gdyby robili nam łaskę. Tutaj na szczęście prawa rynku zadziały. My, pomimo iż jesteśmy i będziemy dotowani, liczymy złotówki. Nie jest już tak, że „cena nieważna”, bo pieniądze władze dają. Bysmy nie popadli jednak w zbyt ni optyzmizm, niestety, nie jest tak ze wszystkim. Tu celowo wybrałam przykłady, które przekonałyby mnie o działalności ekonomicznej i prawach rynku tych w pozytywnych przypadkach. Jest jednak tak, że mimo ceny i świadomości jej zawyżenia, zalecamy usługę, bo jest tylko jeden wykonawca czy też go w ogóle nie ma — i robimy sami, chociaż nam się nie opłaca.

(FS)

Impreza zrealizowana została zgodnie z tradycyjnym kalendarzem wydarzeń kulturalnych i sportowo-rekreacyjnych MPK.

Inauguracja sezonu wczasowo-turystycznego „Lato 82” odbyła się w Osieczanach w dniach 19 i 20 czerwca 1982 r. Celem imprezy było zorganizowanie załódze czynnego wypoczynku na powietrzu oraz upowszechnianie wśród załogi wartości kulturowych: działalności amatorskich zespołów muzycznych, możliwość zakupu ciekawych książek, konkursy plastyczne dla dzieci. Przeznaczona była dla wczasowiczów korzystających z pierwszego turnusu oraz załogi, która przyjechała z Krakowa.

Na program inauguracji złożył się blok imprez kulturalnych i sportowo-rekreacyjnych.

Imprezę rozpoczął zespół „Andrusy”, reprezentujący folklor krakowski. Występ „Andrusów” odbył się w plenerze, w repertuarze zespołu znalazły się piosenki o Mundialu 82, o Krakowie, taniec oraz scenki rodzajowe z życia miasta. Program był bardzo barwny, z przyjemnością oglądali go wszyscy wczasowicze oraz pracownicy wraz z rodzinami przebywający na terenie ośrodka.

Udał się kiermasz książek, który zorganizowały koleżanki z Biblioteki Zakładowej D. Skulimowska i H. Ryłko. W sprzedaży było bardzo dużo bajek dla dzieci, wydawnictw albumowych oraz klasyki polskiej i obcej. Kiermasz cieszył się ogromnym powodzeniem zarówno wśród dzieci jak i dorosłych, zostało sprzedanych książek na kwotę 12 tys. zł.

Również dla najmłodszych organizatorzy przygotowali specjalne atrakcje: konkurs na najpiękniejszy bukiet polnych kwiatów oraz konkurs rysunkowy kredą na asfalcie na temat wakacji. W konkursach udział wzięły przy dużym dopingu rodziców i dziadków wszystkie dzieci przebywające w Osieczanach (40). Kwiaty przyniesione z pobliskich łąk były szczególnie piękne, później zostały wręczone mamom.

Konkurs rysunkowy kredą na asfalcie wyzwolił u dzieci dużo fantazji i marzeń o tym jak chciałyby spędzić swoje wakacje. Wszystkie dzieci biorące udział w konkursach zostały nagrodzone.

Zespół „Pantograf” zaprezentował ciekawą i przyjemną do słuchania muzykę. Re-



LATO 82

W OSIECZANACH ZABAWA



pertuar bardzo różnorodny, kompozycje własne i melodie popularne. Nowością przy prezentowaniu obecnego programu zespołu było zastosowanie saksofonu sopranowego w wykonaniu Janusza Rybiatka.

Już 19 czerwca br. o godz. 10.00 z Krakowa z ulicy Bocheńskiej wyruszyła grupa turystów rowerowych zrzeszonych w Klubie Turystyki Rowerowej przy MPK na I Rajd Rowerowy. Trasa przebiegała Doliną Raby przez Łapczycę — Gdów — Dobczyce do Osieczan. Długość trasy wynosiła około 40 km. Cel — Osieczany został osiągnięty o godz. 15.00, gdzie wszyscy dojechali w znakomitej kondycji fizycznej i psychicznej. Program popołudniowy był wypełniony przygotowaniem obozowiska, a później część rowerzystów przemieniła się w wędkarzy i to ze znakomitą skutecznością. Niestety, wieczorny deszcz uniemożliwił pieczenie złowionych ryb.

Następny dzień rozpoczął się od konkursu jazdy sprawnościowej w terenie na rowerze. Równocześnie przedstawiciele Ogniska TKKF „Tramwajarz” zorganizowali cieszącą się wielkim powodzeniem zawody w kometce i dwubój strzelecki z broni pneumatycznej oraz rozegrano turniej w siatkówkę. W godzinach popołudniowych rozegrano finały powyższych konkurencji i po uhonorowaniu zwycięzców nagrodami rzeczowymi ogłoszono sezon turystyczno-wczasowy za otwarty.

