

Nie wyrečzamy lecz egzekwujemy

Rozmowa z nowo wybranym I sekretarzem KZ PZPR
Ryszardem Gurbielem

SYGNAŁY: — Gratulujemy wyboru na I sekretarza Komitetu Zakładowego PZPR w MPK. A tak na marginesie — czy nie było to dla Towarzysza zaskoczeniem?

RYSZARD GURBIEL: — Na pewno tak. Przebieg naszej konferencji potwierdza fakt, iż nowy tymczasowy regulamin wyborczy zapewnia demokratyczny tryb wyborów do władz przedstawicielskich.

— Wielu ludzi w MPK nurtuje pytanie: kontynuacja czy zmiany w szefowaniu Komitetowi Zakładowemu?

— Bez względu na to, komu powierzone zostałyby obowiązki I sekretarza w partii obowiązuje statut, który jednoznacznie określa zasady kolegiałności i centralizmu demokratycznego.

— Trudno się dziwić, że w „pierwszym słowie” po wybo-



rze nie wygłosił Towarzysz exposé. Czy po trzech tygodniach mógłby się Towarzysz

pokusić o krótkie nakreślenie wizji własnego programu działania na najbliższy okres?

— Ukoronowaniem naszej Konferencji jest przyjęty program działania na okres bieżącej kadencji. Program ten wzbogacony zostanie o uchwały Konferencji Dzielnicowej i Krakowskiej. Obejmuje on wszystkie sfery życia społeczno-politycznego w naszym przedsiębiorstwie jak i całej załogi. Jego realizacja — bo przecież głównie o to chodzi — musi być zainteresowana nie tylko dyrekcja, ale także i cała załoga.

— Uchwały XIII Plenum KC PZPR obligują do wzmożenia pracy ideologicznej — czy w związku z tym sprawy gospodarcze przedsiębiorstwa i socjalno-bytowe załogi zjedzą w programie działania Komitetu (Dokończenie na str. 3)

Nasz głos na Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej w Podgórzu

Piętnastoosobowa grupa delegatów z MPK wzięła udział w XX Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej Komitetu Dzielnicowego PZPR Kraków-Podgórze, która odbyła się 15 grudnia br. O jej przebiegu poinformowała już prasa codzienna. Wiadomo więc że nowym I sekretarzem KD został Jan Kozak. Z naszej strony czujemy się w obowiązku uzupełnić te znane informacje i z przyjemnością donieść, że w skład partyjnych władz dzielnicowych weszło wielu przedstawicieli naszego przedsiębiorstwa. I sekretarz KZ PZPR Ryszard Gurbielem wszedł w skład Egzekutywy KD, członkami KD zostali: Andrzej Rzepecki (ZAB), Jan Sokołowski (ZSiP), Eugeniusz Szczygieł (ZAC), Tadeusz Waleczak (ZAW), zaś zastępcą członka Stanisław Nowak (ZTS). Do Komisji Rewizyjnej wybrano Elżbietę Grocholę (RB), a do Komisji Kontroli Partyjnej Józefa Jonasa (ZTH).

Na Konferencji zabrał głos w dyskusji kierowca z ZAC Eugeniusz Szczygieł. Była to wypowiedź znacząca, o czym świadczy odnotowanie jej przez wszystkie krakowskie gazety codzienne. O czym mówił tow. Szczygieł? Przede wszystkim skoncentrował się na problemach młodzieży i w aspekcie jej spraw, jako że 60 proc. załogi to ludzie w wieku poniżej 35 lat, mówił o osiągnięciach i bolączkach przedsiębiorstwa, o no-

wych zasadach gospodarowania, działaniach mających na celu wpisanie się MPK w reformę, systemie motywacyjnym, działalności socjalnej i współpracy organizacji partyjnej z innymi partnerami społeczno-politycznymi działającymi w przedsiębiorstwie.

W temacie wiodącym swojego przemówienia podkreślił tow. Szczygieł, że młodzież traktowana jest w MPK jako współpartner, co przejawia się w uczestnictwie jej przedstawicieli we wszystkich naradach, na których poruszane są istotne sprawy. Toteż młodzież czuje się współodpowiedzialna za działanie przedsiębiorstwa, czego dała dowód w ostatnim, trudnym okresie. Zreferował następnie program działania w zakresie pracy z młodzieżą opracowany wspólnie przez KZ PZPR i ZZ ZSMP. Wskazał przy tym na potrzebę podniesienia poziomu pracy ideowo-wychowawczej, m.in. poprzez podniesienie poziomu szkolenia ideologicznego. Wiele miejsca poświęcił sytuacji mieszkaniowej młodzieży i jej kłopotom związanym z przewyciężaniem formalizmu w trakcie realizacji budownictwa patronackiego.

Wystąpienie swoje zakończył tow. Szczygieł konkretnymi wnioskami syntetyzującymi poruszone przez niego problemy. Wnioski te znalazły wyraz w Uchwale Konferencji. (z.z.)

Kontrola wojskowych zakończona

Dobiegła końca trwająca od 6 grudnia kontrola wojskowej grupy operacyjnej. Grupa ta specjalizowała się w sprawach transportu i oprócz naszego przedsiębiorstwa kontrolowała również i inne jednostki transportowe, m.in. PKS. Kontrolą kierował stary znajomy naszej załogi, były pełnomocnik KOK w naszym przedsiębiorstwie, plik Jan Żorawski. Wydawało się więc, że wyniki kontroli mogą być jak najgorsze, gdyż pułkownik jako człowiek dobrze znający MPK będzie wiedział gdzie szukać jego słabych punktów. Tymczasem stało się inaczej. Wojskowi nie tylko stwierdzili pełną reali-

zację pozostawionych przed rokiem zaleceń, ale także widoczny postęp we wszystkich podstawowych dziedzinach od usług świadczonych społeczeństwu miasta poczynając a na świadczeniach dla załogi kończąc.

Oceniono, że komunikacja miejska w Krakowie jest dobrze dostosowana do czasu pracy zakładów, szkół, instytucji, zaspokajając potrzeby komunikacyjne w 30-90 proc. W zasadzie dobrze oceniono punktualność komunikacji, ale tu warto powtórzyć, że „w zasadzie”, gdyż zdarzały się też przypadki późnych wyjazdów, których powodem były spóźnienia kie-

rowców do pracy. Jeśli idzie o przygotowanie taboru do zimy oceniono je jako dobre, i to w obu kierunkach.

Nie obeszło się oczywiście i bez ocen negatywnych, ale te dotyczyły przede wszystkim spraw drugorzędnych, a zalecały one:

♦ opracować plan przedsięwzięć zmierzających do poprawy dyscypliny pracy w następujących dziedzinach: trzeźwość, nieusprawiedliwiona absencja, spóźnienia do pracy, naruszanie rozkładów jazdy;

♦ rozważyć możliwość dogrzewania stanowisk pracy w ZNT;

(Dokończenie na str. 7)



W Nowym Roku
nadziei, zdrowia i godności
życzy redakcja

Pamiętam tego Sylwestra

Ostatnie godziny kończącego się roku, a później północ obwieszczana dwunastoma uderzeniami zegarów i pierwsze chwile nowego roku. Życzenia... oby spełniły się marzenia, by lepszy był od poprzedniego, dla ciebie, dla mnie... Jakże więc w taką noc nie znajdować się wśród najbliższych?

A jednak i w tę jedyną w roku noc, jaką jest sylwestrowa, na stanowiskach pracy pozostaną przedstawiciele niektórych służb. Wymaga tego bowiem organizacja naszego współczesnego życia. Dla niektórych nie będzie to już może pierwsze powitanie Nowego Roku na ulicach Krakowa... w tramwaju, autobusie czy taksówce. I kto wie, może zakończy się miłym wspomnieniem jak większość tych, które zebrałam i poniżej przedstawiłam.

*

„Był to wieczór sylwestrowy 1976 roku... — wspomina motorniczy z Zakładu Tramwajowego w Nowej Hucie, Stanisław Waleczak, godzina późna, gdzieś po 23.00. Prowadziłem tramwaj, w którym nie było już pasażerów. Puste wagony mknęły po równie pustych ulicach, gdy wtem z pobliskich bloków o-

siedla, przez które przejeżdżałem, wyłoniła się grupa rozbawionych i poprzებieranych ludzi. Stanęli na torach tramwajowych nie pozwalając mi dalej jechać, a muszę dodać, że było to między przystankami. Zahamowałem więc myśląc, że towarzystwo to pragnie wejść do wozu i jechać gdzieś na zabawę. Tymczasem jeden z młodych ludzi i dziewczyna weszli wprawdzie do wozu, ale z butelką szampana i kieliszkiem. Ja oczywiście na służbie pić nie mogłem więc umoczyłem tylko usta i kielich oddałem stojącej obok pięknej dziewczynie, która wychyliła go do dna. Rozbawione towarzystwo złożyło mi serdeczne, noworoczne życzenia. Uważam, że był to piękny gest pod adresem pracującego motorniczego. Wdzięczność za codzienny całoroczny trud. Po chwili nów jechałem, zatrzymując

(Dokończenie na str. 6)

Styczeń rok stary z nowym styka, czasem zimnem do kości przeznika, czasem w błocie 1 utyka”.

Przypomina się odpowiednim służbom w poszczególnych Zakładach MPK, że zwolnienia lekarskie pracowników, którzy ulegli wypadkom przy pracy, należy niezwłocznie przysyłać do odnotowania w Dziale BHP.

Od 16 grudnia br. w nowo otwartej stołówce w ZAW produkowane są posiłki regeneracyjne. W okresie późniejszym produkowane będą również wyroby gastronomiczne z przeznaczeniem dla wszystkich bufetów MPK. Po zaprzestaniu przyrządzania w okresie zimowym posiłków regeneracyjnych, stołówka ta przyrządzać będzie dla załogi ZAW obiady.

Załoga ZTH otrzymała na gwiazdkę upominek. Jest nim drugi bufet. Pozostaje jeszcze tylko życzyć, aby był zawsze dobrze zaopatrzony.

Pod hasłem „prezent pod choinkę”, zorganizowany został 15 grudnia br., przez Zakładową Bibliotekę, pierwszy, duży kiermasz książek w ZAW. O kiermasz ten dla załogi ZAW usilnie zabiegało XV Koło ZSMP.

29 grudnia br., odbyło się w Domu Tramwajarza uroczyste spotkanie, wyróżniających się w pracy członków załogi pionu pracowniczego z zastępcą dyrektora ds. pracowniczych Stanisławą Kostro.

15 grudnia br., odbyło się posiedzenie zakładowej komisji organizacyjnej Turnieju Młodych Mistrzów Techniki. Zakładowa komisja TMMT w MPK, zajęła I miejsce w podsumowaniu wyników na szczelbu wojewódzkim i otrzymała z tego tytułu 12 tysięcy zł nagrody. Podczas posiedzenia, nastąpiło między innymi uroczyste podsumowanie całokształtu pracy w roku 1983 i zatwierdzenie planu pracy na I kwartał przyszłego roku.

30 grudnia br., odbyło się uroczyste noworoczne spotkanie aktywu ZSMP w MPK, na którym

16 grudnia br. w Łodzi odbyło się nadzwyczajne posiedzenie Rady Federacji Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej w PRL. Po zapoznaniu się z nową, udostępnioną przez posłankę, wersją projektu ustawy o wynagradzaniu i przyznawaniu innych świadczeń w warunkach reformy gospodarczej (nie wnoszącej istotnych zmian do wersji poprzedniej) oraz w wyniku dyskusji delegatów, Rada Federacji podjęła następującą uchwałę:

1. System wynagradzania pracowników przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w Polsce wymaga, na równi z innymi branżami, daleko idących zmian w wewnętrznej strukturze wynagrodzeń w kierunku powiązania poziomu

komunikacji miejskiej tego co wywależyli robotnicy już w okresie sanacji. Należy podkreślić, że świadczenia te wynikają ze specyfiki pracy i preferowania przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w większości państw świata.

4. Jednocześnie zwraca się uwagę, że nieuwzględnienie wyżej wymienionych postulatów może doprowadzić do destabilizacji i niepokoju wśród załóg w przedsiębiorstwach komunikacyjnych, a organizacje związkowe skorzystają z wszelkich uprawnień statutowych i ustawowych dla obrony dotychczasowych zdobyczy. Jest to problem w obecnej chwili najważniejszy dla związku, który może doprowadzić nawet do jego rozpadu.

Ważna uchwała związkowców

wynagrodzeń z wynikami pracy oraz uproszczenia sposobu naliczania poszczególnych składników wynagrodzeń.

2. Projekt ustawy wręcz umożliwił skorzystanie załogom przedsiębiorstw komunikacji miejskiej z wprowadzenia eksperymentalnych zasad wynagradzania z uwagi na bardzo niekorzystne uregulowania w zakresie dodatku za staż pracy i gratyfikacji jubileuszowych. Należy mieć na uwadze, że ww. świadczenia mają istotny wpływ na związanie pracowników z przedsiębiorstwem komunikacji miejskiej, które ma do spełnienia tak ważną dla społeczeństwa funkcję przewoźnika.

3. Do projektu ustawy konieczne jest wprowadzenie zapisu, że przedsiębiorstwa korzystające z korzystniejszych uregulowań w zakresie dodatku za staż pracy i gratyfikacji jubileuszowych mają prawo do ich utrzymania, zarówno w zakresie ich wymiaru jak i podstawy ich obliczania. Niedopuszczalne jest aby ustawodawca z góry pozbawiał załogi przedsiębiorstw

5. Stwierdzamy również, że dotychczasowe projekty dyskutowanej ustawy nie były przedstawiane przez Ministerstwo Pracy, Plac i Spraw Socjalnych do konsultacji zarówno Radzie Federacji jak i poszczególnym organizacjom związkowym w niej sfederowanym.

Stąd wynika konieczność zwołania nadzwyczajnego posiedzenia Rady Federacji i podjęcia niniejszej uchwały.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej w PRL
(-) WIESŁAW GICEL

Rada Federacji ZZ Pracowników Komunikacji Miejskiej w PRL przekazała uchwałę obecną na posiedzeniu posłance, obywatelce Lesińskiej, w celu jej przedstawienia na forum Komisji Sejmowej, rozpatrującej projekt ustawy i uzyskania prawa do utrzymania dotychczasowych uregulowań w zakresie dodatku za staż pracy i gratyfikacji jubileuszowych w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej.

14.12. odbyła się I część operatywny dyrekcyjnej poświęconej ocenie działalności pionu pracowniczego, w której zabierali głos poszczególni kierownicy komórek organizacyjnych. Na pierwszy ogień poszedł Dział Kadr, który swoje roczne zadania, poza małymi wyjątkami wykonał. Dzięki tej działalności w przedsiębiorstwie, mimo zwiększonych dostaw taboru, nie ma dziś kłopotów z brakiem kierowców, przyjęto też 130 motorniczych (a 55 odbywa jeszcze kurs), 755 pracowników zaplecza, 238 pracowników umysłowych (plus 15 w niepełnym wymiarze godzin) oraz 46 pobożnych do zastępczej służby wojskowej. Podjęto w tym roku działania zmierzające do zmniejszenia formalności związanych z przyjęciami i zwolnieniami, organizowano spotkania z jubilatami, emerytami, odchodzącymi do wojska. Prowadzono kontrole zwolnień lekarskich oraz zegarowego czasu pracy. Jeśli idzie o zadania nie zrealizowane, to nie doprowadzono do końca sprawy pracy eksportowej naszych pracowników.

