

SZANOWNY TOWARZYSZ
HIERONIM KUBIAK
CZŁONEK
BIURA POLITYCZNEGO KC PZPR

Z głębokim zadowoleniem pragniemy poinformować Szanownego Towarzysza, iż podjęta na poszerzonym posiedzeniu Egzekutywy KZ PZPR Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie w Jego obecności uchwała, określająca jako wysoce niesprawiedliwe, niewspółmierne do osiągniętych wyników ustanowienie progu obciążeń na PFAZ w wysokości 6,5 proc. doczekała się pomyślnej realizacji.

Dzięki Waszej interwencji i pozyskaniu przez Was pomocy tow. Kazimierza Barcikowskiego, Pełnomocnika Rządu ds. Reformy Gospodarczej, jak się później dowiedzieliśmy, wystąpił w tej sprawie do Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów wskazując, iż sposób kształtowania wzrostu płac w miejskich przedsiębiorstwach komunikacyjnych został przyjęty bez dostatecznego rozpoznania problemu. Po rozpatrzeniu treści wystąpienia i uchwały przez Komisję Planowania, w oparciu o pismo Ministra Administracji i Gospodarki Przestrzennej z dnia 12 XII 1983 r. (EK-3/30/206/83) Wiceprezydent m. Krakowa dwa dni później mógł ustalić dla naszego przedsiębiorstwa próg wolnego od obciążeń na PFAZ przeciętnego wynagrodzenia w wysokości 14 proc.

Zapewniamy, iż uzyskane dzięki interwencji Szanownego Towarzysza środki zostaną spożytkowane dla dobra załogi, przede wszystkim zaś przyczynią się do lepszego pełnienia przez nas usług mieszkańcom podwawelskiego grodu. Dla pracowników naszego przedsiębiorstwa skuteczna pomoc ze strony Towarzysza stała się wymiernym przykładem wiarygodności działania Partii, jej wyczulenia na niesprawiedliwość społeczną jej zaangażowania we wszystkie szczegóły reformy gospodarczej. Łatwiej nam teraz wskazywać na to, w jaki sposób przejawia się właściwa postawa komunisty i działacza, człowieka, który nie przechodzi obojętnie wobec najodleglejszych spraw innych ludzi.

Za taką postawę, za pomoc w rozwiązywaniu najważniejszego problemu społecznego roku 1983 składamy Szanownemu Towarzyszowi w imieniu załogi Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego serdeczne podziękowania, wyrazy szacunku i uznania.

Zyczymy dalszych sukcesów w działalności zawodowej i partyjnej, satysfakcji z pracy na zaszczytnych, lecz także odpowiedzialnych stanowiskach oraz wszelkiej pomyślności w życiu osobistym.

Kraków 29 XII 1983

Skonkretyzujmy jeszcze informacje o podniesieniu nam dzięki interwencji tow. H. Kubiaka, progu wolnego od obciążeń na PFAZ z 6,2 do 14 proc. zastrzegając się, że podane niżej kwoty mogą ulec drobnej korekcie po ostatecznym rozliczeniu funduszu na wynagrodzenia. I tak przeciętne wynagrodzenie (ale tylko to brane pod uwagę przy PFAZ a więc np. bez rekompensat) wyniosło w r. 1983 13.565 wobec 11.326 zł w r. 1982, co daje jego wzrost o 19,8 proc. Przy zwolnieniu 6,2 proc. musielibyśmy odprowadzić na PFAZ aż ok. 270 mln zł, przy 14 proc.: 64.590 tys. zł (góra 70 mln zł). Różnica jest więc ogromna, zaoszczędzone w ten sposób pieniądze powrócą do załogi. W jakiej formie — tego jeszcze w 100 proc. powiedzieć nie można — o tej sprawie decydować musi Ogólne Zebranie Delegatów. Ale najważniejsze, że sprawiedliwości stało się zadość — uzyskaliśmy konkretne środki za bardzo duży wysiłek w roku 1983.

Po wyjaśnieniu w ostatnim numerze zasadniczych kompetencji i problemów związanych z funkcjonowaniem w przedsiębiorstwie trzech organów: Ogólnego Zebrania Delegatów, Rady Pracowniczej i Dyrektora pora na zajęcie się tematem współdziałania organów samorządowych ze związkami zawodowymi. Drukowaliśmy wprowadzić tekst umowy między Radą Pracowniczą a Zarządem NSZZ Pracowników MPK, w której sprawy te zostały precyzyjnie określone, ale jak się okazało w praktyce istnieje potrzeba szerszego wyjaśnienia, w oparciu o teksty stosowanych ustaw, podstawowych kompetencji i zasad współpracy.

Zacznijmy od sprawy ustytuowania związków. Związek zawodowy działa w przedsiębiorstwie niezależnie od jego organów, a więc nie tylko niezależnie od dyrektora, lecz także niezależnie od ogólnego zebrania i rady pracowniczej (art. 2 ustawy o związkach

zawodowych). Zakładowa organizacja związkowa nie jest ani częścią składową przedsiębiorstwa, ani jego organem. Ma własną strukturę organizacyjną i działa na podstawie własnego statutu. I tu bardzo ważna uwaga — statut naszego związku, rejestrowany w sądzie, nie zawiera dokładnego sformułowania wszystkich

Samorząd — związki

O kompetencjach, funkcjach i opiniowaniu

uprawnień wynikających z ustawy o związkach zawodowych, co wcale nie oznacza, że tych uprawnień związek nie posiada. Nie można się więc „łapać” na podstawie pewnych niedopowiedzeń statutowych, bo i statut naszego samorządu ma pewne luki.

Przejdźmy teraz do podstawowych funkcji związku. Wyodrębnić trzeba następujące:

obronną, organizacyjno-produkcyjną, wychowawczą i kontrolną. W ramach pierwszej reprezentuje i broni praw i interesów pracowników w zakresie warunków pracy i płac oraz warunków socjalno-bytowych i kulturalnych (art. 6 ustawy). Zakres możliwości obrony praw pracowników ze strony związku za-

wodowego wynika z przepisów kodeksu pracy (zob. art. 38, 42, 52, 53, 107, 112, 163, 177). Obrona polegać może m.in. na udzieleniu pracownikowi pomocy prawnej w sporze rozstrzyganym przez organa orzekające (art. 258 par. 1 k.p.). Reprezentowanie i obrona interesów pracowników wyrażać się może w zgłaszaniu właściwym organom

postulatów i opinii co do treści podejmowanych przez nie decyzji. W zakresie obrony interesów, pomimo stosowanego zapisu w umowie panuje najczęściej nieporozumienie, przypominamy więc, że związek jest zobowiązany m.in. do obrony indywidualnych spraw pracownika, a rada pracownicza może podejmować te

sprawy tylko w kontekście szerszym.

W ramach funkcji organizacyjno-produkcyjnej związek zawodowy przysługuje prawo opiniowania planów oraz założeń lub projektów aktów ujemnych, a także decyzji dotyczących praw i interesów ludzi pracy (art. 21 i 22 ustawy). Związki zawodowe mają prawo zawierania układów

placowym”, na który ewentualnie przyjdzie pora, gdy zapadną korzystne dla nas rozstrzygnięcia ustawowe. Po prostu, zamiast biernie czekać na tę ewentualność, wprowadzamy na razie, na ile pozwala nam aktualna, dość dobra sytuacja finansowa, zasadę maksymalnego wykorzystania wypracowanych środków dla tych grup zawodowych, na których nam w przedsiębiorstwie zależy.