Biorąc pod uwagę ilość osób uczestniczących w poszczególnych konkurencjach, i atrakcyjność oraz zaangażowanie zawodników otwarcie sezonu wczasowo-turystycznego można uznać za bardzo udane.

Ogółem w proponowanych przez Dział Kultury, Sportu i Turystyki imprezach udział wzięło około 300 osób, zarówno w charakterze zawodników i widzów, w tym 100 wczasowiczów, 94 osoby załogi (pracownicy z rodzinami), którzy przyjechali z Krakowa dwoma autobusami, 11-osobowa grupa turystów rowerowych oraz kilkadziesiąt turystów indywidualnie zmotoryzowanych. Była to dobra zabawa.

W przyszłości przy organizowaniu podobnych imprez oczekujemy od gospodarza Ośrodka Wczasowego w Osieczanach więcej życzliwości.

ALINA SOWIŃSKA,
LESZEK MAJKA

W II półroczu br. czeka nas wiele nowinek dotyczących regulacji systemowych w wynagradzaniu i premiowaniu. W kolejnym odcinku naszego cyklu postaram się więc ogólnie naszkicować, o co w owych nowinkach idzie?



Właściwe przepisy państwowe wdrażające w życie reformę gospodarczą, dały przedsiębiorstwu szereg uprawnień nowych, bądź też modyfikujących dotychczasowe. W zakresie zatrudnienia i płac są to głównie:

— samodzielne dysponowanie środkami płacowymi w ramach posiadanych planowanych kosztów;

— samodzielne regulowanie kwestii premiowania zarówno w zakresie wysokości premii regulaminowej, jak też trybu i form premiowania;

— możliwość tworzenia tzw. funduszu załogi (na nagrody indywidualne) wypracowanego z zysku do podziału.

Innymi słowy do lamusa odkładamy takie pojęcia, jak dyrektywny fundusz płac, czy

zatrudnienie — jak: należna, obligatoryjna wręcz 13-tka — jak: sztywnie limitowana premia regulaminowa.

Rodzą się tedy nowe możliwości wy gospodarowywania dodatkowych środków i to zarówno w pozycji wynagrodzenia pracowników (dawniej fundusz płac), jak też w pozycji fundusz załogi płatny z zysku (dotychczasowa 13-stka, zakładowy fundusz nagród).

Niezbędnym warunkiem pełnego wykorzystania tych nowych możliwości jest wszakże pełna informacja dla załogi, tak by wszyscy od „góry do dołu” mieli pełną świadomość działania tych nowych instrumentów.

Nasze przedsiębiorstwo, mimo iż pracuje na planowanym deficycie pokrywającym dotacją, może także korzystać z walo-

rów reformy gospodarczej poprzez:

— oszczędne dysponowanie planowanymi środkami na pokrycie kosztów działalności materialnej (materiały, energia, zapasy), tak, by jak największą część tych środków przeznaczyć na finansowanie wynagrodzeń pracowników;

— realizację dodatkowych zadań przewozowych i remontowych mających pokrycie w dodatkowej dotacji przedmiotowej, ale bez proporcjonalnie wyższego zaangażowania pracy żywej;

— wzrost wpływów — sprzedaży usług, ponad wielkości ujęte w planie;

— wy gospodarowanie zysku w wielkości pozwalającej na pokrycie podatku od zysku, funduszu rozwojowego oraz funduszu dla załogi — na nagrody indywidualne.

Realizacja trzech pierwszych

dróg efektywnego gospodarowania może pozwolić na bezpośrednie zwiększenie środków na wynagrodzenia pracowników i to zarówno w formie podwyżek płac zasadniczych, czy też dodatków, jak również — w formie zwiększonych odpisów na fundusz premiiowy.



Już dziś wiadomo, że w wyniku szczegółowych analiz przyjętego planu ekonomiczno-finansowego, MPK Kraków będzie mogło uruchomić dodatkowe środki na wynagrodzenia pracowników i to zarówno poprzez przeszerzeganie, jak też uruchomienie możliwości korzystania z dodatkowych puli premiiowych.

Przeszerzeganie przebiegać będą na podstawie zasad i taryfikatorów opracowanych w pionie ekonomicznym, które mają m. in. zapewnić:

(VIII)

Uczymy się liczyć

— doprowadzenie do prawidłowej struktury płacy zasadniczej z uwzględnieniem kwalifikacji zawodowych i właściwego wkładu pracy;

— wyrównanie istniejących dotychczas dysproporcji między poszczególnymi grupami pracowniczymi.

Idzie więc o to, by nie było to przeszerzeganie typu każdego „po grupie”, ale — wg wkładu pracy, jej poziomu, jakości.