Ośrodek Szkolenia Zawodowego przeszkolił w tym roku rekordową ilość kierowców, (również o 29 motorniczych więcej niż przewidywał to plan), kontrolerów biletów: zawodowych i społecznych, regulatorów i inspektorów technicznych ruchu, oraz wyjątkową ilość spawaczy, mimo że wszystkie zakłady narzekają na ich brak. Na rok przyszły załatwiony jest kurs dla konserwatorów central telefonicznych. To przekroczenie planów szkoleniowych stało się przyczyną zwiększenia przewidywanych w tym roku kosztów, dlatego też z Ośrodka wyszła ciekawa propozycja świadczenia przezeń odpłatnych usług na zewnątrz przedsiębiorstwa. Je-

śliby ta propozycja miała szanse powodzenia, to naszych szkoleniowców interesuje, ile też by o nią w tym zarobili.

Przyzakładowa Szkoła Zawodowa swoje roczne zadania realizuje bez zarzutu. Produkcja warsztatów szkolnych będzie nieco przekroczona w porównaniu z planem. Jedyny szkół to nie wyposażone w pełni sale dydaktyczne.

Zakładowy Ośrodek Zdrowia realizuje swoje zadania lecznicze i profilaktyczne niezbyt dużą kadrą. Obecnie pracuje tu 7 lekarzy internistów plus jeden na pół etatu, 3 specjalistów,

Pion pracowniczy z perspektywy roku

3 stomatologów i 1 technik. Około połowa załogi przedsiębiorstwa została w tym roku zaopatrzona w leki profilaktyczne, m.in. dzięki temu spadła absencja chorobowa załogi (choć wzrosła ona wśród pracowników zaplecza i kierowców).

By oddać pełny obraz działalności Wydziału Socjalno-Bytowego, zabrakłoby i czasu na operatywnie i miejsca w naszych „Sygnałach” dlatego ograniczamy się do spraw najważniejszych. A więc plan kosztów działalności socjalnej — 33 mln 803 tys. zł został przekroczony głównie ze względu na większą niż co roku ilość chętnych na wczasy wypoczynkowe. Zakupiono też tereny na ogródki działkowe w gminie Michałowice, a finalizowany jest zakup terenów w dwóch dalszych miejscowościach. W działalności bytowej prym wiodą bufety, których obroty wyniosły już 60

Propozycje zmian płacowych

Kierownikom zakładów, radom pracowniczym, organizacjom politycznym i związkowej przekazane zostały do zaopiniowania propozycje zmian płacowych, obowiązujących z mocą od 1.01.84 r. Zmiany te, stosunkowo niewielkie, powstały na podstawie aktualnych przepisów państwowych i resortowych, no i możliwości płatniczych naszego przedsiębiorstwa. Nie należy ich utożsamiać z propozycjami kompleksowego rozwiązania systemów płacowych przygotowywanych przez Zespół ds. modyfikacji wynagrodzeń. W propozycjach wykorzystano już częściowo wyniki płacowej ankiety konsultacyjnej: znacznie zmniejszono ilość stawek w siatkach plac i zmniejszono, prze- ważnie o 2, szczeble oraz kategorie. Uzyskano w ten sposób spłaszczenie siatek, co będzie miało dodatkowe, choć trudne w tej chwili do wyliczenia, pozytywne efekty dla naszych kieszeni. Trzeba tu od razu zastrzec, iż bez względu na ostateczne losy propozycji zmian, odbędą się, na dotychczasowych zasadach, normalne przeszerzergowania pracowników z dniem 1.01.84, ale ich zakres i skala muszą bezwzględnie wynikać z możliwości finansowych przedsiębiorstwa, a te są jeszcze na dzień dzisiejszy nieznane (głównie chodzi o niesprecyzowanie odpisu na PFAZ).

A teraz szczegóły. Zgodnie z potrzebami kadrowymi, przewiduje się stworzenie znacznie lepszych motywacji płacowych dla motorniczych i częściowo kierowców autobusowych. Skutki placowe proponowanych zmian oblicza się na 25,8 mln zł rocznie. Przewiduje się wprowadzenie tylko 4 kategorii stawek: 1 dla kursantów (21 zł dla DM, 25 zł dla przyszłych motorniczych); 2 — po kursie (30 zł); 3 — po roku, po kursie nie- nagannym, bezwypadkowej (zawinionej) pracy (35 zł); 4 — po 2 latach i zdobyciu najwyższych uprawnień (motorni) i 3 lat- tach kierowcy podobnej pracy (40 zł). Dodatkowo proponuje się wyrównanie poziomu premii regulaminowej motorniczych do poziomu kierowców autobusowych (a więc 10 proc.), oraz podniesienie motorniczym o 1 zł dodatku eksploatacyjnego (ta złotówka oznacza rocznie 1.680 tys. zł). Nowością jest propo- zycja wynagradzania w dni wolne w formie godzinowego nor- matywu placowego, obliczanego od maksymalnej stawki, 40 zł z wszelkimi dodatkami, co daje kwotę godzinową 145 zł dla motorniczych i 120 zł dla kierowców. Normatyw po przemnożeniu przez godzinę pracy na linii, stanowiłby wynagrodzenie, wypłacane już w dniu następnym, przez z-cę kierownika ds. ru- chu w formie bonu pieniężnego. Wynagrodzenie to stanowiłoby podstawę do naliczenia dodatku za staż pracy, gratyfikacji, wynagrodzenia za urlop. Niezależnie od wynagrodzenia za czas pracy pracownikowi przysługiwałoby wynagrodzenie za czas przerwy w wysokości, nowość, połowy stawki maksymalnej, a więc 20 zł/godz.

Pracownikom zaplecza i kierowcom ZTS proponuje się rów- nież drobne korekty w stawkach (np. dla uczniów kl. III ZSZ), spłaszczenie siatek plac, usunięcia 1-2 szczebli, a więc prak- tycznie podwyższenia konkretnych stawek. Tymi zmianami objęto by ok. 1200 pracowników, a skutki placowe tych decyzji oblicza się na 13 mln zł rocznie. Podobny zabieg zastosuje się do pracowników umysłowych: zlikwidowanie szczebla A, usta- lenie najniższej stawki (dla stażysty ze średnim wykształce- niem) na 3800 zł w systemie 42 godz. i 4400 w systemie 4-bry- gadowym.

Przypominamy jeszcze raz: są to propozycje drobnych zmian płacowych powstałe na bazie aktualnie obowiązujących prze- pisów, potrzeb i możliwości placowych przedsiębiorstwa. Na jakieś głębsze zmiany przyjdzie nam jeszcze poczekać do mo- mentu, gdy wyjaśni się, czy będziemy mogli wejść w kształto- wanie własnego systemu wynagrodzeń. Przypominamy też, że oprócz proponowanych zmian odbędzie się normalna, coroczna akcja przeszerzergowań, ale jaka będzie jej skala — trudno w tej chwili powiedzieć. (aml)

wręcz tabelę odzieżową, zorga- nizowano dla załogi 60 gield o- dzieżowych, prowadzono stałą sprzedaż komisową. Dzięki za- kupom, które w tym roku o- siągnęły wartość 132 mln 700 tys. zł magazyn Wydziału za- opatrzone jest we wszystko co potrzebne jest naszym pracow- nikom, ale powstał też nowy problem: gdzie to wszystko po- mieścić gdyż ilość nagromadzo- na jest dziś niezgodna z przepie- sami p. poż. Inny szkół, to brak ręczników, dlatego też w tym roku nie wszyscy mogli o- trzymać je zgodnie z tabelą. Tym, którzy nie odebrali przy- sługujących im sortów ubranio- wych wypłacono 2 mln. 27 tys. zł.

Najkrócej trwało sprawozda- nie kierownika Wydziału Ogól- nego, który wołał nie wyliczać wszystkich swoich dokonań, gdyż byłby kłopot ze zmieszcze- niem się w czasie, składa więc krótki meldunek: wszystkie za- dania Wydziału wykonał z na- wiązką!

Na koniec podsumowanie sze- fowej pionu, która stwierdza, że pion pracował nie na miarę potrzeb załogi, gdyż te są dużo większe, ale na miarę możli- wości przedsiębiorstwa. Nie zrealizowano w pełni naboru kadrowego, dużo zrobiono w bufetach, ale jeszcze nie wszyst- ko, dobrze pracowały przez cały rok Szkoła i Wydział Ogól- ny (trzeba tu jeszcze popra- wić dyscyplinę pracy), ale naj- lepszy okazał się Wydział Gos- podarki Odzieżowej, z którym nie było żadnych kłopotów.

To tyle samoceny pionu. Na ocenę z zewnątrz zabrakło już czasu, dlatego druga część ope- ratywny odbędzie się w najbliż- szy czwartek. Czy ocena sze- fów innych pionów będzie rów- nie pozytywna? Zobaczymy.

Kilka danych o działalności Wydziału Gospodarki Odzieżowej: opracowano nową, wzorcową

(A.Z.)

15 dni w MPK



nastąpiło podsumowanie wyników współzawodnictwa Kół ZSMP za rok 1983.

W ZAW doprowadzone zo- stały do porządku szatnie pracow- ników zaplecza. Odtąd każda bry- gada posiada już swój boks.

Sposób w jaki zamykają się bramy do hali napraw w ZAW, w okresie mroźnej zimy nie zda- je w ogóle egzaminu, toteż myśli się tam o zmianie systemu na sa- moczynne zamykanie i otwiera- nie wymienionych bram.

Z Constału w Chorzowie po- wróciły po renowacji do ZTH dwa składy wagonów. W najbliż- szym czasie powrócą jeszcze dwa.

Miedzy ZTH, a przedsiębior- stwem komunikacyjnym w Go- rzowie Wielkopolskim doszło do wymiany wozów tramwajowych. Za wysłane wagony 105N, MPK otrzymało 5 wagonów 102NA.

Od 16 do 23 grudnia br., w godzinach od 7.00 do 16.00, kolej- no, w poszczególnych zakładach sprzedawane były — bez ograni- czeń — karpie.

W okresie przedświątecznym, w bufetach MPK nabyć można było wg uprzednio sporządzonych list uprawnionych do zakupu — 20 dag herbaty i 10 dag prawdzi- wej kawy.

Jeżeli chodzi o zaopatrzenie przedświąteczne naszych bufetów w wędliny, to z całej puli prze- znaczonej na reglamentację, 23 procent przypadło na lepsze ga- tunki — szynki, balerony, bocзки. Sprzedawana była również połę- dwica w puszkach, której MPK o- trzymało przydział w wysokości 2 ton.

Przed popularnym „Mikoła- jem”, również w bufetach MPK sprzedawane były słodycze — między innymi pomadki i ciastka w polewie kakaowej.

2

„Styczeń rok stary z nowym rakiem sły- ko, gdo w starym nie robił tym w nowym utyko”.

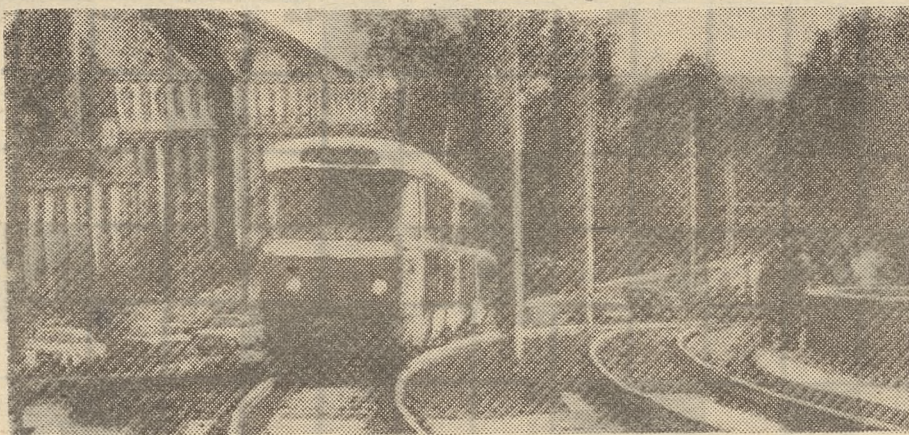
Wydaje się, że pracują wolniej, a jednak...

Bliskie kontakty utrzymujemy nie tylko z przedsiębiorstwami w kraju. Do tradycji należy wymiana doświadczeń w sąsiednich krajach. Właśnie niedawno wróciła pięcioosobowa delegacja z dwutygodniowego pobytu w Dreźnie. Pojechali w celu wymiany doświadczeń w zakresie remontów i eksploatacji taboru komunikacji miejskiej. Grupę polską tworzyli: Adam Kołodziejczyk z ZNT, Wacław Kot z ZNA, Zdzisław Król z ZTP, Franciszek Osuch z ZTH, i Julian Pilszczek z ZTH. Refleksjami podzielili się z czytelnikami.

Drezdeńskie MKZ dysponuje cześćmi wozami tramwajowymi typu „tatra” (marzenie naszych specjalistów tramwajowych) i autobusami typu „Ikarus”. Polacy pracowali w brygadach niemieckich. Pierwsza refleksja to wyeliminowanie u naszych sąsiadów do minimum wysiłku ludzkiego. Tam wszystkie elementy dowozi się na stanowiska pracy. Nie do pomyslenia jest, by pracownik dźwigał coś z jednego końca hali w drugi. Służą do tego różnorodne wózki i wózeczki. Praca jest zorganizowana, spokojniejsza i jakby mniejsze jej tempo niż u nas. Na każdym kroku zadziwiała naszych niesamowita punktualność, i to zarówno ludzi jak i komunikacji. W Dreźnie 879 wozów tramwajowych ma 11 zajezdni, autobusów mają tylko 206. Zatrudnionych jest 4300 osób. Tam, gdzie pracował pan Kołodziejczyk, mistrza od robotnika nie sposób było odróżnić, pracowali tak samo, w takich samych ubraniach. Zresztą nie tylko mistrz nie różnił się wyglądem ubrania od podwładnych, technolog problematyki produkcyjnej rozwiązywał przy konkretnych stanowiskach pracy. Szokował swobodny dostęp do części zamiennych i zespołów. Tam pracownik idzie po prostu do magazynu (są we wszystkich zakładach) z wypisaną przez siebie karteczką, bierze potrzebne mu detale, odnotowuje to w kartotece, a na zakończenie pracy podpisuje wszystko brygadziście. Aż się wierzycie nie chce. U nas najpierw potrzebna jest asygnata i ważne podpisy, po czym się dopiero wydaje, a mimo to istnieje ogromne zużycie, marnotrawstwo i niegospodarność. Nic dziwnego, iż w takiej sytuacji naszą delegację dziwił fakt, że tam się nie marnuje. Każda wykreślona śrubka jest czyszczona, sprawdzana czy się jeszcze nadaje i wtedy albo naprawiana, albo odkładana mimo wszystko. Na śmietnik nie wyrzuca się nic, nic nie niszczy. No cóż, cudów gospodarczych nie ma nigdzie, tylko różnie się ludzie gospodarzą. Nie spotkali też nas podczas swojego pobytu niesprawnych maszyn i urządzeń, ale o nie się po prostu dba. Co pół roku następuje całkowita wymiana narzędzi u każde-

go pracownika i zużyte zastępuje się nowymi, a co się da, jest naprawiane. O narzędzia i urządzenia dbają i sami pracownicy i specjalnie powołane do tego służby.