(Ciąg dalszy na str. 2)

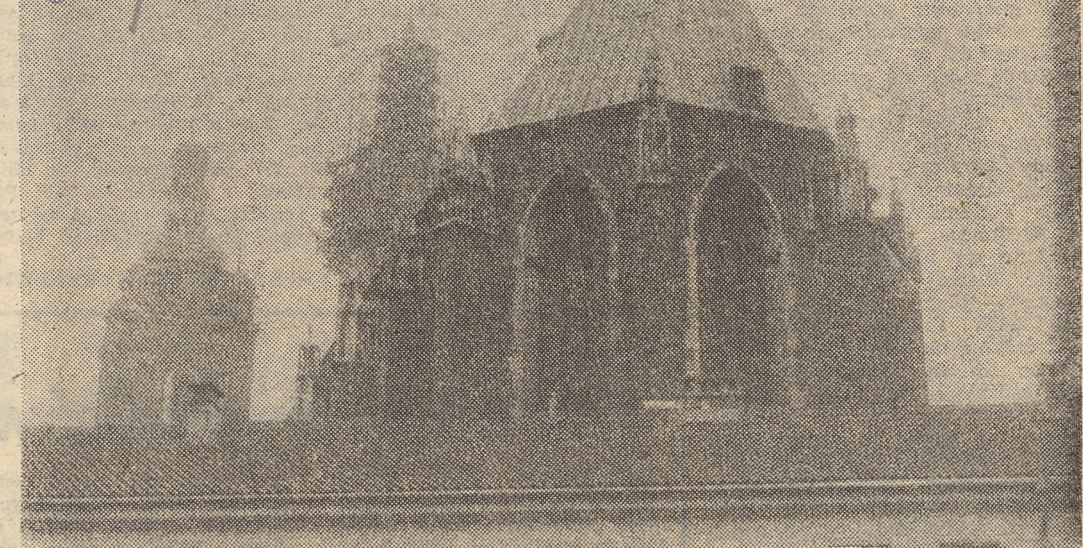
zbiorowych pracy również uczestniczenia w podejmowaniu decyzji dotyczących warunków pracy i płac w galeziach nieobjętych układami zbiorowymi pracy (art. 23 ustawy). W naszych warunkach związkowcy starają się dzielnie wspomagać Radę Pracowniczą w jej bojach o wysługę lat i gratyfikację jubileuszową, nieco mniej uwagi zwracając na konkretne próby modyfikowania systemu wynagrodzeń. Pamiętajmy, iż gdyby udało się nam jednak wejść na drogę zakładowego systemu płacowego (tzw. „eksperymentu”), to związek będzie równorzędnym partnerem przy podpisywaniu umowy, zastępującej dotychczasowe układy zbiorowe i kodeksy pracy dla organów przedsiębiorstwa (Rady Pracowniczej i Dyrektora).

W ramach funkcji wychowawczej związki powinny prowadząc działalność na rzecz kształtowania etyki za-

936/10-11

czas, w Krakowie

936/10-11



18 stycznia — rocznica wyzwolenia Krakowa. Genialny manewr oskrzydlaający wykonany przez żołnierzy Armii Radzieckiej ocalił przed 39 laty nasze miasto i niepowtarzalne piękno krakowskich zabytków. W przededniu tej pamiętnej rocznicy zapadła decyzja o wybudowaniu w Krakowie pomnika marszałka Iwana Koniewa, który dowodził I Frontem Ukraińskim, poniósł wielkopomne zasługi w dziele wyzwolenia i uratowania miasta.

Fot.: ST. MAKAREWICZ

PŁACE '84 (1)

Nowe stawki i dodatki Zasady przeszerzegowania

Podane przez nas niedawno propozycje zmian płacowych po wielu konsultacjach, w tym pozytywnym zaopiniowaniu przez Zarząd NSZZ Pracowników MPK, KZ PZPR, ZZ ZSMP i zaakceptowaniu przez Radę Pracowniczą, wzbogacone o wnioski z tych konsultacji oraz z narady 6 stycznia z udziałem przedstawicieli ww. organów i organizacji, z-ców dyrektora i kierowników zakładów podsumowującej dotychczasową

dyskusję — uległy znacznemu rozszerzeniu, wzbogaceniu i przybrały kształt dokumentu, wprowadzającego z mocą od 1.01. br. zarządzeniem Dyrektora MPK **ZASADY POLITYKI PŁAC NA R. 1984**. Trzeba od razu podkreślić, iż powstały one na bazie aktualnych przepisów prawnych, stanowią więc tylko modyfikację istniejącego systemu i nie należy ich w żadnym wypadku identyfikować z tzw. „eksperymentem

placowym”, na który ewentualnie przyjdzie pora, gdy zapadną korzystne dla nas rozstrzygnięcia ustawowe. Po prostu, zamiast biernie czekać na tę ewentualność, wprowadzamy na razie, na ile pozwala nam aktualna, dość dobra sytuacja finansowa, zasadę maksymalnego wykorzystania wypracowanych środków dla tych grup zawodowych, na których nam w przedsiębiorstwie zależy.

(Ciąg dalszy na str. 2)

15 dni w MPK



Mieszkańcy osiedla Wola Duchacka — Wschód bawią się w zgadywanke jakiej linii autobus parkuje na jednej z pobliskich osiedlowych uliczek? Są i tacy co poczucia humoru u nich za groz. Ci brzydko klną „popatrzcie, na przystankach czeka się po pół godziny, a oni do domu na obiad autobusami podjeżdżają”. Myślimy, iż nawet jeżeli na przystankach oczekiwanie po pół godziny jest nieprawdą to i tak rację mają malkontenci.

Według kierowców stojących na przednim pomoście w autobusach ograniczają kierowcy widoczność w lusterkach. Ostatecznie mogą się zgodzić ze specjalistami. Jak jednak zrozumieć, iż nie przeszkadzają im oblepione jak choinki szyby kabiny kierowcy w „ikarusach”? Taki autobus cacko jeździ sobie z numerem bocznym 45034.

Panuje opinia, że ludzie młodzi są niecierpliwi, egoiści, cynicy. Inaczej ma się z kierowcami — przeważnie młodymi — z ZAP. Prawie regułą jest, iż czekają na biegających. Wdzięczne im są szczególnie dzieci dojeżdżające w różne miejsca do szkół. By być w zgodzie z prawdą, trzeba to samo przyznać kierowcom linii 104 z ZAW. Szkoda tylko, że autobusy tej ostatniej kursują nader rzadko bez określenia godzin odjazdu na przystankach.

Dziękujemy Wydziałowi Ogólnemu za szybką reakcję na notatkę z 21 numeru „Sygnałów”. WC-towy problem przy Brożka został rozwiązany. Gdybyż jeszcze pracownicy byli uprzejmi nie dewastować lub, co gorsza, nie kraść urządzeń.

Okazuje się, że od przybytku głowa też boli. 4. I. br. Pion Ruchu gotów był zrezygnować ze szczęścia i nie brać wszystkich przystających im wóz z Zakładu Transportu. Kierownik Nadzoru chciał nawet pohandlować i w zamian za zrezygnowanie z jednego auta dostać w miarę pozostałe oznakowane. Kierownik nie daje się nawet przekonać, że nieoznakowanym wozem więcej nieprawidłowości wychwyty.