Natomiast uruchamianie dodatkowych puli premiiowych przebiegać będzie poprzez zawieranie umów z zakładami na realizację dodatkowych, ponadplanowych zadań. W zajęciach tramwajowych i autobusowych tymi dodatkowymi zadaniami będą ponadplanowe ilości wozów w ruchu — w pozostałych zakładach wskazane przez kierownictwa zakładów dodatkowe zadania rzeczowe.

Uzyskane tą drogą zwiększenie puli premiiowej będzie swobodnie dzielone przez same zakłady — jedynie w ramach ogólnych zasad, ustalonych przez dyrektora MPK.

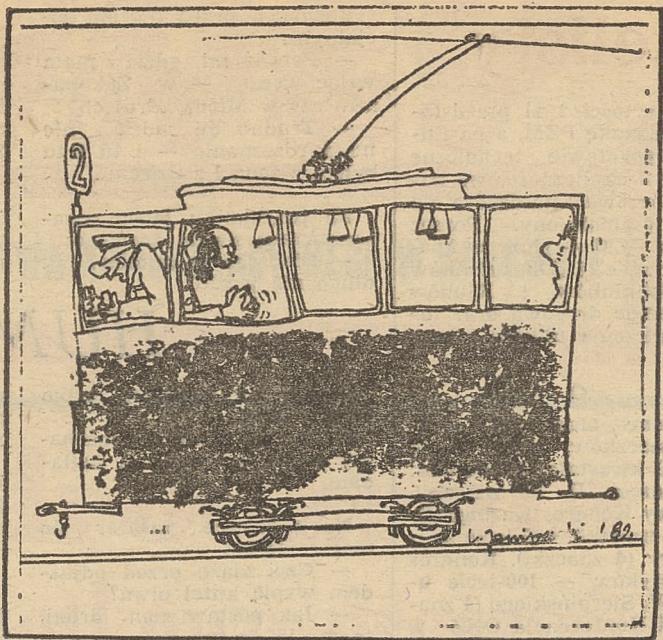
ANDRZEJ KOCHAN

GALERIA GAPOWICZÓW

Wydział Taryfowo-Biletowy oprócz realizacji swych normalnych zadań rozpoczął działalność kulturalno-oświatową wprowadzając nowy rodzaj kar dla gapowiczów. Dwaj młodzi ludzie z Radomia zwiedzający Kraków bez biletu zostali ukarani przez kontrolera nr 24 karą przedstawienia plastycznej wizji krakowskiego MPK. Chłopcy okazali się niezłymi artystami i do MPK-owskich zbiorów trafiły akwarela i grafika — oczywiście z naszymi tramwajami na pierwszym planie i listem o następującej treści:

„Szanowny Panie Numer Dwadzieścia Cztery
Dotrzymuję obietnicy i mam nadzieję (wraz z moim przyjaciелеm — Piotrem Wasilewiczem), że nałożona na nas kara jest już wedle umowy anulowana. Myślę, że jest Pan usatysfakcjonowany z zawartego między nami układu.
Przesyłam pozdrowienia. Z poważaniem Leszek Janiszewski”.

A może Wydział Taryfowo-Biletowy pomyśli o zorganizowaniu Galerii Gapowiczów? Tego jeszcze w żadnym mieście nie było! (A.Z.)



Z ULIC NASZEGO MIASTA

„U mnie w wozie samoobsługa”

O Jelczu nr boczny 22337, który kursował w dniu 10 czerwca br. na linii „139”, trudno powiedzieć, aby mógł reprezentować miejską komunikację w takim grodzie jak Kraków. Zab czasu i zbyt intensywna eksploatacja mocno go nadwreżyły. Nie najlepszy wygląd karoserii i tak był lepszy od wnętrza wozu. Ale najgorsze było to, że przez drzwi tylne wchodziło się z wyjątkową trudnością, a przednich nie dało się w ogóle otworzyć. Mimo, że jedno i drugie jak to w Jelczu bywa były dwuskrzydłowe a posiadały tylko po jednym uchwycie. Dużo by jeszcze można przedstawiać czego w wozie nie było, jak wyglądały jego ściany, siedzenia czy zapadająca się podłoga.

Rekompensatą za wszelkie niedogodności z jakimi się pasażerowie w tym autobusie spotkali, było miłe, kulturalne i nie pozabawione lekkiego humoru zachowanie kierowcy. Pan kierowca na każdym z przystanków zatrzymywał wóz na tak długo jak wymagało to jednemu dostanie się do wozu, a innym wydestynowanie się z niego. Poza tym prawie na każdym przystanku grzecznie „pouczał”, że... „należy mocno pociągnąć to drzwi się otworzą”. I tak, mimo pewnych niedogodności, jakoś się pasażerom jechało i to chyba nieźle, skoro nikt nie narzekał i nie wnosił pod adresem MPK pretensji.