Mimo, że tam także zdarzają się awarie, nie odczuwa się tego na linii. Częstotliwość kursowania jest bowiem dużo mniejsza niż u nas, w zajęzdnach jest dość duża rezerwa taboru i uszkodzony wóz jest natychmiast wymieniany na sprawny. Zresztą i sam tabor, jak już pisałam, jest bardziej doskonały od naszego już w samych założeniach konstrukcyjnych — to jedna sprawa, a druga? Jest nie do pomyslenia, by założenia konstruktorów odnośnie remontów po przebiegach nie były przestrzegane. Jest bardzo ścisły reżim technologiczny. Po



80 tysiącach kilometrów tramwaj jest remontowany, wypadła do średnio co dwa lata, po latach 8 jest naprawa główna. Dla przykładu podam, że u nas pierwszy remont wypadła po 180 tysiącach kilometrów przebiegu. Obsługi robione są u drezdeńczyków co 48 godzin, a obsługi techniczne co 14 dni. Wozy są — podobnie jak w ZTH — przypisywane w brygadach. Mają tam też nieco inną organizację pracy w zajezdni, (np. kół i pantografów się w zajezdni nie wymienia, poza nią jest też ustawianie wozów do wyjazdów i ubieranie ich).

Nie muszę też chyba dodawać, że hala naprawcza nie ma niesfety odpowiednika w wyposażeniu naszych tego typu pomieszczeń. Tam robi się wszystko o wiele wolniej niż u nas, ale bardzo dokładnie, co procentuje w sprawnym taborze. Wiodącą w Dreźnie jest komunikacja tramwajowa. W przeciwieństwie do naszej rzeczywistości jej rozwój nie polegał na aktywności, na działaniu na dziś. Tylko od roku 1963 do 1983 wybudowano i zmodernizowano 40 podstacji, przy czym nowych jest 22 (średnio w rok powstawały dwie podstacje), w czym 4 są podstacjami „przewoźnymi” na

kółkach. W razie awarii podejżdza się taką podstacją i podłącza tymczasowo na czas usuwania awarii. Nowoczesna (wzorcową w RWPG) centrala dyspozycyjna mocy — z telesterowaniem oczywiście — jest przygotowana na 45 podstacji. Znów nie tak jak u nas, że w tej chwili staramy się uzupełnić braki i potrzeby sprzed 10 lat.

Nie mają w Dreźnie kłopotów z prowadzącymi pojazdy (autobusami kierują także kobiety). Motorniczym zostaje się po ukończeniu średniej szkoły przyzakładowej. Rocznie kończy szkołę 80 motorniczych. Szkoła przygotowuje zresztą do pracy w tym konkretnym przedsiębiorstwie także urzędników. Sam ośrodek szkolenia jak i wyposażenie nam się może tylko przysnąć. Dla motorniczych jest na

przykład trener na sali podłączony z ogromną planszą. Przyszły motorniczy widzi bezpośrednio na planszy (sygnalizacja świetlna) jak jego manewry w pociągu tramwajowym wpływają na poszczególne układy i zespoły. Przekonuje się o złych wpływach na stan techniczny pojazdów niewłaściwych czynności. Nic dziwnego, że to musi potem procentować w praktyce. Ogółem w ciągu roku wraz z absolwentami szkoły i „zasilającymi” szkołę w Dreźnie 230 motorniczych. Nieznana jest, na naszą skalę, fluktuacja kadr, ale też przywiązanie do zakładu pracownika jest dużo większe niż u nas — sukcesem jest jedna stołówka. Tam jest ona w każdym zakładzie z obiadam i robionymi na miejscu. Oplaca im się nawet stołówka i kuchnia dla 12 osób obsługujących kolejkę linową. Pracownicy w czasie półgodzinnych przerw na śniadanie i obiad mogą wybrać dla siebie po bardzo niskich cenach z 4 zestawów śniadaniowych i 2 obiadowych. Te dwie półgodzinne przerwy są jednak niepłatne.

Tyle w wielkim skrócie o pracy w zakładzie. Jakie są jej efekty w mieście na liniach? Kursy są podobnie

jak u nas znaczone średnią kursownią, ale w przeciwieństwie do naszej rzeczywistości jest dokładnie jak napisano. Jeżeli tramwaj ma być co 20 minut, to jest co 20. Zdarzają się oczywiście zatrzymania, ba, także czasami jazda stadami. Niemcy twierdzą, że komunikacja jak wilki — lubi stada. Lepiej i czytelniej oznakowanie są przystanki komunikacyjne, ubogo natomiast w porównaniu z naszymi pojazdami wypadła oznakowanie taboru. Krakowskie w porównaniu z tamtymi to „choinki” ale tam nie spotka się takiego niechlujstwa w postaci tabliczki na dole szyby czołowej z napisem np. 106, a wszystkie pozostałe wskazują iż powinno to być 119 (przykład sprzed paru dni z Łagiewnik). Zaczuli, też w Dreźnie — sławną i u nas — metodę ich budowy torowisk. Skłaniają się raczej ku technologii poznańskiej. Dają się tam także zauważyć wybrzuszenia na torowiskach, nie ma natomiast pęknięć spawanych termitem szyn. I jeszcze jedno. Tam, gdzie jest ograniczenie szybkości prowadzący pojazdy ograniczają ją naprawdę, mimo że nie wiadać w mieście nadzoru ruchu poza wyznaczonymi punktami. W MKZ-Drezno, podobnie jak u nas, działa organizacja partyjna, młodzieżowa i związki zawodowe. Istnieje zarządzanie kolektywne i zupełna, niezrozumiała nowością jest dla nich samorząd. Nie widzą po prostu jego potrzeby. Moi rozmówcy podkreślali serdeczność gospodarzy. Ich życzliwe zainteresowanie naszymi sprawami. Przydzieleni opiekunowie zajmowali się gośćmi nie dlatego, iż im kazano. Pannowie Rudolf Sheibenpflug i Richard Theürich przez cały czas pobytu serdecznie troszczyli się o swoich podopiecznych.

I jeszcze jedno — nasza przysłowiowa staropolska gościnność niczym się nie różni od gościnności saskiej, no, może trochę mniej wódką.

A praktyczne skutki z tej delegacji? Porobione w trakcie pracy szkice, rysunki i rysunekki będą prawdopodobnie przybierały realne kształty. Będzie też marzenie posiadania doskonałego, jak na nasze warunki, czeskiego taboru tramwajowego, bo polskim daleko chyba nie zajedziemy. Jest też i satysfakcja. Nasz system organizacyjny jest chyba lepszy od drezdeńskiego (jest bardziej przejrzysty). Nie pracujemy też ani mniej ani wolniej niż Niemcy, gdyby jeszcze udało się przenieść tamtą dyscyplinę, punktualność i dokładność?

P.S.: Nasza gazeta dociera do współpracującego z naszym Przedsiębiorstwem MKZ. My dostajemy ich czasopismo, za przysyłanie którego tą drogą dziękujemy.

Nie wyręczamy lecz egzekwujemy

(Dokończenie ze str. 1)

Zakładowego na plan dalszy, albo też pozostawione w całości administracji, samorządowi, związkowi...

— Zgodnie z uchwałą IX Zjazdu organizacja partyjna w swej działalności nie wyręcza administracji, lecz egzekwuje pełną realizację programu partyjno-rządowego. Współpracę z ZSMP, związkami zawodowymi i Radą Pracowniczą traktujemy na zasadzie współpartnertwa. W sumie wszyscy jesteśmy odpowiedzialni za wyniki ekonomiczne przedsiębiorstwa, jak również za warunki, w jakich nasza załoga będzie pracować.

— Spodziewacie się łatwiejszej kadencji od poprzedniej?

— Niezależnie od sytuacji społeczno-politycznej w kraju, która warunkuje określone działania, chcemy zaznaczyć, że uchwała Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej w 1981 roku zawierała 10 zagadnień do realizacji, a obecna 30.

— A jakie przesłanki przemawiają za takim postawieniem sprawy?

— Do takiego działania zobowiązuje nas Uchwała Kon-

ferencji. Chodzi o to, aby podejmowane uchwały, bądź wnioski, były realizowane od początku do końca.

— Wywiad ten ma na celu przedstawienie Was jako nowego I sekretarza KZ — może więc zdradzić swoje curriculum vitae, bodaj pod kątem zawodowo-społecznym.

— Cóż, to nie tajemnica. Zacząłem w 1966 roku w ZTH. W latach 1972—73 pracowałem tam jako brygadziśta. Wtedy też uzyskałem dyplom mistrza, a w rok później ukończyłem technikum dla pracujących. Jeśli chodzi o moją działalność partyjną — do PZPR wstąpiłem w 1970 r. W latach 1977—81 pełniłem funkcję członka Egzekutywy, a następnie I sekretarza w ZTH. W 1981 zostałem wybrany na sekretarza KZ z powierzeniem spraw ekonomicznych. No a na ostatniej Konferencji — to już wiecie...

— Pozwólcie, że zadam trochę skomplikowane pytanie: jakie jest Wasze osobiste marzenie, ale z myślą o całej załodze?

— Stworzyć taką atmosferę, abyśmy czuli się jak w jednej wielkiej rodzinie tramwajarskiej.

— U progu Nowego Roku

czego chcielibyście życzyć sobie, członkom MPK-owskiej organizacji partyjnej, całej załodze?

— Dla wszystkich potrzebny jest przede wszystkim spokój i stabilizacja, aby trapiące nas trudności można było wspólnie pokonywać; atmosfery szacunku i zaufania oraz pewnej wyrozumiałości wobec słabostek ludzkich. Załódze życzyłbym dalszej poprawy warunków pracy, harmonii w życiu rodzinnym, a przede wszystkim dobrego zdrowia.

— Dziękuję za wypowiedź. My także przyłączamy się do życzeń.

Rozmawiał:

Z. ZYGMA

KRONIKA ZSMP

◆ Kolejna — trzecia już w MPK Sekcja Klubu „Honorowych Dawców Krwi” powstała 15 grudnia 83 r. w ZEA Wola Duchacka. Krwiodawcy z Woli, których jest obecnie ponad 50, zamierzają organizować wycieczki, spotkania, propagować ideę honorowego krwiodawstwa na terenie zajezdni. Prezesem Sekcji wybrano Andrzeja Milke, jego zastępcami Janusza Solarza i Henryka Florczyka, sekretarzem Jadwigę Szczurek, a w skład Zarządu weszli ponadto: Adam Bil, Andrzej Piechota i Ryszard Czerwiński. Spotkanie krwiodawców na Woli odbyło się z inicjatywy Koła PCK i XV Koła ZSMP.

◆ Jak już informowaliśmy wcześniej, dotychczasowy przewodniczący XIII Koła ZSMP w ZNR, Marian Oliwa, prze-

szedł do pracy w Zarządzie Dzielnicy ZSMP w Podgórzu. W związku z tym Zarząd XIII Koła na posiedzeniu 8 grudnia 1983 r. powierzył obowiązki przewodniczącego Koła ZSMP koledze Zdzisławowi Mazurowi. Nowemu przewodniczącemu życzymy powodzenia i gratulujemy.

◆ 7 grudnia Zarząd Szkolny wraz z Dyrekcją ZSZ MPK zorganizował wycieczkę do Oświęcimia dla wszystkich klas pierwszych naszej Szkoły.

◆ Zakładowa Komisja Organizacyjna TMMT podsumowała swoją pracę w ostatnim kwartale br. W tegorocznej edycji TMMT zgłoszono już ponad 70 wniosków, w tym wiele bardzo ciekawych. Ustalono zasady podsumowania kolejnej edycji TMMT oraz zatwierdzono ramowy program działania na rok przyszły. Jednym z istotnych punktów tego programu będą „Młodzieżowe Dni Techniki”.

W uzupełnieniu materiałów z XXIII Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej KZ PZPR w MPK podajemy skład nowo wybranej Komisji Rewizyjnej i Komisji Kontroli Partyjnej:

KOMISJA REWIZYJNA: Ewa Adamska, Tadeusz Gil, Andrzej Grochola, Karol Jemczura, Kazimierz Mamoń, Waldemar Mroczek, Mirosław Olczyk, Tadeusz Walczak, Roman Weislo.

KOMISJA KONTROLI PARTYJNEJ: Tadeusz Dąbrowa, Stanisław Gonciarz, Mieczysław Kaznowski, Jan Motyczynski, Wiktor Wawrzyniak, Józef Wyporowski, Kazimierz Zabrzeński.

„Na Nowy Rok 100-goda, będzie w polu uroda”.