6 członków Koła ZSMP z Woli Duchackiej zostało u honorowanych odznaką „Młodzież dla postępu”.

Dyrektor przedsiębiorstwa wydał polecenie usunięcia pewnych nieprawidłowości wymienionych w ustaleniach wojkowej grupy operacyjnej d.s. transportu.

Do wszystkich emerytów i rencistów MPK

W związku z koniecznością uzupełnienia kartotek osobowych premy wszystkich emerytów i rencistów o przedłożenie do wglądu: dowodu osobistego, decyzji ZUS o przyznaniu renty lub emerytury i legitymacji rencisty. Wymienione dokumenty prosimy przedkładać w dniach przyjmowania składek oraz w każdą środę przy przyjmowaniu podań o zapomogi w Domu Tramwajarza przy pl. Serkowski 7. Składki do kasy pośmiertnej i zapomogowo-pożyczkowej MPK należy wpłacać w dniach od 13 do 16 lutego i od 12 do 15 marca br.

Jednocześnie informujemy, że w każdy wtorek w bufecie przy ul. Brożka 3 prowadzona jest sprzedaż artykułów spożywczych (w ramach regulacji) i w wolnej sprzedaży w godz. od 12.00 do 14.00. Tutaj również istnieje możliwość przedłożenia ww. dokumentów naszemu przedstawicielowi, który pełni dyżur w bufecie.

Rada Oddziałowa Emerytów i Rencistów NSZZ Pracowników MPK Kraków



Każdorazowy koniec roku jest okresem podsumowań, oceny tego co się zrobiło, życzeń i podziękowań wreszcie. W naszym Przedsiębiorstwie w pionach i zakładach odbyły się spotkania władz Przedsiębiorstwa z załogami. Uczestniczyłam w jednym z nich w Woli Duchackiej. W bardzo ładnej świetlicy zebrało się około 150 osób. Jest to nasz największy zakład autobusowy. Średnio oddawało się tutaj do ruchu w 1983 roku 150 autobusów w obydwu szczytach. Nie jest to jedyna działalność zakładu. Z roku na rok wzrasta produkcja części zamiennych. Miniony rok był szczególnie dla Przedsiębiorstwa. Pomyślny dla komunikacji krakowskiej i załogi MPK. Jest to odczucie nie tylko nasze. W jednym z wywiadów prezydent miasta zapytany o sukcesy w mijającym roku uznał za jeden z nich poprawę komunikacji. Nagrody i podziękowania w ZAW za dobrą pracę otrzymało 426 osób. Życzenia w imieniu swoim jak również prezydenta miasta i I sekretarza KK PZPR złożył zarządca dyrektor, Tadeusz Trzmiel. Poinformował też zebranych, iż w roku 1984 rozpocznie się budowa MPK-kiego budynku mieszkalnego.

Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Grudzień

Kronika wypadków

Elektromechanik, Robert Śmiech z ZTS, w dniu 16 grudnia ub. roku, podczas uruchamiania silnika w „nysie” na skutek pochwycenia palców przez obracający się pasek klinowy doznał ran szarpanych pierwszego, drugiego, trzeciego i czwartego — palców prawej ręki. Winę za ten wypadek ponosi kierowca „nysy”, który podczas naprawiania przez wymienionego elektromechanika czujnika ciśnienia oleju, uruchomił silnik wozu. Poszkodowany przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Motorniczy, Jacek Tomaszewski z ZTP, podczas przechożenia w dniu 20 grudnia ub. roku z tramwaju do PKR-u na Wzgórzach Krzesławskich, doznał zaprószenia lewego oka. Przyczyna wypadku obiektywna. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

Kucharzka Domu Wczasowego w Osieczanach, w dniu

22 grudnia ub. roku, podczas mielenia mięsa w elektrycznej maszynce, obcięła opuszkę drugiego i trzeciego palca prawej ręki. Odpowiedzialność za wypadek ponosi sama poszkodowana, która pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

Kierowca, Jan Krawczyk z ZAP, podczas wysiadania w dniu 25 grudnia ub. roku z autobusu, doznał stłuczenia kolana lewej nogi. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie 6 dni.

Elektromonter, Henryk Nieciolkowski z ZTH, podczas sprawdzania w dniu 27 grudnia ub. roku obwodu wysokiego napięcia przy wagonie tramwajowym, użył niewłaściwego miernika napięcia na 24 V i doznał poparzenia palców prawej ręki. I za ten wypadek ponosi odpowiedzialność sam poszkodowany, który przebywa na zwolnieniu lekarskim. (M. B.)

(Ciąg dalszy ze str. 1)

Dziś I część informacji o przyjętych zasadach, dotyczących podania zmian w siatkach płac, dodatkach oraz przeszerowaniach.

Zgodnie z zapowiedzią dokonano znacznego uproszczenia siatek płac poprzez likwidację 1-2 szczebli (oprócz pracowników umysłowych) i wykreślenie wielu dolnych stawek. Chodzi tu generalnie o to, by stworzyć wreszcie lepsze warunki startu i awansu zawodowego ludzi młodym — tego wymaga i zasada sprawiedliwości społecznej i interes firmy, która zaczyna się starzeć. Pole manewru podnoszenia wysokości stawek było b. ograniczone, ale zostało w pełni wykorzystane. I tak, oprócz wymienionych w propozycjach uproszczeniach i podniesieniach stawek dla motorowych i kierowców autobusowych (kat. 1 — 25 zł i 21 zł, kat. 2 — 30 zł, kat. 3 — 35 zł i kat. 4 — 40 zł), w których najwyższą można osiągnąć już po nieco ponad 3 latach nieciągłej i bezwypadkowej pracy (bez kar regulaminowych i zawinionych wypadków), zastosowano jako nowość podniesienie do maksymalnej granicy (20 proc.) preferencje stawkowe dla wszystkich pracowników systemu 4-brygadowego: naj-

niższa stawka (szczebel E kat. 1) wynosi 25 zł, najwyższa 48 zł/godz., dla pracowników umysłowych najniższa stawka (kat. 5, D) to 4600 zł.

Warto zwrócić uwagę na podniesienie wysokości normatywu płacowego za pracę w dzień grafikowo wolny dla motorowych i kierowców autobusowych oraz na sprecyzowanie zasad jego wypłacania. I tak dla motorowych wynosi on 150 zł (proponowano 145 zł), a dla kierowców 135 zł (120) za każdą godzinę pracy na linii (po przekroczeniu godziny od 1 do 30 min. zalicza się 0,5 godziny, od 31 min. — całą godzinę). Normatyw przysługuje też za pracę na linii, gdy wystąpiła ona po przerwie (po tzw. „krótkiej” planowanej). Wyliczony on został na podstawie obowiązujących maksymalnych składników wynagrodzenia, a jego przejściowe zróżnicowanie wynika z dużego deficytu motorowych. Ze względu na dużą rozpiętość głosów na temat, czy uzyskane w ten sposób wynagrodzenie wypłacać jako „gorące” na drugi dzień w formie bonów, postanowiono na razie dokonywać tych wypłat dwa razy w miesiącu.