Na jednym z przystanków do wozu wszedł pasażer znany kierowcy (najprawdopodobniej również kierowca z ZEA Bieńczyce) i zapytał... „Co, drzwi ci się nie otwierają, a te drugie nie zamykają?” „U mnie w wozie samoobsługa” — otrzymał odpowiedź, które to słowa skierowane wprawdzie do znajomego kierowcy, wywołały wśród pasażerów ogólną wesołość. Nikt też z pasażerów nie podjął rozmowy ze starszą już wiekiem i chyba zrzedziłą z natury panią na temat „jakimi to dziadami MPK jeździ”.

Myślę, że był to ostatni kurs tego wozu, że kierowca zjeżdżał na awarię drzwi do zajezdni. Być może był to ostatni kurs przed kasacją, względnie remontem. Trudno mi coś na ten temat powiedzieć. Mogę jednak stwierdzić, że kurs ten był przykładem, jak kierowca może w prowadzonym przez siebie wozie stworzyć miłą atmosferę, mimo że w takich jak opisałam warunkach jazdy o zadrażniania nie było trudno.

(MB)

(MB.)

Pewne jest, że w br. MPK otrzyma jeszcze 40, może nawet 60 Ikarusów przegubowych. O solówkach nie ma co na razie marzyć. 60 Berlietów, które miały być również dla Krakowa stoi pod znakiem zapytania, może ewentualnie przyjdzie tylko 30. A więc, w sumie, przedsiębiorstwu przybędzie w br. 100 autobusów. Stan inwentarzowy dojdzie więc do 575 jednostek. Nowe wozy dostarczane mają być dopiero na przestrzeni ostatniego kwartału. Biorąc pod uwagę systematyczną kasację Jelczy, globalnie wózów nie będzie mniej, natomiast zmieni się ich struktura. Pozostaje jednak sprawa zaplecza, gdzie nowe wozy przydzielą, do której zajezdni, z czym wiąże się najważniejsza sprawa — zapewnienie stanowisk naprawczych dla przegubów.

Na spotkaniu kierownictwa trakcji autobusowej jakie odbyło się 17 czerwca br. starano się w jakiś sensowny sposób już rozdzielić mające przyjść w czwartym kwartale wozy. Przymierzano się naj-

pierw do tego, że przeguby dostarczone zostaną Czyżynom i Woli. Ta druga zajezdnia zaprojektowana została wprowadzić dla Jelczy i Berlietów, ale częściowo OT można w niej robić, z OC będzie natomiast gorzej. Wypadałoby Zajezdnię tę, mimo że nowa, przystosować do obsługi prze-

gubów i dopiero wówczas przyjąć maksimum 30 Ikarusów. Padła też propozycja, aby wszystkie Ikarusy przegubowe przyjeły Czyżyny. „Każdą solówkę przyjmujemy, ale nie przeguby” — bronili się kierownicy zajezdni zarówno w Czyżynach jak i Bieńczycach. Może więc jednak wszystkie Ikarusy skierować na razie do Czyżyn (przynajmniej na rok), aby w tym czasie zajezdnia na Woli przygotowała się do ich obsługi?

Nie jest więc łatwo rozdzielić autobusy przegubowe. Z jednej strony ograniczają te możliwości braki odpowiednich stanowisk naprawczych, z drugiej rejonizacja linii. Nie na wszystkich bowiem, z uwagi na drogę, jak również potrzeby przeguby mogą jeździć. Dlatego też dokładne przeana-

lizowanie wszystkich aspektów sprawy jest niezwykle ważne. Jest to praca, którą w pierwszej kolejności wykonać musi Wydział Eksploatacji Ruchu. Tak więc zarówno rozdział mających w br. przyjść do MPK Ikarusów przegubowych do poszczególnych zajezdni, jak i rozplanowanie ich na poszczególne linie pozostały tematem na razie nie zamkniętym.

Kolejną sprawą, która była przedmiotem dyskusji było re-

aktywowanie linii pospiesznych w naszym mieście, które z nich należałoby w pierwszej kolejności uruchomić.

Z ciekawą inicjatywą wystąpił do zebranych uczestniczący w spotkaniu dyrektor Tadeusz Trzmiel, który m. in. powiedział, że jest w opracowaniu projekt, że jeżeli od września br. któraś z zajezdni zadeklaruje codzienne wypuszczanie na linię jednego lub więcej wozów oczywiście na obu zmianach, wówczas wypracowane zostaną dodatkowe środki finansowe dla załogi. Zysk ten będzie możliwy do podziału zarówno wśród pracowników fizycznych jak i umysłowych w formie premii według uznania kierownictwa danej zajezdni. Zauważyć można było, że uczestników spotkania zainteresowała taka forma uzyskiwania dodatkowych pieniędzy dla załogi. Korzyść będzie to zresztą podwójna — dla załogi pieniądze, dla miejskiej komunikacji kilka wozów więcej na liniach.