3

Za nami pół roku samorządowych zmagania z rzeczywistością. Nie bez powodów napisaliśmy, że były to zmagania — a nie działania; chociaż tak byłoby i dyplomatycznie i dostojnie. Postaram się oczywiście to moje stanowisko obronić. I po pierwsze: Samorząd Pracowniczy w obecnej formie, ze swoimi prawami i obowiązkami nie ma żadnego odniesienia, ani w socjalistycznej Polsce, ani też w żadnym innym kraju. Musimy więc do wszystkiego dochodzić sami, także popełniać błędy i uczyć się na nich. Jest wprawdzie ustawa o samorządzie, ale to tylko akt prawny, podstawa do powstania, wytyczne pewne normy, a nie „przewodnik samorządzenia”. Pierwszym zadaniem powstałych Rad Samorządu było nauczenie się go i uświadomienie sobie roli jaką ma spełniać. Życie pokazało, że to nie takie proste. Znacznie lepiej jest podjąć się np. roli obrony pojedynczego pracownika, wygrać jego sprawę. Nie muszę tłumaczyć, że w takich wypadkach nawet rośnie prestiż Rady Pracowniczej, zyskuje uznanie, tylko czy to jest akurat jej rolą? Jest to po prostu wchodzenie w kompetencje związków zawodowych, bo Rada Samorządu ma podejmować decyzje strategiczne i taktyczne. Rada jest, obok dyrektora, organem zarządzającym przedsiębiorstwem, a nie jeszcze jednym członkiem kolektywu. W tej sytuacji musi dojść do zmiany określenia roli kolektywu. Nie może on bowiem decydować, jego funkcja powinna ograniczać się do opiniowania, wnioskowania i inspirowania, decyduje natomiast dyrektor i Rada Pracownicza. W aktualnym systemie prawnym wniosku typu, iż kolektyw domaga się, proponuje, ustala czy decyduje, są z punktu widzenia prawa „nieprawne”. Może natomiast decydować kierownik czy dyrektor wraz z Radą Pracowniczą po wysłuchaniu opinii kolektywu bądź związków zawodowych. Oczywiście są sprawy, gdzie musi być opinia związków, bo bez tej znów decyzja byłaby

nieprawna. Nie chciałbym, by mnie zrozumiano, że wszystkie pozostałe organizacje są mało znaczące czy wręcz niepotrzebne. Z grubsza tylko bowiem biorąc, Partia jest stró-

Związki zawodowe są organem niezależnym od organizacji politycznych i samorządowych, ale nie mogą one zarządzać, chociaż, jak już wspomniałam, decyzje dotyczące między in-

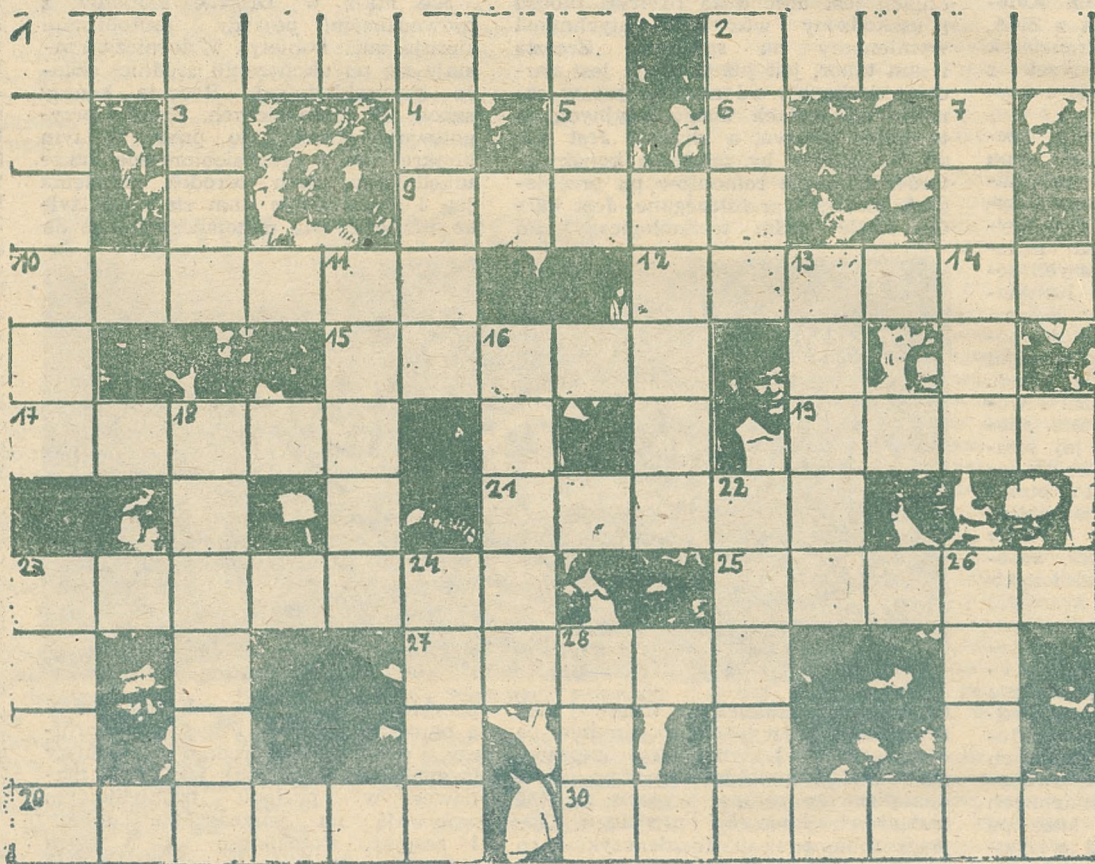
nie może to być wniosek kolektywu. Oczywiście można by się spierać i twierdzić, że kolektyw jest przedstawicielem załogi, czy jednak naprawdę? Przedstawicielem załogi jest

Praca w organach samorządu jest pracą wyłącznie społeczną. Trzeba mieć bardzo duże umiejętności, by pogodzić ją z pracą zawodową. Już dziś parę osób zrezygnowało z tej funkcji zdając sobie sprawę, że nie podoba im się z obowiązków. Tu bowiem nie ma co liczyć na profity z „racji funkcji”. By dać sobie z tym wszystkim radę, trzeba umieć wybierać i odróżniać sprawy ważne od tych decydujących. Łatwo bowiem można Radę „unieszkodliwić”, gdy ta będzie się dawać wciągać w papiery i zbędną biurokrację. Nie wszyscy też w dalszym ciągu chcą Radę traktować poważnie, spychając ją do roli członka kolektywu. Członkowie Rady muszą chcieć i umieć korzystać z ekspertów fachowców w różnych sprawach i to nie tylko z terenu własnego przedsiębiorstwa. Mimo zapisu o nietykalności (oprócz oczywiście wykroczeń przeciw prawu czy kodeksowi pracy), członkowie rady mają zakodowany strach. Mimo iż było u nas 6 posiedzeń Rady Pracowniczej, ani raz nie było sygnału o niegospodarności, złej pracy administracji, marnotrawstwie. Przewodniczącą Rady o wielu rzeczach dowiadywa się od dyrektora, nie od członków, chociaż o tym wiedza, bo w wielu wypadkach właściwe działanie od nich bezpośrednio zależy.

Powodzenie naszego eksperymentu samorządzenia zależy od tego czy ludzie zaczną mówić: my zdecydowaliśmy, my zrobiliśmy. My — nie oni, bo ktoś to są ci oni? By jednak do tego doszło, rolę samorządu muszą sobie uświadomić i dotychczasowi decydenci i pracownicy, i sami przedstawiciele Rady wreszcie. Nie wystarczy o tym mówić. Niestety, minione pół roku wchodzenia w działalność Samorządu w naszym przedsiębiorstwie sygnalizuje, że jeszcze tak nie jest. Zresztą nie jesteśmy chyba wyjątkiem, o czym najbardziej świadczy chociażby nasz rynek.

(FIS.)

Partnerstwo czy rywalizacja?



żem życia politycznego, ma rolę wiodącą, polegającą na inspirowaniu i egzekwowaniu realizacji polityki partii i rządu.

Tak samo ma się sprawa z organizacją młodzieżową.

nymi całej sfery socjalnej nie mogą być podjęte bez ich zgody. Jednym, chociaż nie jedynym, przejawem uprawnień Rady jest uchwalanie (nie tworzenie) planu na wniosek dyrektora, czy kierownika. I znów

Rada Pracownicza, powstała przecież z członków samorządu, czyli całej załogi (z kompetencjami ds. gospodarki ekonomicznej przedsiębiorstwa), kolektyw to przedstawiciele organizacji.

Jak minął rok 1983?

Pamiętajmy o tym co dobre

Rok 1983 mamy już praktycznie za sobą. Jak wykonywało się plan? Pytałam o to kierowników zakładów: Oto ich wypowiedzi:

ZAKŁAD TRAMWAJOWY — PODGÓRZE

Zastępcy kierownika A. Agutyn i J. Mendel: W pionie przeszkadzał strasznie brak motorowych. Ostatnio poprawiła się natomiast atmosfera. Zdecydowanie lepiej nam się pracuje. „Stopniowo odczuwamy skutki wyprzedzania naszego przedsiębiorstwa pod względem płacowym przez inne przedsiębiorstwa (restrykcje płażowskie). Kiedyś opłacało się ciężko pracować w MPK, bo u nas więcej zarobiono. Dziś za mniej wyczerpującą i mniej uciążliwą pracę bierze się tyle samo gdzie indziej. Ludzie odchodzą więc od nas. Planu wprawdzie nie zawaliliśmy, ale kosztem pracy w godzinach nadliczbowych.

Jak dotychczas, udało nam się zmniejszyć o 30 proc. zjazdów w stosunku do założonego planu. Przekroczenie natomiast mamy we wszystkich innych wskaźnikach średnio od dwóch do czterech proc. W roku ubiegłym dwukrotnie więcej ludzi przyjeżdżało do pracy niż zwolniliśmy.

W tym roku było odwrotnie, dwukrotnie więcej się zwolniło. Utrudnił nam znacznie pracę fakt, że nie zmodernizowano przed zimą torowisk, nie uruchomiono nam też w terminie płaża do suszenia piasku. Mieliśmy śmieszne tylko z pozoru, problemy z czystością. Nie było ludzi do sprzątania. Uporaliśmy się z wentylacją lakierni. Stopniowo udało się scementować z zakładem średni nadzór techniczny.

ZAKŁAD TRAMWAJOWY — NOWA HUTA

Kierownik, J. Pilszczyk. „Brak motorniczych może nam nawet załamać plan. Stała zimą fatalnie rozwiązane technicznie wagony 105 N. ZTH padł w tym roku ofiarą fatalnej pomyłki, urzędniczej. Pomyłono się przy rozdziale środków na początek roku i mimo późniejszej korekty, wyznaczona kwota nie zapewniła realizacji zadań. Grozi nam więc przekroczenie funduszu plac o około 1,5 miliona zł. W zajezdni ciasno, mimo to ciągle coś tam oddajemy. Ot, chociażby 23 grudnia stolówka i wcześniej wiata na wózki wagonowe i garaże dla wózków widłowych i platformowych. Udało się utworzyć warsztaty dla czterech brygad. Linia „4” doczekała się stałych obsad wozów i ludzi. Przy współpracy z sekcją techniczną i dużym wkładzie pracy kierownika stacji obsługi Krzysztofa Naprawskiego wprowadzono nowy system organizacyjny pracy, placu i zlotówkowego rozliczania. Efekty już są. W 1982 roku wskaźnik zjazd-

dów wynosił 10,1 w 1982 8,4, ale już za pierwsze półrocze... 3,2. Jest to obniżka rekordowa i oby udało ją się utrzymać. Wielkim sukcesem jest wzrost o 17 proc., czasu obsługi i tym samym zmniejszenie okresu międzyobslugowego do 17,1 dnia. Marzeniem oczywiście jest, by zbliżyć się do 14 dni a więc tak jak wymaga konstruktor. Zmora (nie tylko chyba w ZTH) jest nadmiar pisaniny i wciąż rosnąca biurokracja. Nie liczą się efekty jeżeli tego nie ma na papierku. Zima w tym roku na szczęście nie zaskoczyła, wątpliwe jednak należy czy przyczyniło się do tego — pobieżnie rachując — 8 kontroli sprawdzających tą samą sprawę?”

ZAKŁAD NAPRAWY TRAMWAJÓW

Kierownik L. Bieńkowski. „Rok z wielu powodów bardzo trudny. Plan remontu 187 wagonów będzie wykonany. Tabor do nas przychodzi w bardzo złym stanie i już w trakcie remontu okazuje się, że trzeba wykonać wiele dodatkowych prac. Zwiększa to oczywiście czas i koszty planowane. ZNT to nie tylko remonty ale także produkcja, która zresztą zaczyna dominować w planach tego zakładu. Nie jest to bowiem produkcja tylko na własne potrzeby. Nie tylko bez remontów, ale i bez części z ZNT niemożliwa byłaby komunikacja w mieście, unieruchomiona praca zajezdni tramwajowych.

Własnymi siłami w sensie technicznym oddano w tym roku dla zakładu Sieci wagon sie-

ciowy, w końcowej fazie odbioru jest wagon-plug dla Torów. Były kłopoty z odtworzeniem sławetnej „norymbergi”, nie tylko z powodu braku odpowiednich materiałów, ale i braku dokumentacji na wiele elementów. Wagon przewidziany jest do odbioru w drugiej połowie stycznia 1984 roku. Wielką sprawą jest wagon tyristorowy, który powstał we współpracy z AGH. Powstał na bazie wagonu 105 N. Zmodernizowano w nim układ elektryczny na układ półprzewodników i rozruchu tyristorowym. Wprawdzie nad podobnym problemem biedziła się od około 13 lat Warszawa, w listopadzie były tam prowadzone doświadczenia, ale nie znaczy to, że między Warszawą a Krakowem była wymiana doświadczeń. Prace były od siebie niezależne. Gdyby próby wypadły pozytywnie (krakowskie prace nad tym wagonem trwały 1 rok) ZNT czekałaby przeróbka wszystkich wagonów 105 N na tyristorowe.

Plan techniczny w zakładzie będzie wykonany, zmieścimy się też w planowanych kosztach. Nie byłoby jednak tak dobrze, gdyby nie praca na umowy-zlecenia. Opłaca się to i zakładowi, i pracownikom.

Kierownictwo za punkt honoru przyjęło poprawę warunków socjalnych i warunków pracy załogi. I tutaj najwięcej „nie tak” jak planowaliśmy. Trzeba było w większości przypadków liczyć na kooperantów i ci właśnie zawiedli. Ot, chociażby malowanie. Wykonawcy odmówili tylko szatnie, do reszty mieli przyjechać we wrześniu, nie przyszli. Chcemy także zmoderni-

zować wnętrza. Zrobiliśmy tylko wejście (trzeba przyznać, że bardzo to ładnie wygląda), bufetu już się w tym roku nie udało zmodernizować. Zrobiono natomiast remont kapitalny ługowni. Latami już ciągnie się problem wentylacji i ogrzewania. Wentylacja niby w końcu już jest, ale... Nie są z niej zadowoleni ani pracownicy, ani kierownicy. Nie lepiej też jest z nagrzewnicami. Owszem, kierownik podpisał odbiór jednego i drugiego, tylko, że podpisał to co zrobiono, nie miał wpływu na powstałe parę lat temu projekty. Przy odbiorze nagrzewnic jest punkt mówiący, że regulacja parametrów będzie miała miejsce w okresie grzewczym, ten (dzięki Bogu) na półmetku, regulacji nie było, a nagrzewnice... chłodzą. W ciągu ostatnich dwóch miesięcy przyjęto do pracy... 1 osobę a do wojska odeszło 10 osób. Nadzieja na wzrost zatrudnienia żadna, bo zarobki u nas nie są konkurencyjne. 3,5 miliona to wartość prac dodatkowych, lecz było to możliwe tylko dzięki umowom-zleceniom. Denerwuje i w pewnym sensie dezorganizuje pracę brak stabilizacji w placach. My musimy wiedzieć czego się trzymać. Musi tu być przynajmniej dwuletnia stałość systemu. I tak już są kłopoty z zatrudnieniem. Jeżeli zasady nie będą jasne (a co gorsza, zmieniające się z miesiąca na miesiąc), będzie jeszcze gorzej. Znaczenie w tym roku poprawiła się współpraca z innymi komórkami w przedsiębiorstwie, nie znaczy to jednak, że nie można marzyć o poprawie. Wystarczy przecież trochę...