ZR PRON o wyborach

2 stycznia br. odbyło się zebranie konsultacyjne Zakładowej Rady PRON w MPK nt. założeń do projektu ordynacji wyborczej do rad narodowych z udziałem ok. 100 osób, m. in. W. Zdzienbowski z Krakowskiej Rady PRON i J. Krzywdy, sekretarza KD PZPR Kraków-Podgórze. W wyniku dyskusji wypracowano następujące stanowisko: wybory powinny być bezpośrednie, a listy wyborcze przedstawione w porządku alfabetycznym. Wypowiedział się też, by ważność wyborów rozstrzygała Rada Państwa (tzw. wariant I), do reszty założeń uczestnicy zebrania nie wnieśli zastrzeżeń.

Od 2 grudnia działają powołane przez Zebranie Ogólne, Prezydium i Zespół Interwencyjny Zakładowej Rady PRON. Oto ich skład: Prezydium — Bogdan Kowalczyk — przewodniczący, Jerzy Nęcka — zastępca przew., Jan Sokołowski — zastępca przew., Wiesław Kasperczyk — sekretarz, Barbara Kacmarek, Kazimierz Ziomek, Jan Piotrowski, Barbara Rączek, Stefan Nieć, Ryszard Cygan, Jerzy Krause, Zbigniew Janik — członkowie. Zespół Interwencyjny — Wojciech Nowicki — przewodniczący, Jan Piotrowski — zastępca przew., Krzysztof Fultyn, Jan Jedynak, Marcin Szczygieł, Barbara Rączek — członkowie.

NASI JUBILACI



Serdeczne gratulacje oraz najlepsze życzenia dalszych owocnych lat pracy, jak również zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym składamy naszym jubilatowi, który w dniach 1 XII 1983 — 31 XII 1983 obchodzi jubileusz pracy w MPK.

25 lat

Karol Adamski — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta.

Józef Burda — Zakład Torów.

Józef Pedrycz — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce.

Krystyna Woźniczka — Zakład Nadzoru Kontroli i Utrzymywania Ruchu.

20 lat

Henryk Dąbski — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce.

Marianna Grządziel — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta.

Tadeusz Nagraba — Zakład Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka.

Stanisława Pasternak — Wydział Taryfowo-Biletowy.

Witold Urbanik — Zakład Eksploatacji Tramwajów Podgórze.

15 lat

Danuta Bisaga — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce.

Marta Dąbrowska — Wydział Ekonomiczny.

Włodzimierz Grochowski — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyny.

Elżbieta Petek — Zakład Eksploatacji Autobusów Czyżyny.

10 lat

Józefa Jakimowicz — Zakład Zaopatrzenia Materiałowego.

Stanisław Mech — Zakład Eksploatacji Tramwajów Nowa Huta.

Tadeusz Wilk — Zakład Eksploatacji Autobusów Bieńczyce.

Stanisław Władysław — Zakład Torów.

Kazimierz Wrona — Zakład Torów.

Redaktorowi

Stanisławowi MAKAREWICZOWI

najserdeczniejsze wyrazy współczucia z powodu śmierci składają

OJCA

koleżanki i koledzy „SYGNAŁÓW MPK”

PŁACE '84

Zgodnie z propozycjami podniesiono też maksymalnie wynagrodzenie za przerywany czas pracy — 20 zł/godz. oraz dodatki eksploatacyjne dla motorowych (15 zł/godz. za prowadzenie tramwaju trójczłonowego i przegubu ukrotnionego 102 N oraz 13 zł za pozostałe), i nowości, dla kierowców za prowadzenie autobusu przegubowego („Ikarus 280”) — 15 zł/godz. Przy okazji przypomniano jednak, że w tej kwocie mieści się 3 zł za sprzedaż biletów.

Zmiany w siatkach płac spowodują konieczność regulacji stawek osobistego zaszerzowania w myśl zasady, iż pracownik którego stawka została wykreślona, przechodzi, pozostając w tej samej kategorii, do stawki najbliższego szczebla. Tę sporą w skali ogólnej podwyżkę gwarantuje się z rezerwy utworzonej z zysku przedsiębiorstwa. Jednocześnie odbędzie się, po uzgodnieniu środków na wynagrodzenia na r. 1984 normalne przeszerzowanie pracowników, tradycyjnie już z mocą od 1 stycznia i 1 sierpnia br. Utrzymano dotychczasowe zasady, w tym m. in. to, że pracownik może uzyskać zmianę stawki minimum

po roku od daty ostatniego ustalenia stawki i nie więcej niż dwie stawki (szczeble lub grupy), a wyższą grupę można otrzymać po podwyższeniu kwalifikacji. W związku z nałożeniem się w czasie regulacji i przeszerzowań wprowadzono, tylko w przypadku terminu styczniowego następujące uściślenia: — pracownik, który otrzymał 1 stawkę z wyższego szczebla regulacyjnie może być brany pod uwagę w przeszerzowaniach o jeszcze 1 stawkę, natomiast przy min. 2 stawkach regulacyjnych już nie;

— przejściowo i wyjątkowo dopuszcza się przyznanie wyższej stawki, mimo iż pracownik otrzymał przeszerzowanie z dn. 1.08.83 r. w indywidualnych przypadkach, tam, gdzie po regulacji plac pracownik wykazujący się bardzo dobrymi wynikami w pracy powinien mieć podwyższoną stawkę ze względu na konieczność utrzymania prawidłowej struktury plac.

W wyniku przyjętych ustaleń do końca stycznia nowe, wyższe angaże otrzyma bardzo duża część naszej załogi. Będzie to ewidentne potwierdzenie słuszności obranej drogi, by nie czekać z założonymi rękami na ostateczne, ustawowe regulacje wynagrodzeń. (aml)

Porównanie komunikacji z pulsem oddaje w pełni wagę jej działalności w miejskiej aglomeracji, w której dziesiątki krzyżujących się linii jak tętnice, czuwają nad prawidłową pracą całego żywego organizmu. I jak praca tętnic tak i jej puls, trwać musi nieprzerwanie. Również noca.

„Zajezdnia Lagiewniki” — głosi tablica umieszczona za przednią szybą tramwaju „1” — 10, który zatrzymał się na przystanku przy ulicy Krakowskiej. To dobrze, bo właśnie tam się udajemy. Wsiadamy. Godzina 21.40. — Wśród niewielu już o tej porze pasażerów, rozpoznajemy pracowników podgórskiej Zajezdni. Na kolejnych przystankach ich przybywa. Jadą ci, którym w systemie czterobrygadowym wypadła dzisiejsza noc. Pracujący stale na nocnej zmianie są już od pół godziny na stanowiskach pracy. Większość wysiada przy ulicy Rzemieślniczej, my wjeżdżamy do Zajezdni od strony Brożka, zegnaliśmy się z motorniczym Januszem Łęźniakiem, któremu pilot wskazuje, gdzie ustawić tramwaj, i udajemy się do dyspozytorni.

Dyżurnym dyspozytorem jest tej nocy na zmianie C — z 3 na 4 stycznia — Lesław Wasowicz. Godzina 22.00. Przed okienkiem dyspozytorni coraz więcej motorniczych. Zaczęły się planowe zjazdy z linii. Każdy z prowadzących pojazdy, odstawił już swój skład wagonów, a teraz jeszcze oddaje kartę drogową, tablicę z numerem pociągu, rozkład jazdy i... na dziś koniec pracy, chyba że w odstawionym tramwaju „coś nie gra”, wówczas wpisuje do karty usterkę i zgłasza ją mistrzowi.