Komu przeguby?

Retro Tramway Stoł. Król. Miasta Krakowa

Nr 2 WARUNKI ZASADNICZE ROK 1881

Szybkość działania ówczesnych władz podwawelskiego grodu jest godna pochwały — zaczęto o tramwaju mówić w Radzie Miasta w czerwcu 1881 r., a już pod koniec października 1882 kolej żelazna konna „tramway” zwana rozpoczęła normalną działalność. Oto historyczna dziś notatka z posiedzenia Rady w dniu 2 czerwca:

„W przedmiocie urządzenia drogi żelaznej konnej w Krakowie uchwaliła Rada Miasta następujące warunki zasadnicze:

Droga żelazna konna poczyną się od mostu podgórskiego, przecina Wolnicę, ul. Krakowską, Stradom, ul. Grodzką, Ry-

nek (linią południowo-zachodnią, tj. koło „Baranów”) i wchodzi w ul. Sławkowską, przy której końcu północnym rozdziela się na dwie odnogi: jedną prowadzącą wzdłuż ul. Basztowej do dworca kolei żelaznej, drugą w kierunku ul. Długiej przez Pędzichów na róg ul. Szlak. Koncesyi udziela się na przeciąg 45 lat. Resztę punktów zasadniczych pozostawiono decyzji komisji do zawarcia kontraktu ustanowić się mającej.

Do zawarcia kontraktu upoważniono p. Prezydenta miasta (dra Ferdynanda Weigla) oraz po trzech radców miejskich ze sekcji gospodarczej i prawniczej, syndyka miasta i dyrektora budownictwa; do podpisania zaś kontraktu z przedsiębiorstwem urządzenia kolei konnej w Krakowie Rada wydelegowała oprócz p. Prezydenta miasta radców m. pp. Rzewuskiego i dra Słachtowskiego”.

(„Dziennik rozporządzeń dla stoł. król. miasta Krakowa”, R. 1881, L. 7, s. 42)

Rychło okazało się, że trzeba było zrezygnować zarówno z dotychczasowych oferentów jak i z planu maksimum — dwóch odnog linii, ale o tym już w następnych odcinkach.

(am)

Chcemy mieć fachowców, czy nam na nich nie zależy?

(Ciąg dalszy ze str. 3)
dotąd na mówieniu i szukaniu winnego. Jest to problem złożony i szkoła w osobie dyrektora nie kwestionuje jego rozmiarów. Ba, dyr. Kazimierz Sułkowski przyznał, że pedagogzy nie są bez winy. Trzeba jednak powiedzieć, że 70 proc. udziału w nauczaniu zawodu ma jednak zakład pracy. Jest słuszna uwaga, iż uczniowie nie umieją się posługiwać przyrządami pomiarowymi, ale oni mają na to przeznaczone dwie godziny lekcyjne w I klasie. Jeżeli nie będą się posługiwać tymi przyrządami w zakładzie, wiadomo, że nie będą umieć.

Drugi wielki problem szkoły to absencja chorobowa wśród nauczycieli. No cóż, nauczyciel też człowiek, w dodatku zawód ten, jak niewiele, zfermentowany, a dzieci chorują i na opiekę idzie najczęściej matka. Nie chciałabym, by mnie posądzono, że odmawiam nauczycielom prawa do L-4, ale jeżeli nie ma kogo dać w zastępstwie, uczeń traci bezpowrotnie porcję wiadomości. Gdyby był solidny i zainteresowany, uzupełniłby od biedy sam. Ale pamiętamy wszyscy te lata. Kto to robi? Trzeba przyznać, że są nauczyciele, którzy mimo zwolnienia odrabiają zagłębłości w godzinach dodatkowych. Ilu

jednak takich? I trudno o to mieć pretensję. Jak większość mają domy i rodziny, a nawet gdy ich nie mają, też mają swoje życie. Wcale do wyjątków też nie należy, że jeżeli uczeń — no, nie każdy — dostanie dwie, to są interwencje bądź to rodziców, bądź ci idą do przedsiębiorstwa i tam poprzez ludzi na stanowiskach próbują „załatwić”. Przykład na gorąco: dyrektor szkoły dostał telefon z pretensjami od matki, że syn ma dwie z historii. Twierdziła, że to mu wcale niepotrzebne, bo on ma być robotnikiem i do czego mu wiadomości z historii. Włos się jeży i ręce opadają. Czy można w tej sytuacji mieć pretensję do młodzieńca o brak zainteresowań i niski poziom intelektualny? Że interwencje są, przekonałam się osobiście. Podczas mojego godzinnego tam pobytu cztery razy dzwonił telefon z przedsiębiorstwa z

prośbą o przyjęcie do I klasy kogoś kto nie został zakwalifikowany. Protegowani są najczęściej ci najslabsi. Radykalnie zmienił się też nabór uczniów do klas pierwszych. W tym roku odrzucono aż 220 podań. Kiedyś przyjmowano prawie wszystkich. Kryterium było świadectwo.