Przeprowadzona w I połowie listopada placowa ankieta konsultacyjna stawiała sobie ambitny cel wysondowania stanu świadomości załogi na temat aktualnego systemu wynagrodzeń oraz uzyskania odpowiedzi na kilka szczegółowych zagadnień, takich jak możliwość zrealizowania niektórych składników do płacy zasadniczej, spłata, poglądu na różnice pomiędzy stawką minimalną i maksymalną itp. Natomiast ankietę nie miała i nie mogła stać się cudownym środkiem, który automatycznie mógłby uzdrowić i zrewolucjonizować nasz system placowy. Znamy już wyniki ankiety, opracowywane przez zespół w składzie: Danuta Wilkowska, Marta Ostapowicz i Witold Kochan. Nie przedstawiam tu pełnego opracowania wyników, gdyż szczegółowych, procentowych tabel nie przeknęlibyśmy. Znamy już wyniki ankiety, opracowywane przez zespół w składzie: Danuta Wilkowska, Marta Ostapowicz i Witold Kochan. Nie przedstawiam tu pełnego opracowania wyników, gdyż szczegółowych, procentowych tabel nie przeknęlibyśmy.

Na 6400 wydanych ankiet uzyskano 1827 zwrotów (29 proc.). Organizatorzy liczyli na nieco więcej (ok. 50 proc.). Na niższy stan wpłynęło nieprzeprowadzenie wystarczającej akcji wyjaśniającej przez kierowników (zakładalnie w pionie ruchu i zakładach eksploatacyjnych) oraz niezrozumienie zasady, iż ankietę winna być imienna. Zadziały obawy przed ewentualnością wyciągnięcia konsekwencji wobec pracowników za głoszone poglądy przez kierowników (odnotowana jedna, oczywiście nieudana próba takiego działania w ZTO). Najchętniej wypowiadali się **pracownicy umysłowi** (54 proc. — 616 osób, w tym 138 kierowników) oraz **zapleczka i kierowcy transportu** (27 proc. — 950). Najmniej ankiet zwrócili **motorowi i kierowcy**: na 1600 oddano 272 wypowiedzi (w tym 191 kierowców), tj. 18 proc. — szkoda, bo na opinii tych podstawowych grup zawodowych najbardziej wszystkim zależało.

Przejdźmy do omówienia odpowiedzi na poszczególne pytania. I tak generalnie nie zaakceptowano, mimo postulatów o skracaniu paska wypłat, **proponycji włączenia do płacy zasadniczej** (a nie likwidowania) nie-

Wyniki placowej ankiety konsultacyjnej

Konserwatywnie, ale do przodu

których składników placowych, choć przecież chciało się w ten sposób podnieść rangę wynagrodzenia podstawowego. Taką możliwość przyjęto tylko dla: dodatków eksploatacyjnego i zdawczo-odbiorczego, zmianowego i brygadzystowskiego (motorowi i kierowcy), premii specjalnej i dodatku nocnego (motorowi), rekompensat (motorowi i pracownicy umysłowi), dodatku za pracę w warunkach szkodliwych (prac. umysłowi, zapleczka, kierowcy transportu) oraz w warunkach niebezpiecznych i dodatku za dyplom mistrza (umysłowi). Nie ma co rozdzierać szat — zadziałała tu nieufność, że „wtopienie” dodatków w płacę zasadniczą spowoduje ich zagubienie. Natomiast postulat silnej płacy zasadniczej chce się uzyskać, jak świadczy odpowiedź na ostatnie pytanie, wyłącznie poprzez podniesienie stawek godzinowych (od 150 do 200 zł). Ten najczęściej powtarzający się postulat świadczy, że nie do wszystkich dotarła prawda, iż przy wszystkich zmianach trzeba się utrzymywać w ramach wygospodarowanych środków, no i dość rygorystycznych przepisów (np. w sprawie PFAZ).

O wiele większy realizm wykazano w odpowiedziach na pytanie drugie i trzecie, w których proszono o **wykreślenie zbędnych pozycji ze siatek plac.** Motorowi i kierowcy w większości pozostawili tylko 2 stawki (35 i 40 zł), pracownicy zapleczki 9 (od 28 do 40 zł), umysłowi 33 stawki (od 5500 do 12 000 zł), a wszyscy postulowali znaczne umniejszenie kategorii i szczebli. Stosunkowo mniej było wypowiedzi nt. **rozpiętości stawek** — przeważała opinia, by pomiędzy maksymalną i minimalną wynosiła ona 2:1. Natomiast prawie jednogłośnie stwierdzono, iż przy przyznawaniu stawek należy się jednocześnie kierować stażem pracy, kwalifikacjami, i warunkami pracy. Ciekawe, iż spora grupa ankietowanych przekreślała wszystkie proponowane wskaźni-

ki, wpisując np. uwagi: „dobrą, efektywną pracę”, „wzorową postawę” itp. Wspomnijmy jeszcze o **premiach** — prowadzący pojazdy nie chcieli łączyć specjalnej i regulowanej w jedną, płatną godzinowo (szkoda, bo rozmył się silny czynnik motywacyjny), a motorowi proponowali dać premię specjalną w stawkę. Natomiast pracownicy umysłowi, choć sami wskazywali czasem na fikcyjność zadań premiowych, określali premię w granicach 30—50 proc. (kierownicy: 30—40 proc.).

Podsumujmy tę część uwag ankietowanych nt. dotychczasowego systemu wynagrodzeń. Zostawmy większość składników placowych ale walczmy o wyższe stawki. Zredukujmy znacznie ilość stawek, szczebli i kategorii placowych, zmniejszmy rozpiętość stawek. Przy ich przyznawaniu stosujemy elementy nowoczesnego wartościowania i oceny konkretnej pracy. Premii zbyt mało nie ruszajmy, bo jesteśmy do niej przyzwyczajeni. Jak widać konserwatyzm myślenia miesza się tu z chęcią zmian i podnoszenia motywacji pracy.

Przejdźmy do ostatniej, bardzo ciekawej części ankiety, w której pytano o **inne uwagi i propozycje związane z wynagrodzeniami**. Pomimo niezobowiązującego charakteru tego pytania, aż 30 proc. ankietowanych wyraziło swoje dodatkowe stanowisko w tej sprawie. Wybiór wypowiedzi najczęściej się powtarzające oraz te, najbardziej charakterystyczne. I tak generalnie powtórzyło się zjawisko, zgodne z uchwałą II Ogólnego Zebrania Delegatów: fatalnego społecznego odczucia związku między podwyżkami cen a zmianami plac. Oto typowy przykład: „odpowiedzi moje są aktualne w obecnej rzeczywistości, w chwilę podwyżki cen detalicznych od 5 proc. do 10 proc. — branie pod uwagę mojego głosu uznam za nieporozumieniem”. Z tym stanowiskiem koresponduje następne: uwzględ-

nia podwyżki cen przy jakichkolwiek zmianach systemu plac. Oczywiście trudno by było wprowadzić taki automat, ale naprawdę warto będzie na zasadzie wniosku, wystąpić do stosownych władz o wprowadzenie tzw. **indeksacji plac**, czyli uzależnienia ich dolnego pułapu od zmian cen w stosunku np. rocznym.

Przejdźmy do innych propozycji. Oprócz wołania o podwyższenie stawek godzinowych znaleźć tu można szereg bardzo interesujących pomysłów. Zacytujmy prawie w całości wypowiedź jednego z motorowych: „Proponuję uzależnić placę od zadań rzeczowych. Dotyczy to głównie pracowników zapleczki. Chodzi mi o to, by wycenić różne rodzaje działań remontowych bądź produkcyjnych i zwiększyć górny pułap aktywności pracowników. Początkowo zarobki musiałyby być wyższe, ze względu na duże potrzeby i zaległości. Później należałoby wstrzymać wzrost zarobków — sami zaczęliby szukać zleceń na różne zadania, co mogłoby nawet doprowadzić do rywalizacji między nimi o te zlecenia. Powstałaby sytuacja, w której pracownik szukałby roboty, a nie odwrotnie...”. Konkretyzując te pomysły pracownicy zapleczki: wprowadzić układ zryczałtowany i brygadowy, „płacić tylko za efektywny czas pracy, a nie za podpisywanie listy obecności” oraz inni motorowi: „przy wynagradzaniu brać pod uwagę dbałość o sprzęt, postawę pracownika i jego dyscyplinę”.

Ze szczegółowych rozwiązań wymienimy powtarzające się często postulaty **progressywnego** (czyli narastającego z każdym rokiem) **naliczania wysługi lat** (były tu też mało realne propozycje obniżenia progu wysługi do 3—4 lat, lub też zwiększenia jej kwoty) oraz propozycje **ustalenia konkretnych sum za pracę w dni wolne**, wraz z przyspieszeniem ich wypłat (np. do 3 dni od terminu pracy), zakładając 100 proc. dopłatę.

Na zakończenie uwagi podadzę samą ankietę. Oto fragment jedynej, utrzymanej w tonie skrajnej negacji wypowiedzi: „to jeszcze jedne pozory demokracji, bardzo Wam zależy, by rosła liczba naiwnych”. (prac. zapleczka). Ale warto przytoczyć jeszcze dwie, które z pewnością weźmie pod uwagę zespół ds. modyfikacji wynagrodzeń: „uwaga, że powinna być opracowana przez ludzi kompetentnych — ekonomistów, propozycja systemu plac, a dopiero potem należałoby je konsultować z pracownikami. Następnie można by wprowadzić poprawki do już opracowanego i wybranego przez pracowników systemu” (też zapleczka). I, prawie identyczne fragmenty wypowiedzi pracownika umysłowego: „ankieta powinna przedstawiać kilka alternatywnych, ściśle sprecyzowanych możliwości ustalania w naszym Przedsiębiorstwie systemu wynagrodzeń, a nie zawierać modyfikacji w ramach systemu aktualnie obowiązującego. Pogłoska, krążąca od kilku miesięcy w Przedsiębiorstwie określająca opracowywany przez Ważską Komisję system wynagrodzeń jako tzw. eksperyment placowy okazuje się być plotką...”

Rozumiem niecierpliwość obu osób: po opracowaniu szczegółowych rozwiązań trzeba będzie, zgodnie z harmonogramem prac Zespołu przeprowadzić ową konsultację konkretnych rozwiązań. Placowa ankieta konsultacyjna była tylko wstępna penetracją świadomości załogi i zadanie to w pełni spełniła. Chciałbym na koniec wyjaśnić pewne nieporozumienie — o tzw. eksperymencie placowym mówiło się w lecie dla określenia możliwości przejścia na zakładowy system wynagradzania. Ponieważ możliwość ta została aktualnie zawieszona do momentu wyjaśnienia, czy uda się nam utrzymać korzystne warunki naliczania wysługi lat i gratyfikacji jubileuszowej — powołany we wrześniu przez dyrektora zespół zajął się na razie modyfikacją systemu wynagradzania w ramach obowiązujących przepisów, a że z pewnością patrzy też na sprawę perspektywicznie — o tym świadczy właśnie ankietę, która jest dobrą bazą wyjściową również i do takich działań.

ADAM LACH

- z niedomagań wyciągniemy wnioski

zumienia i wyjścia poza opłatki własnych potrzeb. Chciałbym tak poprawić warunki pracy, by chociaż zbliżyć się do warunków jakie mają na przykład w MERA-KFAPIE, ale do tego potrzeba ruszyć nareszcie z budową przybudówek”.

ZAKŁAD AUTOBUSOWY — BIENIŹCZYCE

Kierownik **L. Rumian**. „Z taką załogą nie ma siły, by się nie zrealizowało planu, by coś nie wyszło. Wigilia za pasem, więc nie będę pamiętał o tych co brudził. Wprawdzie na 100 obiecanych „Ikarusów” dostaliśmy tylko 40, ale słusznie że ta „nasza reszta poszła” do Płaszowa. Wprowadziliśmy indywidualne rozliczenie z wykonanych kilometrów. Od tego uzależnione są premie i nagrody. Efekty widoczne. Poniżej planu będziemy ze zjazdami — no i w połowie „wykonamy” stracone kilometry. Rok 1983 był rokiem „większej dyscypliny”.

ZAKŁAD AUTOBUSOWY — CZYŻYNY

Kierownik **J. Chlebda**. „Mimo ogromnych kłopotów z oponami i detkami, zadania przekroczyliśmy. Nie bez znaczenia jest fakt, iż na własnym terenie posiadamy wulkanizatornię. Nie było większych „niż normalnie” kłopotów z zatrudnieniem. Poprawili się w zakładzie warunki socjalno-bytowe (odnowione wnętrza, drogi wewnętrzne). Pracowało się o wiele lepiej niż w roku ubiegłym. Znacznie ułatwił nam życie dobry tabor. Nie należy jednak rozumieć, że przy „Ikarusach” nic nie robiliśmy.

Mamy jednak świadomość, że rok przyszedł będzie trudniejszy, bo autobusy się „starzeją”. Oczywiście nie wykonaliśmy wskaźnika zjazdów i straconych wozokilometrów”.

ZAKŁAD AUTOBUSOWY — PŁASZÓW

Kierownik **B. Pożutko** i jego zastępca, **Lesiak**: „Naszemu sukcesem jest chyba, że przeżyliśmy. 13 naszych linii jest jedno i dwu wozowych. Staramy się w większości by to były stałe obsady ludzi i wozów. W większości i pasażerowie są „stali”, znają kierowcę, to mobilizuje do dobrej pracy. Załoga w ZAP to przeważnie ludzie młodzi. Kierowcy poza wyjątkami po „deemce”. Większość już się sprawdziła. Od początku preferujemy — nie jak fama głosiła — pracę w Płaszowie, a dobrą pracę. „Ikarusy” oczywiście staraliśmy się przydzielać kierowcom doświadczonym przeważnie przyszli do nas z Czyżyn, ale są i „deemkowicze” z półletnim stażem pracy. (są i z trzymiesięcznym). Jak są zaangażowani, niech świadczy fakt, iż kierowcy w ciągu jednej doby, gdy przyszło 59 Ikarusów „wykupili” je, docierali wozy poza godzinami pracy. Mimo krótkiego okresu funkcjonowania naszej zajezdni jest już zasadniczy człon, na którym w pracy można się oprzeć. A na początku było i tak, że niektóre narzędzia pracownicy przynosili z domu. Mimo wszystko więc nie dziwnego, iż mimo braku do planu pięciu proc. wozów w inwentarzu, wozokilometry za 11 miesięcy przekroczone o 13,2 proc. Podniesio-

no (przyczynili się do tego chyba „Ikarusy”) zakładaną gotowość techniczną. Tylko za 10 dni grudnia o 9,2 proc. W Płaszowie jak na zbawienie czekają na rozpoczęcie I etapu modernizacji bo na dzień dzisiejszy nie ma stanowiska OC, brak kanałów naprawczych, (te co są i tak za krótkie) nie ma myjni, akumulatorni, bufetu dla kierowców (trzeba pokonać olbrzymią odległość na zaplecze). Wymianę ogumienia i lakierowanie wykonuje się na dworze. Olej w autobusach uzupełnia się konewkami”.