W dyspozytorni, gdzie w godzinach od 22.30 do 23.00 z uwagi na wieczorne zjazdy panuje największy ruch, udajemy się do hali napraw tramwajów, w której powracające z linii składy wagonów poddawane są przeglądowi, zgłoszone przez motorniczych usterki... są usuwane. Wszystkie kanały przeglądowe zajęte. Skład stoi za składem. Elektrycy, ślusarze dwoją się i troją. Najwięcej roboty mają z przeglądami pantografów i podwozi wagonów. Na pytanie czy dużo dzisiaj jest pracy, ślusarz, Stanisław Suder odpowiada... „W miarę, nie więcej niż zwykle. W czasie jazdy porożkowały się niektóre śruby, popękały sprężyny. Trzeba więc pierwsze podokręcać, a drugie wymienić”. Elektrycy z brygady Władysława Włodarczyka, likwidują zwarcia w oświetleniach wozów, wymieniają spalone żarówki, sprawdzają ogrzewanie i naprawiają wszystko to, co zostało przez motorniczych zgłoszone.

Trwa również sprzątanie wagonów. Stefania Glixelli i Helena Berniak narzekają na pasażerów. Wagony zaśmieczone. Nie tylko zużytymi biletami. I tak dzisiaj nie jest źle.



Mimo ciasnoty i braku ludzi — wozy muszą być rano sprawne

Noc w zajezdni

Na dworze sucho, więc w wagonach przynajmniej błota nie ma. Zupełnie nie styczniowa pogoda, sprzyja pracującym w hali napraw ludziom. Jest ciepło, mimo że bramy są otwarte.



Od Ireny Per zależy w dużej mierze sprawność rannych wyjazdów.

Praca Ireny Per jest niezwykle ważna. Do niej należy ustawienie wyjeżdżających z hali napraw składów wagonów na właściwe tory. „Zjeżdżają byle jak, a ja muszę poustawiać je według kolejno-

ści wyjazdów, żeby rano każdy motorniczy mógł jak najszybciej odnaleźć swój pociąg.”

„Ustawienie wozów do rannych wyjazdów to dla nas rzeczywiście najważniejsza w tej ciasnocie sprawa” — informuje towarzyszący nam kierownik stacji obsługi Tadeusz Stawarz.

Opuszczamy halę napraw i przechodzimy do pokoju mistrzów. Zastajemy w nim Józefa Patera, który w MPK pracuje już prawie 40 lat i to zawsze „na noc”. Za chwilę wchodzi drugi mistrz, Stanisław Miś, pracujący w systemie czterobrygadowym, również długoletni (o 28-letnim stażu) pracownik przedsiębiorstwa. Rozmowa schodzi na różne tematy, ale wszystkie dotyczą pracy w MPK. W towarzystwie długoletnich pracowników trudno nie spytać o porównanie jak pracowało się dawniej, a jak teraz. Panowie mówią więc o obecnych trudnościach, olbrzymiej ciasnocie w Zakładzie i ciągłym borykaniu się z brakami w zatrudnieniu. Dawniej, przy dużo mniejszej ilości taboru, więcej było ludzi do pracy toteż bardziej starannie wykonywane były przeglądy. Mimo że na przegląd składu wagonów powinno poświęcić się około pół godziny, trwa on obecnie najwyżej piętnaście minut. Brakuje ludzi, bo praca w MPK ciężka, zmianowa, a wynagrodzenie nie takie znów atrakcyjne. „Teraz jeżeli nawet ktoś z młodych podejmie pracę, to niewielki z niego pożytek, bo i niewiele umie, a z chęćmi do pracy też różnie bywa. Nadzieja jest tylko w absolwentach naszej ZSZ. I przygotowani są nieźle do zawodu, a jak popracują do chwili służby wojskowej, to wracają z powrotem do przedsiębiorstwa. Nie można powiedzieć, oni się trzymają zakładu”. Mistrzowie narzekają na ogromną ciasnotę. Hala napraw obsługuje 298 wagonów, gdy ze względów technicznych i organizacyjnych przystosowana jest tylko na 250 jednostek. Co będzie, pytają zgodnym chórem, jak przyjdzie zapowiadany nowy tabor... wiadomo, że skłonny do awarii: wagony 105 Na. Nie najlepsze snują też prognozy,

jeżeli w dalszym ciągu Zakład nie będzie miał z prawdziwego zdarzenia magazynu części. I znów wracają do lat ubiegłych. Mile wspominają okres pracy z kierownikiem, Antonim Trzmielcem i nawiązują do dnia dzisiejszego, do młodego kierownictwa i dobrych stosunków w pracy.

Godzina 1.00. W pokoju mistrzów odbyć się ma spotkanie z niektórymi pracownikami. Omawiany będzie tragiczny wypadek jaki w jednym z zakładów MPK miał ostatnio miejsce. Udajemy się więc z powrotem do hali napraw. Mimo że na kanałach przeglądowych stoją jeszcze niektóre składy wagonów, ruch znacznie się zmniejszył. Za to pusta przedtem iadalnia zaroila się teraz ludźmi. Bufetowa, Maria Weisło, podaje zupełną regeneracyjną. Dziś gulaszowa, więc chętnych sporo. Są też ryby, paszteciki, sery, nóżki. Na reglamentację: boczek, szynka i „rzeszowska”. „Na sprzedaż reglamentacyjną wyznaczone są godziny dla po-



Jan Kłis dba o to, by wszystkie przekładnie zostały uzupełnione smarem.

szczególne zmiany motorniczych i zaplecza, nikt więc już teraz nie ma u nas problemów z zakupem wędlin.”

Kierując się do dyspozytorni, wychodzimy na dwór. Jak na pierwsze dni stycznia noc jest bardzo ciepła. Są to już właściwie ostatnie godziny nocy — przed nadchodzącym

świtem. Teraz w dyspozytorni nie nie przypomina już godzin wieczornych zjazdów z linii. Ciszę przerywa tylko od czasu do czasu dźwięk telefonu. W taki sposób bowiem utrzymywana jest stała łączność z główną dyspozytornią. „W nocy obsługujemy dziesięć linii...” — mówi pan Wasowicz — nasze wozy kursują na... „1”, „2”, „3”, „6”, „7”, „10”, „17”, „19” i dwa na „8”. Obsługuje je stały nocny turnus.”

Do dyspozytorni postanawiamy przyjść jeszcze, gdy rozpoczyna się rano wyjazdy, a teraz...

Znów udajemy się do hali napraw, w której nadal trwa usuwanie usterek. Nie wszystkie jednak da się usunąć na nocnej zmianie. Część roboty pozostanie na zmianę ranną.