Tak naprawdę to i nauczyciele nie są bez winy. Kwalifikacje ludzi młodych — tych co już uczą — też są różne. Idealem w praktycznym kształceniu byłoby brgady młodzieżowe i wydzielone stanowiska pracy dla młodocianych. Przy naszych możliwościach są to jednak tylko marzenia. Brygady wprawdzie były w ZNA, młodzież była zadowolona, miała świadomość, że „robi na siebie”. Jak robi tak zaplącą. Nie ma jednak możliwości, by uczeń miał ciągłość pracy — następujące po sobie dni tygodnia — gdyż w szkole

byłoby w pewne dni spiętrzenie klas, a limituje je ilość sal. Zresztą jak twierdził dyrektor i w zakładach byłoby wtedy zbyt wielu młodocianych. Co do większej elastyczności w zamianie poszczególnych zawodów nabór prowadzi się w oparciu o dane kierowników poszczególnych zakładów. Tylko, że kierownicy podają potrzeby na dziś, kształcenie trwa trzy lata, tyle czasu miejsca nie mogą czekać, przyjmując się ludzi z zewnątrz i potem problemy.

Zdaje sobie sprawę, że nie zmniejszam tu wszystkich problemów związanych z nauką zawodu, ale nawet tych i tak za dużo. Najwyższy czas, by przestało się na ten temat tylko mówić. Czyżyny są przykładem, że jednak można, prawda, niełatwo, ale jest to koniecznością. Uczniowie muszą być traktowani tak jakby byli pracownikami w pełni produkcyjnymi. Pomijam, że przyjmując potem do pracy takich niedouczonego przedsiębiorstwa ogromnie traci. Jaką jednak krzywdę wyrządza młodemu człowiekowi? I ta strata jest już niestety trudna albo w ogóle nie do odrobienia. Jeżeli chcemy mieć fachowców to już ostatni dzwonek, by pracę podjąć od zaraz, zanim szkoła rozdzieli się pierwszym dzwonkiem. (F.S.)

Kacik filatelisty

Ministerstwo Łączności wydaje od wielu lat bardzo ładne ilustrowane kartki pocztowe z wydrukowanymi znaczkami. Z uwagi na bogatą tematykę wydrukowanych znaczków pocztowych, kartki te chętnie zbierają filatelisci, jako cenne uzupełnienie zbiorów motywowych i tematycznych.



Reproduujemy znaczek z wydanej ostatnio ilustrowanej kartki pocztowej popularyzującej działalność Polskiego Związku Motorowego. Na zna-

czku wartości 2 zł przedstawiono odznakę PZM, a na ilustracji pogotowie techniczne drogowe i okolicznościowe napisy: „Kierowco! na drodze nie jesteś osamotniony. Pomoc drogowa PZM — służy w każdej potrzebie” i „Dla członków Automobklubów i Klubów PZM pomoc drogowa oraz inne świadczenia ulgowe i bezpłatne”.

Podajemy plan emisji polskich znaczków, które ukażą się w III kwartale br. Oto one: Wisła część II (2 znaczki), Światowy Kongres Kartograficzny (4 znaczki), 600-lecie Jasnej Góry (4 znaczki), Kongres Matematyków — 100-lecie urodzin W. Sierpińskiego (4 znaczki), II Konferencja ONZ w sprawie pokojowego wykorzystania kosmosu (1 zn.), 100 rocznica odkrycia prądu elektryczności przez R. Kocho (2 znaczki), 100-lecie polskiego ruchu robotniczego (1 znaczek) oraz Kongres Ekologów — ochrona naturalnego środowiska człowieka (6 znaczków).

T. GRAB.
Fot. Józef Jauernig

Rozmowa przed biurem socjalnym:
— Poradz mi, gdzie mam wziąć wczasy — w Zakopanem czy w Międzyzdrojach.
— Trudno mi radzić, nie mam rozeznania — i tu i tu byłem z żoną i z dziećmi.

Na przystanku jeden pasażer zwraca się do drugiego:
— Jak zwraca ta autobus tak długo nie jedzie?

Podsluchane w jednym biur:
— Teraz, kiedy już wiem, że tego zarządzenia nie wydał nasz dyrektor, to zapytam: Co za idiota to wymyślił?
W zajeźdni udało się pasażerowi odnaleźć kierowcę autobusu, z którym jechał nocnym kursem:
— Czy przypadkiem po

HUMOR

— Nie ta autobus, tylko ten autobus.
— Ja tam panie nie mechanik i pod autobus nie zaglądam.