ZAKŁAD TRANSPORTU I SPRZĘTU SPECJALNEGO

Kierownik **J. Kudlek**. „Pracowaliśmy w tym roku bardzo ciężko i wielkim nakładem sił. Plan zarówno w przewiezionych tonach jak i przejechanych kilometrach wykonaliśmy. Uważam, że pracowaliśmy dobrze, chociaż na pewno nie wszystkich zadowoliliśmy, bo nie zawsze można było dać auto natychmiast po zgłoszeniu w ostatniej chwili. Bardzo bym chciał, by w przyszłym roku nie było tak, że za 5 min. godz. 2, dowiaduję się, iż jutro trzeba być np. w Łodzi po opony. Marzę, by nareszcie zakłady określały co i ile ton chcą przewieźć, by nie było awarii i wyłączeń elektryczności. Chciałbym, by wreszcie była oddana dla nas hala. Przydałoby się więcej życzliwości we współpracy z zakładami a mniej pomówień. Dlatego też przydałaby się większa pomoc innych zakładów. Jesteśmy bowiem w wielu wypadkach „na garnuszek”.

ZAKŁAD NAPRAWY AUTOBUSÓW

Kierownik **W. Ptak**: „Planu nie wykonamy w jednym punkcie. Według założeń mieliśmy wymienić w 83 roku cztery kratownice w berlietach, zrobiliśmy tylko jedną, bo więcej do nas nie przyszło, ale ten punkt planu został zamieniony na coś innego. Na podwozu berlieta wykonaliśmy barobus z osobnymi pomieszczeniami na kabine kierowcy, „kuchnię” i jadalnię. Natomiast na bazie kasowanego „Ikarusa” zrobiliśmy pogotowie autobusowe, no i ta jedna prototypowa dla nas — bez specjalistycznych urządzeń — wymiana kratownicy. Oczywiście te prace zostały wykonane „przy okazji” normalnych planowanych remontów autobusów. Cieszymy się z nowej prasy wulkanizacyjnej, szkoda, że nie mamy jeszcze „stanowiska do badania podzespołów elektrycznych do „Ikarusa”. Jeszcze w tym roku nie udało się wypracować dobrego systemu motywacyjnego dla pracowników zapleczki.

ZAKŁAD NADZORU, KONTROLI I UTRZYMANIA RUCHU

W. Nazimek. Zaczę od tego co nie wyszło. Nie udało się spowodować jazdy bez odchylen w stosunku do rozkładów jazdy. Część przyczyn to nie oddane (a planowane) punkty kontroli ruchu, awarie, remonty torowisk, zajęcia uliczne. Wprowadziliśmy — wielką rzeczą moim zdaniem — „raporty zaufania”. Nadal są kłopoty z oznakowaniem taboru.

Mimo naboru w tym roku w naszym pionie odczuwamy brak kwalifikowanej kadry. Nowi pracownicy mimo szkoleń nie zawsze zdają egzamin. Życzę sobie i innym, by wreszcie w przyszłym roku każdy wykonywał swoje obowiązki. Chyba poprawiłoby się wiele.

ZAKŁAD BUDOWLANY

Kierownik **Z. Klimek**: U nas bardzo trudno wykonuje się plan, bo zawsze znajdują się bardzo ważne prace nie ujęte oczywiście w planie. „Pilne” prace nie planowe to nie tylko kłopot z planem, ale i z wcześniejszym zapewnieniem materiałów. Te roboty pozaplanowe można przewidzieć wcześniej. Tylko na umowy-zlecenia wykonaliśmy 19 dodatkowych prac. Nie liczę tu oczywiście robót zamiennych za te, co nie wykonane z planowanych. Mimo kłopotów jakie stwarza ten system (raczej jego brak) rozumiem, że tego uniknąć się nie da. Potrzeby Przedsiębiorstwa są ogromne. Mimo zdrażającego się czasem niezadowolenia, cieszy mnie jako budowlanin, że dzięki nam także zmienia się na lepsze w tym Przedsiębiorstwie.

Zebrała:

FILOMENA SERWIN

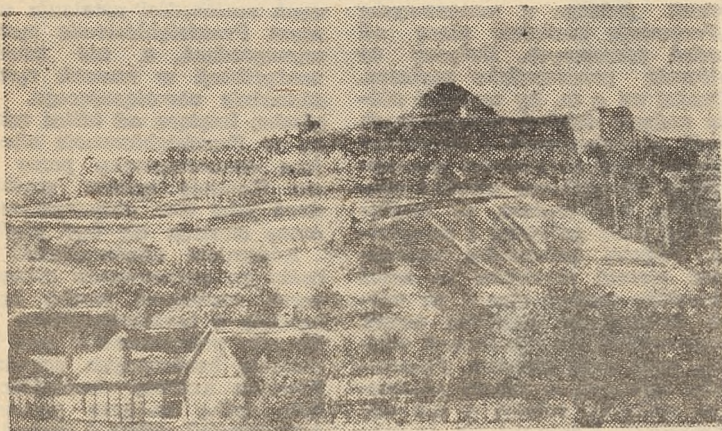
„Jeżeli w dzień Wesołego Roku zorza czerwono wschodzi, znak częstych niepogód, a jeśli słońce pięknie świeci, rok dobry obiecuje”.

5



Widok z Wawelu na kopiec Kościuski.

Kraków – początek wieku



Kopiec Kościuski



Rynek — Ratusz

Pamiętam tego Sylwestra

(Dokończenie ze str. 1)

się tylko na pustych już o tej porze przystankach”.

*

Starszy dyspozytor w Zakładzie Tramwajowym w Nowej Hucie, Karol Stankiewicz: „Jeździłem wtedy jeszcze na liniach jako motorniczy. To było w Nowy Rok 1973, nad ranem. Prowadziłem wówczas „4” i znajdowałem się akurat na przystanku przy teatrze Bagatela, a ponieważ skończyłem już swoją zmianę, zamierzałem wrócić do Zajeżdżni w Hucie. Wtem z któregoś ze znajdujących się w pobliżu lokali, najprawdopodobniej z „Warszawianki”, wysypało się po całonocnej zabawie wesole towarzystwo, w sumie gdzieś z dziesięć osób, weszli mi do wozu i zaczęli prosić o zawieszenie do Prokocimia. Ależ ludzie... mówię, skończyłem już pracę, dajcie mi spokój... Tak mnie jednak zaczęli molestować, że w końcu uległem i zdecydowałem się jechać do tego Prokocimia. Po drodze zabieraliśmy z przystanków grupki pasażerów, tak samo jak ta pierwsza rozbawionych i było wszystkim bardzo wesoło. Na pożegnanie odśpiewano mi „100 lat”, wręczono dwie „półówki” i banknot 1000-złoty ze słowami... „niech pan się też zabawi”.

„Jestem kierowcą i nieraz przyszło mi jeździć w trudnych warunkach, ale takiej mgły, jaką przeżyłem prowadząc wóz właśnie w noc sylwestrową z 1969 na 1970 rok, nigdy nie zapomnę... — zaczyna swoją opowieść kierowca z Zakładu Taksówek, Jan Lewentał. Była gdzieś za 15 minut godzina 23.00, kiedy z postoju przy Rynku Głównym, zabrałem pasażera —

w średnim wieku księdza, który prosił o zawieszenie go do Opactwa w Tyńcu. Trochę mogłem przewidywać, że droga może być niełatwa gdyż nad Krakowem unosiła się lekka mgła. To jednak co zastaliśmy już poza Krakowem — nad Wisłą, przerosło jednak każde przypuszczenia. Tam było po prostu „mleko”. Czy wrócić? Jak się posuwać naprzód, aby na coś nie wpaść lub nie zjechać po wałach wprost w koryto rzeki? Dziesiątki razy wychodziłem więc z wozu i badałem teren. Bałem się o wóz, pasażera i wreszcie również o siebie. To był koszmar nie jazda. Tylko kierowca kierowcę może zrozumieć. Na miejsce, to jest do Opactwa w Tyńcu dotarliśmy po trzech godzinach wyczerpującej nerwy jazdy, gdy w normalnych warunkach pokonalibyśmy tę trasę w pół godziny. Nawet nie wiem kiedy minęła północ. Ksiądz, którego szczęśliwie dowiozłem na miejsce, chciał mnie zatrzymać, proponował odpoczynek. Nie skorzystałem. Wyruszyłem natychmiast w drogę powrotną ponieważ chciałem jak najprędzej znaleźć się we własnym domu. Mgła już ustępowała”.

„To było chyba w sylwestrowy wieczór 1979 roku... — opowiada kierowca z Zakładu Taksówek, Andrzej Madej — z postoju przy placu Ducha zabrałem dwie pary. Towarzystwo prosiło o zawieszenie do Kopalni Soli w Wieliczce. Sądząc z wyglądu, to jest z kreacji pań i garniturów panów oraz z późnej wieczornej godziny, udawali się tam na bal sylwestrowy. Zadanie swoje wykonałem i wracam z powrotem do Krakowa. W drodze zabieram pasażera. Otwieram drzwi, gość siada i naraz mówi... „panie kierowco tu coś jest...”. Zapalam

światło, patrzymy oboje, a na siedzeniu damska torebka. Co robić? Trzeba wrócić do Wieliczki, bo torebka ta na pewno jest własnością jednej z ostatnich moich pasażerek, które wiozłem na bal. Wracam więc i co się okazuje, że całe moje znajome towarzystwo stoi przed wejściem do kopalni, tylko miny mają już nie te co przedtem, tylko jakieś dziwnie markotne. Wychoję z wozu i pytam... czy jadąc moją taksówką czego nie zostawili. Tak! Zostawili, oczywiście... torebkę, a w niej bilety na bal! Podziękowaniom nie było końca. Na ich szczęście, na powitanie Nowego Roku, do sali balowej w Kopalni Soli jeszcze zdążyli”.

„To nie jest mile wspomnienie, mówi kierowca z Zakładu Autobusowego na Woli, Julian Bulka. Było to kilka lat temu, pracowałem jeszcze wówczas w Czyżynach. Chyba w 1979 roku. Wyjechałem na linie wcześniej rano w sam Nowy Rok, „jelcem” — który akurat powrócił z kapitalnego remontu. Z przystanków zbierałem rozbawione towarzystwa powracające z sylwestrowych zabaw. Na jednym, grupę młodych, mocno zaprawionych alkoholem ludzi, jechali kilka przystanków, a gdy wysiedli zorientowałem się, że zrobili mi kawał o ile w ogóle to, co zrobili... a pocieci wówczas w paski pokrycia na dwunastu siedzeniach — nazwać można kawałem”.

*

Tych kilka wspomnień z sylwestrowych nocy spędzonych na stanowiskach pracy, podczas wykonywania odpowiedzialnej służby, zebrała i opracowała:

MARIA BUBACZEWSKA

Ruch coraz mniejszy. Zapóźnieni przechodnie spieszą do swych rodzinnych domów, przyjaciel, niektórzy, jak wiadać to po strojach — na sylwestrowe bale. Za kilka godzin wszyscy witac będą nowy, 1984 rok.

Na przystanek przy Dworcu Głównym w kierunku Nowej Huty, podjeżdża „A-pospieszny”. Kierowca otwiera drzwi. Wchodzimy do środka. W sumie dwie, czy trzy osoby. Korzystamy z wolnych, siedzących miejsc. Drzwi się zamykają i nagle... z powrotem otwierają. Do autobusu wsiadają jeszcze... mały chłopiec i starszy pan. Są nawet trochę podobni do siebie. Kierowca drzwi ponownie zamyka, a oni tak zagadani, że biletów nawet nie kasują, siadają tuż przed nami. Chłopiec jakiś nerwowy, czymś podniekcytowany, starszy pan mówi z trudnością, wyczuwa się u niego zmęczenie.

— Mam ci jeszcze tyle do przekazania... — zwraca się do młodego.

— Twoje sprawy nie interesują mnie. Miałeś sporo czasu, aby je załatwić. Ja będę miał swoje i nimi się muszę zająć aby lepiej wypaść niż ty. — odparowuje młodziasek.

— Ależ zrozumiem, robiłem co mogłem. Nie miałem zbyt wielkich szans. Wychodził mi z kryzysu. Staralem się jak mogłem. Proszę... tylko nie krytykuj, że za wolno. Może w niektórych dziedzinach nawet zbyt wolno, ale...

— I dlatego, że jak sam mówisz — zbyt wolno, to mnie chcesz w dalszy ciąg swoich spraw ubrać. Mogę mieć żal do Ciebie i to uzasadniony, że nie przygotowałeś mi dobrego startu w ży-

łem półki w sklepach. Pewnie, że bardzo wielu rzeczy jeszcze kupić nie można, ale są na przykład buty bez talonów i niektóre artykuły przemysłowe. Za moich czasów ustawę antyalkoholową zmieniono... I widzisz jak wygodnie sobie jedziemy. Przybyło nowinek autobusów MPK, oj przybyło. Można było w Krakowie przywrócić linie pociągowe. Inne znów, na których sytuacja tego wymagała, na przykład „139”, wzmocniono, dając tam przeguby. Lepiej jest z czę-

z budowy bloków patronackich. Nie mogę powiedzieć, że to, co po Tobie przejmuję napawa optymizmem, a Ty jeszcze o to i o owo chciałbyś mnie prosić... Wiesz, że tupe tu Ci nie brakuje...

— Zrób chociaż jedno dla mnie, bo sam już nie zdążę, a to leży mi chyba najbardziej na sercu. Otóż zostawiam Ci ludzi skłóconych, zauważysz to w kolejkach i miejskiej komunikacji, gdzie jak się okazuje nie zawsze pasażer ma

rzeczy, naukowo nie wyjaśnione. Pojawiały się latające talerze, kosmiczne pojazdy, a nawet dochodziło do spotkań i rozmów z istotami pozaziemskimi, odwiedzającymi naszą Ziemię. Wszystkie te dziwne sprawy określane są jako UFO. Podobno ludziom, którzy zetknęli się z takimi ufoludkami zmienia się psychika, stają się refleksyjni. Myślałem więc o podjęciu szeregu badań w tej tak jeszcze nieznanym dziedzinie, okrytej mgłą tajemnicy. Być może datyby one coś ludzkości. Kto wie, może zakończyłyby epokę wojen, tych wielkich, pochłaniających miliony ludzkich istnień i tych małych, w których traci się nie mniej cenne skarby, bo nerwy i zdrowie. No i co mój mały czy nie uważasz sprawy za ciekawą?

— Badania nad UFO? Wiesz, że niegłupie to mój starszku i... nawet mnie zainteresowało. Na tę sprawę to możesz na mnie liczyć...

„To ostatni już przystanek proszę państwa, Kombinat Huty im. Lenina. Dalej już nie jedziemy...” — głos kierowcy przerywa rozmowę, siedzących przed nami.