Kierownik stacji obsługi, Tadeusz Stawarz, informuje nas, że brakuje w zatrudnieniu około 70 osób, przede wszystkim ślusarzy i elektryków. Braki w zatrudnieniu łatanie są pracą w godzinach nadliczbowych i formą umowy zlecenia. Robi się wszystko, żeby system czterobrygadowy został utrzymany. Dowiadujemy się również, że w br., prawdopodobnie oddane zostaną do kasacji aż 34 wozy. Na ich miejsce przyjdzie nowoczesny tabor — wozy 105 Na. Kierownictwo cieszy się tym faktem, a równocześnie niepokoi. Nie jest przecież tajemnicą, że tabor ten jest bardzo awaryjny, a tu w Zakładzie olbrzymia ciasnota i z częściami zamiennymi też nie najlepiej. Często brakuje

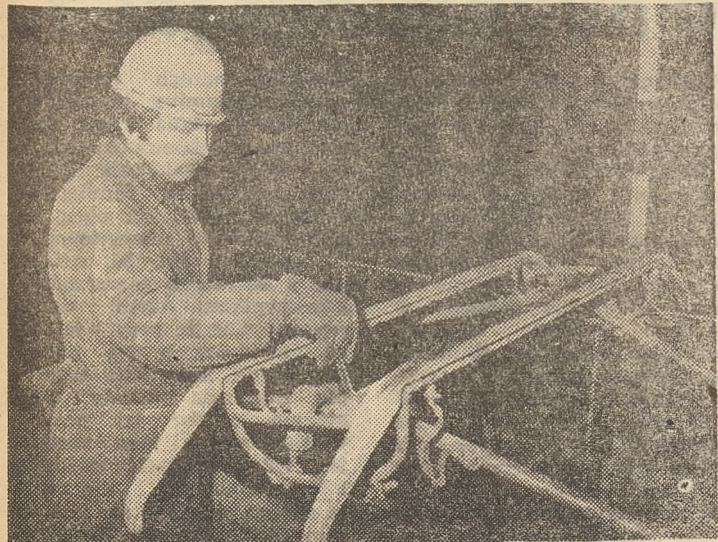


przysłowiowych drobiazgów. No i ten brak z prawdziwego zdarzenia magazynu, którego nie ma już z „akiego pomieszczenia wygospodarować”. Teraz, na przykład, każdy mistrz dysponuje pewnymi częściami zamiennymi, ale w tym rzecz, że nigdy nie wiadomo, co się u którego w danej chwili znajduje. Chodzi, więc o to, aby wszystko skomasować w jednym miejscu.

Godzina 4.00. Przed okienkiem dyspozytora rojno. Rozpoczął się czas rannych wyjazdów. Motorniczości stoją w kolejce. Odbierają dokumenty swoich składów pociągów, klucze do nastawników... Wszyscy się spieszą. Muszą przecież wyjeżdżać na linię co parę minut. Godzina 4.30. „Pierwsze pociągi są już ustawione” — mówi zwracając się do nas pan Wasowicz. I chyba nie będzie miał dzisiaj większych problemów — z „obstawieniem” następnych, bowiem zgłosili się nie tylko ci, którzy mieli zaplanowaną od rana pracę w grafiku, ale przyszło również kilku motorniczych, którym w dniu tym wypadło wolne.

Z Zakładu wyjeżdżamy „10”-05. Na pustych jeszcze o tej porze ulicach naszego miasta, pojawiają się pierwsze dzienne składy wozów tramwajowych, także autobusy, podjeżdżają na końcowe przystanki. Nieomylny znak, że Kraków powoli budzi się ze snu.

MARIA BUBACZEWSKA



Ślusarz, Jan Krawczyk przy przeglądzie pantografu

Zdjęcia: STANISŁAW MAKAREWICZ

Pozwólcie czytelnicy, że zacznę od przedstawienia Wam dwóch humorystycznych scenek, które opowiedział mi kierowca z ZAW pan S. M., w których zresztą podobno osobiście uczestniczył.

Scenka pierwsza: pijany pasażer zwraca się do kierowcy autobusu i pyta... „panie szefie, ile autobus kosztuje?” Kierowca sądząc że chodzi mu o cenę biletu, odpowiada, że 1 złoty 50 groszy — miało to bowiem miejsce jeszcze przed podwyżką cen biletów w miejskiej komunikacji. Na to nietrzeźwy pasażer podaje kierowcy pieniądze i mówi... „No to masz pan i pakuj go pan w papier.”

Scenka druga: również mocno zawiany pasażer, kładzie obok kierowcy dwie dziesięciotówki i mówi... „placę za dwa miejsca i obudź mnie pan w Dębniakach”. Po czym rzeczywiście rozsiada się na dwóch miejscach i zasypia.

Nieważne czy scenki te były prawdziwe, czy przez pana S. M. zmyślone. Podobnymi opowiadaniem zapewnić by można wszystkie kolumny naszych „Sygnałów” Nie o humor pijacki tu jednak chodzi, a o to, że w naszych autobusach i tramwajach coraz więcej spotykać można ludzi nietrzeźwych.

Najgorzej jest w dniach popularnych imienin i wyplat... skarżą się nasi kierowcy i motorniczowie. W Nowy Rok też, szczególnie rano, o czym można się było nie tak dawno przekonać. Jeden taki zupełnie „zalany”, odsypiał sobie

Pijani - plaga

sylwestrową noc w autobusie MPK, zajmując do godzin południowych dwa siedzące miejsca. Kierowca nie chciał widocznie w tym dniu wyprasać pasażera z wozu i starał się nie zauważyć jego obecności.

Pasażerowie również na ten niezbyt miły obrazek patrzyli z przymrużeniem oka. Można i tak, ale raz w roku. Nietrzeźwi pasażerowie to jednak szara rzeczywistość w środkach miejskiej komunikacji. I tu należy rozróżnić zawianych, którzy zachowują się kulturalnie nikomu nie wadząc, jadą spokojnie do swoich domów, od tych agresywnych, gdzie interweniować musi prócz pasażerów również prowadzący pojazd, wzywając nawet radiowóz MO.

Ale jest jeszcze inny rodzaj — można i tak określić — pijanych pasażerów. Tych, którzy czują się w tramwaju czy autobusie jak u siebie w domu i jeżeli tylko zdołają siedzące miejsce, natychmiast zasypiają i... jeżdżą od końca do końca linii. Obudzić takiego? Owszem, zdarza się, że nieco wytrzeźwieje i z pomocą jakiegoś o gołym sercu dla pijaka pasażera, przypomni sobie dokąd jedzie i gdzie ma wysiadać. Są i tacy, którym „urywa się film” i... nie dają się ruszyć. Cóż z takim robić? Wyrzucić? Pijany to przecież też człowiek. A więc, gdy nadejdzie pora zjazdu z linii do zajezdni, jedzie tam i on. Na szczęście, w zajezdni kierowca czy motorniczowie znajdują pomoc w przedstawicielu straży przemysłowej i już wspólnie wypraszają intruza z wozu. Jak zdąży „przyjść do siebie” to spokojnie opuszcza miejsce nieraz bardzo odległe od swego rodzinnego domu, dokąd przypadkowo zawędrował. Zdarza się, że do niektórych trzeba wzywać pogotowie MO. Przejazdki po pijanemu w środkach miejskiej komunikacji, kończą się w takich krańcowych przypadkach w izbie wytrzeźwień, czasem na forum kolegium ds. wykroczeń Nagminne jest zanieczyszczanie pojazdów.

Może myślicie, że przywożenie do zajezdni nietrzeźwego pasażera, to raczej sprawa sporadyczna, wcale jednak tak nie jest. Pijaństwo jest problemem narodowym, a w skali skonkretyzowanej do naszej działalności — jest też coraz większym problemem dla MPK.