Na końcu pasażer do motorniczego:
— Czy zdąży przed odjazdem wypić kufel piwa?
— Jak postawi pan drugi, to myślę, że tak...

— Wysoki Sądzie — tłumaczy się motorniczy oskarżony o spowodowanie wypadku w stanie nietrzeźwym — ja nie byłem pijany, tylko zatrąłem się alkoholem etylowym.
— Wobec tego zamiast dwóch lat więzienia wymierzę panu karę 24 miesięcy aresztu.

skończeniu jazdy nie znalazł pan w autobusie koniaku, który tam zostawiłem?
— Koniaku to nie, ale znalazłem faceta z pustką butelką po koniaku. Jest do odebrania w izbie wytrzeźwień.
Kierownik ZEA wezwał kierowcę i po ojcowsku tłumaczy:
— Jest pan młody, zdolny, mógłby pan zostać kierownikiem, a nawet więcej, gdyby tylko pan nie pił. Rzuci pan wreszcie tę wódkę?
— Raczej nie, nie opla mi się...
— Dlaczego?
— Bo po kilku kieliszkach czuję się co najmniej tak, jak bym już był dyrektorem MPK.

ZDZISŁAW ZYGMA

FRASZKI

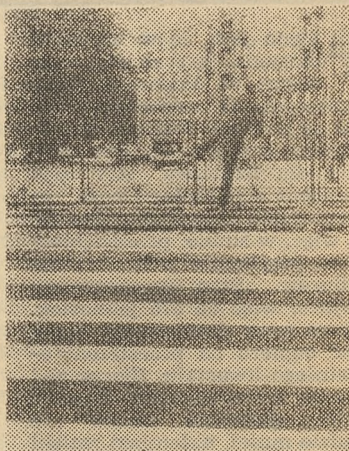
Lament politycznie zagubionego

„Od tej mowy o odnowie dostaje zawrotu głowy, bo w tej mowie ani słowa — jak mam się ustosunkować”.

Na wykołonych

Lubił lacinę i drogę krętą; że była prosta — „Ominął-ten-tor”.

Gdy po trzech dniach lumpki wrócił, przeknął „komplement” od żony:
— Jesteś, mój ty tramwaiku, tyle że wykołony...



Tę pułapkę polecamy uważać — „przejdzie” dla pieszych między osiedlami Centrum D i Handlowym.

Fot. S. MAKAREWICZ

Budownictwo stoi...

(Ciąg dalszy ze str. 4)

rzecz w tym, że nikt ich nie chce przyjąć i z małym dzieckiem zameldować. „Ludzie mniej są teraz odważni i nawet się im nie dziwię” — mówi pan Piotr. Pan Kotak jest już 7 lat członkiem spółdzielni mieszkaniowej, ale że w MPK pracuje dopiero półtora roku, nie widzi dużych szans na otrzymanie choćby mieszkania rotacyjnego. Choć może wezmą pod uwagę, że aby mógł na tym stanowisku pracować, musiał się uczyć, kończyć studia, a później odslużyć rok wojska.

A w czym widziałby poprawę sytuacji mieszkaniowej młodych małżeństw w Polsce? „Jestem ekonomistą — mówi pan Piotr — uważam więc, że rozwój przemysłu ciężkiego zaważył nam budowę bazy socjalnej, druga sprawa to pustostany, systemem patronackim zaadaptować je na mieszkania, trzecia, to budowa bloków patronackich przy wydatnym wkładzie pracy załogi.”

Moich rozmówców nie wybierałam sobie sama. Pomógł mi w tym przewodniczący ZZ ZSMR Ryszard Łacki, a jedynym kryterium wyboru tych kilku młodych rodzin były ich bardzo trudne warunki mieszkaniowe. Czy chętnie mówili o swoich sprawach wiedząc, że przecież my „z gazety” nie im pomóc nie możemy? Raczej tak. Czy ich problemy uważać można za typowe dla większości młodych rodzin w naszym kraju? Jak najbardziej. A recepty jakie podają na „uzdrowienie” gospodarki mieszkaniowej — godne są przeanalizowania.

MARIA BUBACZEWSKA

KRZYŻÓWKA nr 4

POZIOMO: 7) Miejsce doskonalenia wojskowego kunsztu, 8) Internat w dawnej Polsce, 9) Tradycja, forma zachowania, 10) Lepki opatunek, 11) Uczta dla zająca, 12) Sprzęt podróży, 13) Celna i szybka odpowiedź, 14) Trójkąt rysunkowy, 21) Gromadzi wiedzę, 22) Ważna droga, szlak, 23) Podłoga sprzed lat, 24) Pierwsza warstwa farby.