Wysiadamy. Czeka nas jeszcze przesiadka w kierunku Wzgórz Krzeszawickich, ale gdzie podzieli się starszy pan i chłopiec z autobusu...? Starzec gdzieś znikł niepostrzeżenie. Małuch pozostał przed Kombinatem, jakby trochę bezradny, przytłoczony ciężarem czekających go zadań. Trzeba mu będzie pomóc...

M.B.

W ostatni dzień Starego Roku

Podstuchane w „A-pospieszny”

cie, a tak się nie robi dla kochanego potomka. I jeszcze te prośby... zupełnie nieuzasadnione. Ciebie przecież ominęła podwyżka cen, a ja ją przynoszę... o miłym więc przyjęciu mojej osoby nie może być mowy. Na podwyżki płac mogłeś liczyć ty, ja tylko ewentualnie na jakieś ich regulacje i na nic chyba więcej. I ty miałbyś jeszcze sumienie obciążać mnie nie załatwionymi przez siebie sprawami...

— Staraj się być dla mnie bardziej sprawiedliwy. Wiem, że nie będziesz Ci łatwo, ale ja też trochę zrobiłem, mimo że start mój był chyba trudniejszy niż twój teraz. Zapełni-

ściami zamiennymi. W przedsiębiorstwie tym powstał NSZZ Pracowników MPK, działa już Rada Pracownicza, a bufety w zakładach są coraz lepiej zaopatrzone. To tylko na przykładzie jednego przedsiębiorstwa...

— Nie chwał się stary... Ta Twoja ustawa antyalkoholowa nie jest ucale genialna i mocno ją krytykują, a jak chcesz na przykładzie własnego przedsiębiorstwa, to do mnie już doszło, że w trakcji tramwajowej nie dzieje się dobrze! Wagony stare się rozlatują, te nowego typu ulegają awariom, a ludzi do pracy ciągle brakuje. Nie wiele też wyszło jak na razie

rację. Nie tylko skłóconych, ale zawistnych, chytrych i plotkarzy. Ci ostatni, często, aby wzrok odwrócić od swojej osoby, uwagę kierują na innych i... już mają temat, a że wyssany z palca... No to co? I nawet specjalnie się nie fatygują, a ofiary swych niecnym nieraz pomówień nie szukają daleko...

— I cóż ty właściwie chcesz, żeby z takimi zrobić? Ty nie poradziłeś, a ja mam zmienić tych ludzi w łagodnych gołąbków?

— Bądź cierpliwy. Właśnie do tego zmierzam. W ostatnim czasie dość często na naszej planecie działy się dziwne

6 „Z Nowym Rokiem styczeń zmrozi, więc chłop łuczywa łupie, a drwa z lasu zwozi”.

Kontrola wojskowych — zakończona

(Dokończenie ze str. 1)

◆ na zapleczech wymienić i uzupełnić punkty świetlne;
◆ zaprowadzić dokładną rejestrację ładowań kontrolnych akumulatorów i usprawnić wszystkie prostowniki;

◆ w ZAW dostosować stację diagnostyczną do obsługi Ikarusa przegubowego;

◆ podjąć decyzję w sprawie wykorzystania urządzeń do dogrzewania powierzchni lakierowanych znajdującego się w ZAW;

◆ usprawnić w ZAW współpracę stacji obsługi ze stanowiskiem diagnostycznym;

◆ w ZAB dokonać remontu pomieszczenia do destylowania wody w akumulatorni;

◆ stanowiska na zapleczu ZAW wyposażać w pojemniki na odpadki;

◆ też w ZAW zamontować podesty kanałowe;

◆ zsynchronizować jazdę autobusów i tramwajów.

Nie było już zastrzeżeń do atmosfery społeczno-politycznej w MPK, a nawet wyrażono uznanie dla poprawnie układającej się współpracy między kierownictwem przedsiębiorstwa, a organizacją partyjną, radą pracowniczą i związkami zawodowymi. Tak pozytywna ocena, to nie tylko oficjalne stanowisko, ale także prywatna ocena poszczególnych członków grupy. Wystarczy wspomnieć tu o „kuluarowej” wypowiedzi jednego z członków grupy: — No, ale jeśli idzie o warunki socjalne, to w porównaniu z innymi, to choćby nawet z PKS-em, to powinniście być zadowoleni. — I okazało się, że ta opinia znalazła swoje odzwierciedlenie w protokole kontroli. Dziękujemy za taką ocenę panowie wojskowi!

A. ZYZMAN

Najlepsi we współzawodnictwie międzywydziałowym

WYDZIAŁ TARYFOWO-BILETOWY uzyskał I miejsce za wyniki osiągnięte w I półroczu we współzawodnictwie międzywydziałowym. Z tego tytułu Wydział otrzymał nagrodę pieniężną w wysokości 10 tys. zł. Kwota ta decyzją całej załogi została przekazana na drobne upominki w postaci: kosmetyczek, portfeli i kalendarzy dla emerytów i rencistów Wydziału Taryfowo-Biletowego. Z tej okazji 12 grudnia br. odbyło się spotkanie kolektywu wydziałowego z zaproszonymi emerytami i rencistami. Spotkanie przebiegało w bardzo serdecznej, miłej atmosferze, o co zadbał jego organizatorzy.

Oddziałowa Rada Związku przeprasza

Z Oddziałowej Rady Związkowej Zakładu Tramwajowego Podgórze otrzymaliśmy następujący tekst z prośbą o zamieszczenie: „ORZ — ZTP po wnikliwym przeanalizowaniu zarzutu dotyczącego Głównego Instruktora Technicznego Ruchu, obywatela Mieczysława Dychusa uznaje zarzut za niesłuszny. W związku z tym wyrażamy słowa przeprosin i życzymy dalszej owocnej pracy na zajmowanym stanowisku”.

Chcąc przystosować obowiązujące u nas przepisy ruchu drogowego do międzynarodowych konwencji, w nowym „Prawie o ruchu drogowym”, które będzie obowiązywać już od 1 stycznia 1984 r., wprowadzono m. in. przepis, że na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym, czyli po prostu na rondach, pierwszeństwo będą miały pojazdy z prawą stroną wolną, tzn. wjeżdżające na rondo. Ponieważ jednak zarówno codzienne obserwacje, jak i badania przeprowadzone zarówno u nas, jak i w innych krajach świadczą, że znacznie większą płynność ruchu na takich skrzyżowaniach zapewnia obowiązuje dotychczas w naszym kraju rozwiązanie, przynajmniej pierwsze prawo jazdy jadącym po rondzie, w praktyce postanowiono utrzymać starą zasadę za pomocą odpowiednich znaków drogowych. Dlatego przed wlotami na zdecydowaną większość skrzyżowań o ruchu okrężnym zostały już lub zostaną ustawione znaki informujące o zbliżeniu się do drogi z pierwszeństwem przejazdu. Jednym słowem kierujący pojazdami, którzy będą chcieli po 1 stycznia 1984 roku wjechać na rondo, będą musieli tak, jak dotychczas, ustąpić pierwszeństwa pojazdom znajdującym się już na rondzie, o ile oczywiście znaki będą tak informować. Trzeba na początku będzie bardzo uważać, gdyż mogą być wyjątki, gdy np. służby drogowe nie zdążyły ustawić odpowiednich znaków. Trzeba to wziąć pod uwagę.

Trzeba pamiętać, że przepisy nowego prawa jednoznacznie zabraniają wjazdu na skrzyżowania (wszelkiego ro-

dzażu), jeśli nie ma na nich miejsca do płynnego kontynuowania jazdy. Chodzi oczywiście o niedopuszczenie do tworzenia się na skrzyżowaniach zatorów. Autorem przepisów chodziło przede wszystkim o skrzyżowania z ruchem okrężnym i sygnalizacją świetlną. Na ruchliwszych skrzyżowaniach tego typu zdarza się, że pojazdy wjeżdżają na takie rondo, mimo że pojazdy znajdujące się na nim nie mogą już jechać dalej i następuje całkowite zablokowanie ruchu. Podkreślimy jednak, że chodzi o wszystkie skrzyżowania.

Zasady nowego prawa drogowego

Kierujący i piesi

Bardzo istotne są zmiany dotyczące stosunków pomiędzy pieszym a kierowcą. Nowe przepisy bardzo wyraźnie i jednoznacznie nakazują kierującym pojazdami ustępować pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. Bezpieczeństwu pieszych służy także wprowadzenie zakazu zatrzymywania pojazdu bliżej niż 10 metrów od przejścia dla pieszych, aby nadjeżdżający mogli lepiej widzieć sytuację na przejściu i obok niego, zaś przechodzący nadjeżdżające pojazdy.

Zbliżając się do przejścia dla pieszych kierujący pojazdem obowiązany jest zachować szczególną ostrożność i bezwzględnie udzielić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na „zebrze”, w sytuacjach

dwuznacznych najlepiej po prostu zatrzymać pojazd, choć przepisy nie mówią o tym wyraźnie. Również skręcając w drogę poprzeczną kierujący pojazdem zobowiązany jest udzielić pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu przez jezdnię, na którą wjeżdża pojazd. Dotyczy to również skrzyżowań z sygnalizacją świetlną.

Kierującym pojazdami zabrania się wyprzedzania na przejściach i bezpośrednio przed nimi. Wyjątek od tego zakazu stanowią przejścia, na których ruch jest regulowany sygnalizacją świetlną lub przez

funkcjonariuszy służby ruchu. Nie wolno także omijać pojazdu, który jechał w tym samym kierunku i zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu. W razie przechodzenia przez jezdnię osoby upośledzonej kierujący ma obowiązek zatrzymać się w celu umożliwienia jej bezpiecznego przejścia.

Przejeżdżając obok oznaczonego przystanku tramwajowego, który nie znajduje się bezpośrednio przy chodniku, kierujący pojazdem ma obowiązek zachowywać szczególną ostrożność. Jeśli na przystanku, który nie ma wysepki, wjeżdża tramwaj lub już na nim stoi, kierujący pojazdem zobowiązany jest zatrzymać swój pojazd w takim miejscu i na tak długi czas, aby wsiadający

i wysiadający mieli zapewniony swobodny dostęp do tramwaju i na chodnik. Nowe przepisy nie nakazują kierowcy czekać aż tramwaj ruszy, lecz stać tak długo, jak to jest konieczne ze względu na swobodę i bezpieczeństwo pieszych.

Nowe prawo drogowo nakłada również bardziej rygorystyczne obowiązki na pieszych. Przechodzenie przez jezdnię poza oznakowanymi przejściami będzie dozwolone tylko wówczas, gdy odległość od przejścia przekracza 100 metrów. Pieszemu zabrania się ponadto wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściach dla pieszych, spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi, przechodząc w miejscach o niedostatecznej widoczności zmniejszać prędkość i zatrzymywać się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, przebiegając przez jezdnię, chodzić po torowisku, wchodzić na tory, gdy zapory są opuszczone lub zaczęło się opuszczanie, przechodzić przez jezdnię w miejscu, w którym urządzenia zabezpieczające lub przeszkoda oddzielają drogę dla pieszych lub chodnik od jezdni bez względu na to, po której stronie jezdni one się znajdują.

Reasumując te uwagi trzeba stwierdzić, że oprócz skrupulatnego przestrzegania przepisów nowego prawa drogowego na uczestników ruchu drogowego obowiązek wzajemnego zrozumienia i życzliwości, gdyż tylko wówczas będzie można mówić o bezpieczeństwie na naszych drogach.

(l-k)

Listopad

KRONIKA WYPADKÓW

◆ Blacharz samochodowy, Stanisław Zak z ZAP, w dniu 11 listopada br., podczas schodzenia ze schodów, doznał skręcenia prawej nogi w okolicy śródstopia. Winę za wypadek ponosi sam uszkodzony, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ Elektryk, Tadeusz Kucharski, z ZAC w dniu 14 listopada br., na skutek pęknięcia gumowych złączek-przewodu instalacji co. w autobusie, doznał poparzenia twarzy i wewnętrznej części lewej ręki od dłoni do łokcia. Przyczyną wypadku było niezachowanie odpowiednich środków ostrożności przez uszkodzonego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

◆ Kierowca, Andrzej Faszynkiewicz z ZAW prowadzący autobus, najeżdżał w dniu 24 listopada br. na stojącą na poboczu wywrotek, w wyniku czego doznał skaleczenia prawej dłoni i stłuczenia prawej nogi. Przyczyną wypadku było niezachowanie należytej ostrożności w trudnych warunkach atmosferycznych. Zwolnienie lekarskie — 15 dni.

◆ Kierowca, Jan Makuch z ZAP podczas czyszczenia w dniu 24 listopada br., przedniej szyby autobusu, zesliznął się ze stopki w wyniku czego doznał skręcenia prawej nogi w okolicy kostki. Wina uszkodzonego. Zwolnienie lekarskie — 5 dni.

◆ Mechanik napraw pojazdów, Czesław Pyziół z Zakładu Transportu i Sprzętu Specjalnego w dniu 29 listopada br., podczas otwierania korka chłodnicy przy zapalonym silniku, doznał złamania palców drugiego i trzeciego oraz skaleczenia czwartego prawej ręki. Wina uszkodzonego. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

◆ Ślusarz, Marek Nawrot z ZTP, w dniu 30 listopada br., podczas wysiadania z wozu tramwajowego, pośliznął się na oblodzonym stopniu, w wyniku czego doznał rany ciętej kości gołeniska prawej nogi. Wina uszkodzonego. Zwolnienie lekarskie — 24 dni.

(M.B.)

Brak wyobraźni

9 grudnia około godz. 14.40 na Alei 29 Listopada autobus MPK linii 217-01 (nr boczny 42878) jadący w kierunku Węgrze, w czasie wyprzedzania samochodu ciężarowego marki „żuk” najeżdżał prawym przednim narożnikiem na lewy tylny narożnik „żuka”. Pod wpływem uderzenia „żuka” zarzucało na prawą stronę, wjechał do przydrożnego rowu, a następnie przekosił 3 razy, zatrzymując się na dachu. Kierowca „żuka” doznał złamania kręgosłupa i ogólnych potłuczeń ciała, pasażer — lekkich potłuczeń. Obydwaj pojazdy zostały poważnie uszkodzone. Przyczyną wypadku było niezachowanie szczególnej ostrożności i bezpiecznego odstępu od wyprzedzanego pojazdu przez kierowcę autobusu.

Nie ulega wątpliwości, że opisanego wyżej wypadku można było uniknąć, gdyby... Bezpieczna jazda, ostrożność, tyle się o tym mówi, pisze, niestety wciąż jeszcze znajdują się ludzie, którym brak wyobraźni. Kierowców z fantazją jest dużo, ale na jezdni potrzeba wyobraźni. U niektórych refleksje przychodzą dopiero wtedy, gdy jest już za późno. Od 1 stycznia wchodzi w życie nowe prawo o ruchu drogowym. O zmianach pisaliśmy już na łamach „Sygnałów”. Apelujemy, bądźcie szczególnie ostrożni. Lekkość nie popłaca.

„Gdy się stary i nowy rok styka, niech gościom grzeczny Łachus kufla nie unika”.