M. B.

(Ciąg dalszy ze str. 1)

wodowej, sumiennego i rzetelnego wykonywania obowiązków pracowniczych oraz przestrzegania zasad współzycia społecznego (art. 7 ustawy). W ramach funkcji kontrolnej związku zawodowego sprawują społeczną kontrolę nad warunkami pracy, bytu pracowników i ich rodzin oraz przestrzeganiem praw pracowniczych (art. 24, ust. 1 ustawy) współpracują z Państwową Inspekcją Pracy i innymi organami kontroli (art. 27 ustawy) oraz organizują i nadzorują pracę Społecznej Inspekcji Pracy (ustawa z dnia 21 czerwca 1983 roku o Społecznej Inspekcji Pracy). Przypominamy też, że Rada Pracownicza, w porozumieniu ze związkami kontroluje normy i dyscyplinę pracy oraz płace (art. 28 ustawy).

Przejdźmy do sprawy bezpośredniej współpracy. Nie jest ona niczym laską czy „dopustem bożym” — wynika z precyzyjnie określonego w ustawach mechanizmu funkcjonowania przedsiębiorstwa dla dobra załogi i kraju. Organy samorządu i dyrektor przedsiębiorstwa obowiązani są współdziałać z zakładową organizacją związkową przy wykonywaniu jej statutowych zadań. Obowiązek tego współdziałania wynika z ustawy o samorządzie przedsiębiorstwa państwowego. Art. 36 tej ustawy stanowi mianowicie, że

jeżeli uchwały organów samorządu załogi lub decyzje dyrektora dotyczą spraw wchodzących w zakres działania związków zawodowych, to przed podjęciem tych uchwał i decyzji właściwy organ obowiązany jest umożliwić związkowi zawodowemu zajęcie stanowiska w tych sprawach. Związki zawodowe zajmują stanowisko wobec organów przedsiębiorstwa w formie uchwały właściwego organu zakładowej organizacji związkowej, która ma charakter opinii lub wniosku, chyba, że przepis szczególny uzależnia ważność lub skuteczność decyzji od wyrażenia zgody przez związek zawodowy (zob. np. art. 251, par. 1 i 2 k.p. czy art. 177, ust. 1 k.p.). W tym ostatnim przypadku związek zawodowy jest organem współdecydującym, nie może jednak rozstrzygać żadnej sprawy za organy przedsiębiorstwa.

Spróbujmy teraz wymienić przynajmniej najważniejsze sprawy wymagające zasięgnięcia przez organy przedsiębiorstwa opinii związków zawodowych. Według artykułu 10 pkt. 2 ustawy o samorządzie ogólne zebranie podejmuje uchwały w sprawie podziału zysku przeznaczonego dla załogi. Zysk przewidziany dla załogi przeznacza się na wypłatę nagród indywidualnych i premii oraz zasilanie zakładowego funduszu so-

cjalnego i mieszkaniowego (art. 10, ust. 1 ustawy o gospodarce finansowej przedsiębiorstwa). Zgodnie z art. 6 ustawy o związkach zawodowych wszystkie te sprawy wchodzą w zakres działania związków zawodowych.

Na podstawie art. 10, pkt. 4 i art. 24, pkt. 1 ustawy o samorządzie ogólnie zebranie uchwała wieloletni plan przedsiębiorstwa, zaś rada

Samorząd — związki

pracownicza plan roczny. Według art. 21, ust. 1 ustawy o związkach zawodowych mają one prawo opiniowania projektów planów społeczno-gospodarczych.

W myśl art. 24, ust. 1 pkt. 3—8 i 10 ustawy o samorządzie rada pracownicza przedsiębiorstwa podejmuje uchwały stanowiące w sprawie inwestycji, łączenia i podziału przedsiębiorstwa, zakładowego budownictwa mieszkaniowego i socjalnego oraz zmiany kierunku działalności przedsiębiorstwa, a także wyraża zgodę na zbywanie zbędnych przedsiębiorstwu maszyn i urządzeń, dokonanie darowizny, zawarcie umowy o utrzymanie przedsiębiorstwa wspólnego lub mieszanego, utworzenie zrzeszenia lub przy-

Pracowaliśmy bezpieczniej

„Jak minął rok?” — oto pytanie, które stosunkowo dość często pada na początku każdego nowego roku i na które odpowiedzi bywało bardzo różne — uzależnione od dziedziny naszego życia których one dotyczą. Często też poszerzone bywają o dane statystyczne, porównujące do lat wcześniejszych, a podane wyniki obrazują osiągnięcia, względnie sytuację, nad którymi należy się zastanowić i wyciągnąć odpowiednie do dalszej pracy wnioski.

Na temat wypadkowości w pracy w minionym roku, rozmawiam z kierownikiem Działu BHP Augustynem Dobrowolskim i Społecznym Inspektorem Pracy w MPK Aleksandrem Kowalczykiem.

— Co mówią liczby, jeżeli chodzi o ilość wypadków jakie zaistniały w roku ubiegłym w poszczególnych jednostkach organizacyjnych przedsiębiorstwa?

A.D. — W stosunku do lat 1980, 81, 82, w ubiegłym roku zanotowaliśmy mniej wypadków przy pracy. W sumie było ich 111 w tym 27 ciężkich. Trzeba dodać, że zmniejszenie ilości wypadków, nastąpiło mimo znacznego wzrostu zatrudnienia. I tak w grupie kierowców w stosunku do roku 1982, w roku 1983 nastąpił spadek ilości wypadków o około 30 procent, w grupie motorniczów o około 50 procent. Znacznie bo o 33 procent spadła ich ilość w warsztatach ZNT, ZNA, ZTO i ZBL. W grupie uczniów ZSZ, zanotowano mniej wypadków aż o 40 procent.

— Jak przedstawia się sprawa odpowiedzialności za powstałe wypadki przy pracy?

A.D. — Dużo, bo aż 25 procent powstało z przyczyn obiektywnych, 9 procent na skutek winy obopólnej — poszkodowanych i kierownictwa zakładów, najwięcej jed-

nak bo aż 66 procent nastąpiło z winy samych poszkodowanych. Po prostu z powodu bezzwrotności, uprzedzenia pracy, nieprzewidywania skutków i nieprzestrzegania przepisów BHP.

— Grupy wiekowe a wypadkowość przy pracy?

A.D. — Wśród pracowników młodocianych wypadkom uległo 6 osób. W wieku od 19 do 24 lat — 37 osób, od 25 do 30 lat — 19 osób, od 31 do 40 lat — 13 osób. W grupie osób starszych ilość wypadków przy pracy była znacznie mniejsza. Jeżeli chodzi o staż pracy to również ilość wypadków maleje z latami zatrudnienia w przedsiębiorstwie. Najwięcej wypadkom uległo osób w pierwszym roku zatrudnienia i właśnie na ten okres czasu liczy się aż 35 procent wszystkich wypadków, od 1 roku do 5 lat — 23 procent, od 6 do 8 lat 12 procent. W grupie osób o dłuższym stażu pracy, wypadków notuje się mniej.