PIONOWO: 1) Podział, odejście, 2) Potoczna nazwa owczarka niemieckiego, 3) Trudno topliwy metal, pierwiastek chemiczny, 4) Ażurowa ozdoba kapelusza, 5) Problem, zagadnienie, 6) Postać z „Ballady” Słowackiego, 13) Przeciwnik Don Kichota, 14) Smutny orszak, 15) Haft z dziurkami, 16) Lekki luksusowy pojazd kon-

ny, 18) Satelita parowozu, 20) Granica.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 3

POZIOMO: Mechanizm, mitologia, kandelabr, dziewczanna, kwadrat, Sumatra, aforyzm, rewizja, Opatija, kredens, kontynent, surowadka, partytura, rzemiosło.

PIONOWO: uchodźca, spierzaka, komórka, pomidor, patriota, dromader, instytut, akwedukt, oskrzela, terakota, estrada, ekspres.

Rozwiązania prosimy nadsyłać do końca lipca. Wśród zwycięzców rozlosujemy nagrody książkowe.

Mieszanka nie tylko firmowa

ABSOLUTNY REKORD PARYSKIEJ KOMUNIKACJI

Miejska komunikacja w Paryżu pobiła w ubiegłym roku wszelkie dotychczasowe rekordy obsługi pasażerów. Jak ogłoszono, z metra i linii autobusowych skorzystało 2 miliardy i 64 miliony osób, czyli o 10 milionów więcej niż w roku 1980. Oczywiście najbardziej wzrosła liczba pasażerów paryskiego metra ekspresowego, które jest położone głębiej od normalnego, gdyż jest to najszybszy i najdogodniejszy środek lokomocji w zatłoczonej metropolii. Znacznie mniej osób korzysta z autobusów, które z powodu licznych zatorów poruszają się stosunkowo wolno.

W STOLICY BRAKUJE STU MOTORNICZYCH

Warszawskie MZK pilnie poszukują kandydatów na motorniczych, bowiem wzrosła w stolicy liczba tramwajów i autobusów w ruchu. O ile

w okresie największego kryzysu w listopadzie ub. r. kursowały w Warszawie zaledwie 433 tramwaje i 961 autobusów, to na początku maja br. było w ruchu już 609 tramwajów i 1266 autobusów. Z kierowcami w stolicy nie ma większych kłopotów i dyrekcja MZK za realne uważa utrzymanie w ruchu pod koniec br. nawet 1500 autobusów dziennie, to ruch obecnej liczby tramwajów odbywa się kosztem godzin nadliczbowych. W tej sytuacji MZK pragnie przeskoczyć i zatrudnić już teraz ok. 100 motorniczych, a w najbliższych miesiącach dalszych stu, gdyż jesienią planuje się kursy ok. 700 tramwajów dziennie.

POWOŁANO ZRRZESZENIE PRZEDSIĘBIORSTW MPK

W czasie spotkania przedstawicieli przedsiębiorstw komunikacyjnych z całego kraju, które odbyło się w Częstochowie

w celu powołania specjalistycznego zrzeszenia, akces do nowo powołanej organizacji zgłosiło dziesięć przedsiębiorstw. Opracowano wstępny projekt statutu oraz ustalono, iż siedziba zrzeszenia będzie się mieścić w Warszawie przy tamtejszych MKZ.

CZY RIKSZ ZASTĄPIA TRAMWAJE I AUTOBUSY?

Problem odciążenia komunikacji miejskiej w naszym kraju rodzi różne pomysły. Jeden z czytelników „Kurierza Polskiego” wystąpił z postulatem wprowadzenia na ulice naszych miast... rikszy. Ten — zdawałoby się — absurdalny pomysł znalazł nadszpedzanie wielu zwolenników. Redakcja „Kurierza” otrzymała sporo listów, w których ich autorzy zwracają uwagę na niewątpliwie zalety tych pojazdów, jak m. in. niepowodowanie hałasu, nieszkodliwość dla środowiska itp. itd. Jeden z czytelników sugeruje np. wyposażenie rikszy w parasole lub płócienną daszkę, które chroniłyby pasażerów przed kaprysami pogody. Idąc śladem tych pomysłów, redakcja „Kurierza” i radiodawa „Porannych Sygnałów” zorganizowały nawet specjalną akcję pod hasłem: „Rikszy w miasto”. Ciekawe co sądzą o tej inicjatywie nasi czytelnicy?

ALGIER RÓWNIEŻ STAWIA NA METRO

Już w przyszłym roku rozpoczęta zostanie budowa metra w Algierze. Pierwszy odcinek, który zostanie oddany do użytku w 1985 roku, połączy gęsto zaludnione przedmieście południowo-wschodnie stolicy Algierii z centrum. Drugi odcinek, którego budowa rozpocznie się w 1985 r. połączy śródmieście z zachodnimi przedmieściami. Budowę prowadzić będą przedsiębiorstwa francuskie. W ciągu godziny metro ma wozić 15—20 tys. osób.