7



15 grudnia, godzina 12.00. Na przystanku przy ul. Bohaterów Stalingradu, na skrzyżowaniu z ul. Dietla, zajeżdża „18” (1804) numer boczny 732. Zatrzymuje się w drugiej pozycji, ale tak że wóz całą długością znajduje się przy wysepce jako że motorniczy stojący na pierwszej pozycji „19” ruszył do przodu i przejechał kilka metrów, ale zatrzymała go zmiana świateł. Kilku pasażerów „18” najwyraźniej chciałoby się przesiąść do „19” stojącej z otwartymi drzwiami, ale wszystkie wyjścia „18” pozostają zamknięte. Po chwili jeden ze spieszących się nieśmiało prosi motorniczego: — „Nie mógłby pan otworzyć?” — „Nie! — pada wycedzona przez zęby odpowiedź niechętnie usposobionego do świata młodego człowieka za korbą — tu jest pojedynczy przystanek”. — „No dobrze, ale przecież cały wóz stoi na wysepce, więc nie pan nie ryzykuje...” — próbuje w zgodzie ze zdrowym rozsądkiem argumentować pasażer. — „Nie będzie mnie pan uczył przepisów” — ucina dyskusję władca „18”, mamrocząc jeszcze coś pod nosem, czego na szczęście przez zamknięte drzwi kabiny nie udało się zrozumieć.

Obserwuję całe, niewinne w końcu zające, i robi mi się trochę głupio. Przedstawiciel

MPK właściwie ma rację. Niby jest w zgodzie z przepisami, których powinien przestrzegać, a jednak coś nie tak. Z min współpasażerów widzę, że nie zostali przekonani przez występującego w aureoli prawa naszego pracownika. I nie dziwię im się, gdyż niekiedy życie stwarza sytuację, w których bardziej od przepisów przydałaby się odrobina zdrowego rozsądku i życzliwości dla drugiego człowieka. Skoro bowiem cały tramwaj stoi przy wysepce i nikomu z wysiadających nie grozi wpadnięcie pod samochód, czy jest sens odwoływać się do przepisów, które w tej sytuacji niczemu nie mogą służyć oprócz podenerwowania pasażerów i popisania się swą „władzą”. Chętnie usłyszeliśmy interpretację opisanego incydentu przez kompetentnych zwierzchników tego tak bardzo kochającego przepisy motorniczego, bowiem — jak nam się wydaje — takie formalistyczne traktowanie pasażerów nie służy dobremu imieniu przedsiębiorstwa i samych pracowników, którzy oceniani są w takich sytuacjach jako bezduszni i głupawli funkcjonariusze stojący po drugiej stronie społecznej bariery. A przecież nie o taki obraz przedsiębiorstwa nam chodzi. (1-k)

Szachy w ZKS „Tramwaj” po reorganizacji sekcji

Sekcja szachowa naszego klubu nie przejawia ostatnio żadnej działalności. Oddała nawet szereg meczów w klasie B walkowerem. Zapewne związane jest to z chorobą kierownika sekcji p. Blachuta, którego nikt nie umiał zastąpić. W tej sytuacji ostatnio postanowiono połączyć naszą sekcję z sekcją Klubu Diskomat przy Spółdzielni Mieszkaniowej im. T. Kościuszki, której kierownikiem jest pracownik księgowości w MPK, Tadeusz Zajda.

Nowa sekcja szachowa ZKS „Tramwaj”, prócz startów w imprezach organizowanych przez Okręgowy Związek Szachowy, planuje popularyzację tej pięknej i pożytecznej dyscypliny przede wszystkim wśród załogi MPK. W tym celu organizuje m. in. w każdą pierwszą sobotę miesiąca o godz. 9.00 w Domu Tramwajarza przy pl. Serkowski 7 otwarte turnieje szachowe (sobotnio-niedzielne), na które zaprasza wszystkich miłośników szachów. Turnieje mają być z nagrodami i mają ustalić skład reprezentacyjnej drużyny ZKS „Tramwaj” na rok 1984. Jednocześnie zapraszamy wszystkich zainteresowanych w każdą środę (godz. 17.00) do Domu Tramwajarza. Szachy czekają!

BĘDĄ ŚWIECIĆ!

Jednym z popularniejszych środków transportu w miastach Arabii Saudyjskiej są wielobłdy. Sprawiają one jednak wiele kłopotów innym użytkownikom dróg. Liczba kolizji wielobłdów z samochodami stale wzrasta, a do wypadków dochodzi bardzo często o zmroku i nocą, gdy zwierzęta są bardzo słabo widoczne. W tej sytuacji tamtejsze władze wydały nowy przepis o ruchu na drogach, nakazujący poganiaczom wielobłdów pomalowanie cugli fosforyzującą farbą.

NAJDEŁUŻSZA LINIA AUTOBUSOWA

Nie dotyczy to wprowadzenia komunikacji miejskiej, ale warto wiedzieć, że najdłuższą linią autobusową na świecie znajduje się w Australii i rozciąga się na długości 5500 kilometrów od Perth, przez Sydney i Adelajdę, do Melbourne. Kursujące na tej trasie autobusy marki „volvo” pokonują ją w 62 godziny, a więc średnia prędkość jazdy, wliczając postoje, wynosi ok. 100 km/godz.

„IKARUSY” W KANADZIE

Węgierska fabryka „Ikarus” podpisała ostatnio porozumienie z kanadyjską firmą „Ontario Bus Industries” w sprawie uruchomienia montażu miejskich autobusów marki

„Ikarus” w Kanadzie. Warto przy okazji przypomnieć, że zakłady „Ikarus” produkują rocznie ponad 13 tys. autobusów, z czego większość jest kierowana na eksport do ok. 30 krajów na różnych konty-

mentach. Duża część eksportu przeznaczona jest do krajów socjalistycznych ze Związkiem Radzieckim na czele. Obecnie w Kraju Rad eksploatowanych jest ok. 70 tys. węgierskich autobusów. W ramach umów kooperacyjnych uruchomiono też liczne montownie „Ikarusów” za granicą, m. in. w Angoli, w Iraku i na Kubie.

WYPADEK W METRZE

Okolo 60 osób odniosło obrażenia, w tym 3 bardzo ciężkie, w wypadku na stacji madryckiego metra „Menedez Pelayo”, gdzie na stojący pociąg wpadł drugi, którego maszynista zlekceważył czerwony sygnał. Siła uderzenia była tak duża, że pierwszy skład został odrzucony kilkadziesiąt metrów do przodu, do tunelu.

KTO SKONTROLUJE KONTROLERA?

Gapowicze są plagą komunikacji miejskiej we Wrocławiu.

— Wyobraź sobie, kierownik zabrał mi premię za to, że byłem w godzinach pracy na meczu piłkarskim.

— A skąd o tym wiedział?

— Sam mnie tam widział...

*

Podstuchane w biurze:

— Moja świeżo poślubiona żona ma rozum za dwóch — chwali się kierownikowi Malinowski.

— A widzi pan, panie kolego, mówiłem panu, że to właściwa kobieta dla pana...

*

— Mam bardzo niedobrego szefa — żali się pewna urzędniczka przychodzi z innego działu.



— No wiesz, widziałam go parę razy, ale zupełnie nie po nim nie widać.

— Po nim może nie, ale spójrz na mnie...

*

W tramwaju rozmawiają dwaj starsi panowie:

— Wyobraź sobie, od pewnego czasu dzieje się ze mną coś dziwnego — biegam za kobietami!

— W twoim wieku to rzeczywiście zadziwające...

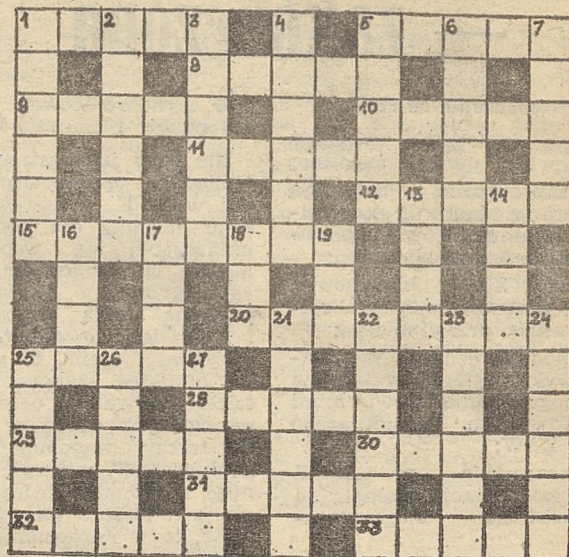
— Ba, ale kłopot z tym, że zupełnie nie mogę sobie przypomnieć, po co ja to robię...

*

Piękna dziewczyna, która wpadła pod tramwaj i dzięki szczęśliwemu przypadkowi została tam tylko uwieczniona, dziękuje jej ratownikowi:

— Nie wyobraża pan sobie, jaka jestem wdzięczna. Pracowałem pan tak ofiarnie, w takich trudnych warunkach...

— Ach, drobiazgu, więcej się namęczyłem z moimi trzema kolegami, żeby ich nie dopuścić do pani...



POZIOMO: 1) Narośl. 2) Rezus. 3) Festiwalowe miasto. 4) Działacz ruchu ludowego (1884—1940), współtwórca Centrolewu. 5) Zbiór określonych pojazdów. 6) Asyryjski bóg słońca. 7) Miasto w Japonii. 8) Podstęp, zdrada. 9) Czaściczka. 10) Uroczysta pieśń religijna. 11) Wystawia dział kontroli technicznej. 12) Wirnik. 13) Brazylijski pisarz („Kakao”). 14) Stary w Krakowie. 15) Imię żeńskie. 16) Widzenie senne, urojenie.

PIONOWO: 1) Przyrząd gimnastyczny. 2) Mleczko kauczukowe. 3) Np. auto, tramwaj. 4) Wyplata się z wikliny. 5) Podziemna kolej. 6) Sakiewka. 7) Pieprznik. 8) Imponuje mu tytuł, stanowisko. 9) Drzewo liściaste. 10) Egipski święty byk. 11) Wyspa koralowa. 12) Przeciwnieństwo dobra. 13) Miara pow. gruntów. 14) System rur odpływowych do osuszania gleby. 15) Miejsce składania ofiar kultowych. 16) Arakuar. 17) Gród słowiański na Rugii, ośrodek kultu Świętowita. 18) Sierczek żelaza. 19) Uzdrowisko pionierskie nad M. Czarnym. 20) Powieść E. Orzeszkowej.

Mikołaj na etacie!

Do dzieci pracowników z Zakładu Sieci i Podstacji już 3 grudnia zawitał Mikołaj. Tradycyjnie sala ubrana był kolorowo i zgodnie z dziecięcymi gustami. Smakowała herbata i ciastka. Czas przed nadejściem Mikołaja umilał dzieciom artyści Krakowskiej Estrady, a muzyczny nastrój pomagał wprowadzać zespół „Wagonik” z Podgórza. Jak fajna była zabawa, niech świadczy fakt, iż słowo wstępne kierownika Zakładu mógł wygłosić... na zakończenie imprezy, bo dopiero wtedy „oddano mu głos”. Najważniejsze w tym dniu były dzieci. Za występ zapłaciły związki zawodowe, herbatę i ciastka serwował Dział Socjalno-Bytowy, a koszt upominków pokryto częściowo z FASM-u, a częściowo przeznaczono na ten cel nagrodę za zajęcie pierwszego miejsca we współzawodnictwie za II półrocze 1982 r. Mikołajem był — niezmiennie od 4 lat — pan J. Brwiński. Dzieci rozbawionymi buziakami dziękują właścicieli całej załogi za przednią zabawę (bo o to właśnie najbardziej chodziło). Całości pilnowała pod bacznym wzrokiem kierownika, pani Leokadia Bilska. (faren.)

przed paru tygodniami o kolejną 14-kilometrową linię. Doskonała komunikację z centrum miasta otrzymało duże osiedle mieszkaniowe — Czertanowo na południu stolicy Kraju Rad.

sówki bagażowe. Są też parkingi i ciągi ruchu we wszystkich kierunkach. Ponieważ w tym tłoku użytkownicy przeszkadzają sobie nawzajem, a kierowcy podjeżdżając na stanowiska muszą wykonywać zaiste karkołomne manewry, przepychając się przez zablokowane jezdnie, zdecydowano adaptować cały plac na dworcu autobusowy WPK. Jak słuszna to decyzja, niech świadczą cyfry. Otóż autobusy Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego ze stanowisk przed dworcem PKP wykonują w ciągu doby 1334 kursy na 45 liniach. Po adaptacji placu oprócz nowych stanowisk WPK otrzyma również budynek zaplecza, natomiast pozostali dotychczasowi użytkownicy przeniosą się na drugą stronę dworca kolejowego. Na razie jednak pasażerów czekają przejściowe uciążliwości związane z przebudową placu.

AUTOBUS STANĄŁ W PŁOMIENIACH

21 osób, w tym 6 dzieci zginęło w katastrofie autobusowej na jednej z głównych ulic stolicy Kolumbii — Bogoty, gdy kierowca autobusu miejskiego uderzył na zakręcie w drzewo, w wyniku czego pojazd stanął w płomieniach.

(Oprac. 1-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



którego wsiadła grupka ludzi wysadzonych wcześniej z wozu tej samej linii, który uległ awarii. Gdy pasażerowie solidarnie odmówili ponownego skasowania biletów, pracownik WPK popisał się — delikatnie mówiąc — arogancją, a następnie uniknął, odmawiając pokazania legitymacji służbowej...

GAPOWICZE ZAPŁACILI 6 MILIONÓW ZŁOTYCH

Część wrocławian wciąż wykazuje dużą niechęć do korzystania z kasowników. W tej sytuacji kontrolerzy tamtejszego WPK utargowali w tym roku dobrze ponad 6 milionów złotych, wystawiając gapowiczom tzw. bilety interwencyjne w cenie 600 złotych.

NOVA LINIA METRA

Liczące już 194 km długości oraz 115 stacji moskiewskie metro wzbogaciło się

TE NIESPODZIANKĘ POPIERAMY

Musimy się przyzwyczajać do różnych niespodzianek ze strony WPK — stwierdza reporter bydgoskiej popołudniówki, opisując jak to ni stąd, ni zowąd pasażerowie jadący 2 grudnia tramwajem numer „1” usłyszeli nagle cichy głos: „Dojeżdżamy do skrzyżowania ulic Sienkiewicza i Marcinkowskiego”, a następnie: „Zbliżamy się do dworca głównego PKP”. Jak się okazało, tramwaj był radiofonizowany, do czego pasażerowie komunikacji miejskiej na ogół nie są przyzwyczajeni. Innowacja zasługuje na to, aby ją zastosować na szerszą skalę. No i głośniej panowie motorniczy!

PLAC DWORCOWY WE WŁADANIE WPK

Na placu przed katowickim dworcem PKP jest wszyskiego po trochu. Część zajmuje WPK, część PKS, część tak-