A.K. — Przyczyny powstawania wypadków podzieliłbym na siedem grup. Zaistniałe na skutek nieprawidłowej organizacji pracy, nieprzygotowanego stanowiska pracy i braku nadzoru — około 20 do 22 procent, nieostrożności osoby poszkodowanej około 20 do 22 procent, niewłaściwej metody pracy około 16 procent, niestosowania ochrony osobistych — rękawic, masek spawalniczych itp. około 10 do 12 procent, nieprzestrzegania przepisów BHP około 12 procent, złego stanu maszyn i urządzeń około 6 procent, z przyczyn innych i obiektywnych — 10 procent. Uważam, że przyczyna około 80 do 86 procent wypadków jakie u nas w przedsiębiorstwie miały miejsce było ogólne niedbalstwo.

— Czy wszystkie zgłoszone na przestrzeni ub. roku wypadki zostały uznane?

A.D. — Nie uznano 26 wy-

padków, między innymi z powodu zbyt późnego zgłoszenia czy braku świadków. Zdarzało się też, że wypadkow uległ pracownik poza miejscem pracy, a zgłaszał, że podczas wykonywania zatrudnienia. Motorem takiego działania była oczywiście chęć wyłudzenia odszkodowania. Po dokładnym zbadaniu przez służbę BHP sprawy, przypadki takie odrzucono.

— Czy wiosenne i jesienne przeglądy warunków pracy załogi, mają wpływ na poprawę bezpieczeństwa pracy w zakładach?

A.D. — Oczywiście. 80 do 90 procent wniosków z tych przeglądów jest później realizowanych. Nie mówiąc o tym, że przyznawane są punkty do eliminacji konkursowych.

— Czy służba BHP ma, jeżeli chodzi o sprawy wypadków przy pracy pretensje o brak nadzoru do brygadzystów czy mistrzów?

A.D. — Może pretensje to za dużo powiedziane, ale obojętne patrzenie średniego dozoru na pracownika — jeżeli nawet jest on człowiekiem dorosłym i ma odpowiedzialność do wykonywanego zawodu przygotowanie — i nierozliczanie go za nieprzestrzeganie przepisów BHP, to coś jest nie tak...

A.K. — Ja bym do tego jeszcze dodał, że u nas w przedsiębiorstwie pracownik nie ma bodźca do tego, żeby był zdrowy i pracował.

To ostatnie stwierdzenie jest co najmniej dyskusyjne. Premiować ludzi za to, żeby szanowali swe zdrowie i zechcieli mniej korzystać ze zwolnień lekarskich? Mimo wszystko załoga MPK pracowała w roku ubiegłym bezpieczniejsz niż w latach poprzednich o czym mówią dane szczegółowo prowadzonej przez służbę BHP sprawozdawczości.

Rozmowę prowadziła:
MARIA BUBACZEWSKA

stąpienie do już istniejącego zrzeszenia. Od treści uchwały rady pracowniczej w tych sprawach zależy w dużym stopniu zakres działania przedsiębiorstwa, jego rozwój oraz wielkość dochodu, a tym samym poziom zaspokajania potrzeb materialnych i socjalno-bytowych jego pracowników. W świetle art. 6 i 21 ustawy o związkach zawodowych oraz art. 24 ustawy o

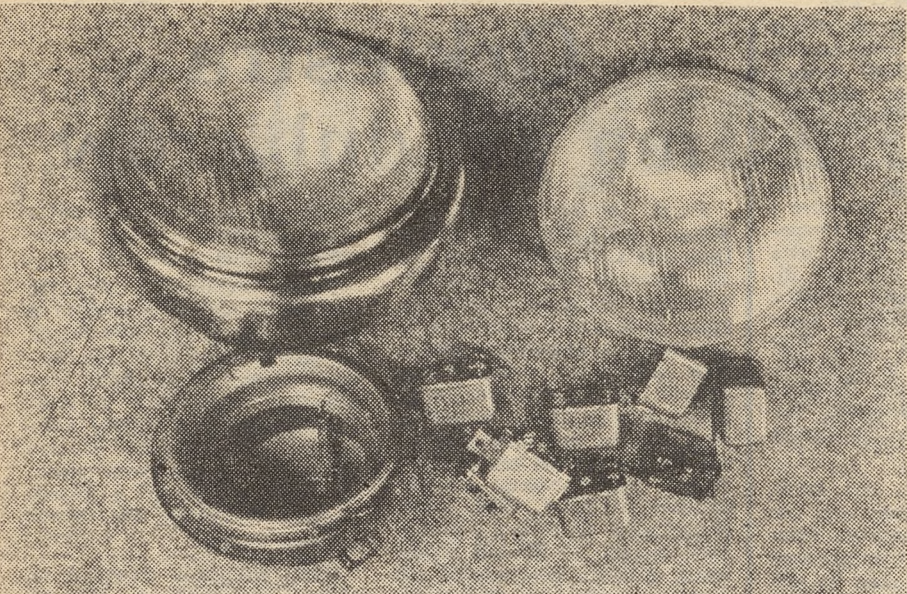
„Rzeczypospolitej” — nie tylko fundusze pochodzące z zysku, lecz także fundusze obciążające koszty, a powstające w wyniku podziału dochodu przedsiębiorstwa. Zasady wykorzystywania funduszy to nie innego jak normy ogólne, którymi kierować się powinien dyrektor przy przyznawaniu pracownikom świadczeń indywidualnych. Normy takie wyrażone powinny być

O kompetencjach,

przedsiębiorstwach państwowych związki zawodowe mają prawo wyrażania opinii w tych sprawach.

Przerwijmy na chwilę tę wyliczankę, by skupić się szerzej na jednym, bardzo istotnym zagadnieniu. Zgodnie z art. 24, ust. 1, pkt. 9 ustawy o samorządzie rada pracownicza podejmuje uchwały w sprawie podziału dochodu przedsiębiorstwa na fundusze oraz ustala zasady wykorzystywania tych funduszy. W dochodzie przedsiębiorstwa mieści się nie tylko zysk, lecz także fundusz mieszkaniowy, fundusz socjalny itp. Zasady wykorzystywania funduszy, które ustalać ma rada pracownicza, obejmować więc będą — wbrew opinii publicznej w swoim czasie w

w odpowiednich regulaminach, regulaminy te zaś uchwałać powinna rada pracownicza, do kompetencji której należy ustalanie zasad wykorzystywania funduszy, a nie dyrektor, jak chcą tego przeciwnicy prezentowanej tu wykładni art. 24, ust. 1, pkt. 9 ustawy o samorządzie. Przeciwnikom tym warto przypomnieć, że przy wykładni przepisów prawa niedopuszczalne jest takie ustalanie znaczenia normy, przy którym pewne jej zwroty traktowane są jako zbędne, jak też nadawanie zwrotom interpretowanym znaczenia swobodnego, jeżeli brak jest do tego dostatecznych podstaw. Jeżeli ustawa o samorządzie mówi o dochodzie, nie można dochodu utożsamiać z zys-



Takie właśnie nowiułkie błyszczące reflektory można znaleźć na naszych śmietnikach.

Mamy w przedsiębiorstwie tematy bumerangi. Jednym z nich jest gospodarka częściami zamiennymi. Bardziej prawidłowo byłoby napisać „gospodarka śmietnikowa”. Leżące na śmietnikach dobre — częstokroć nowe — ramiona i pióra wycieraczek to już niemal stały widok zajezdniowych śmietników. Parę miesięcy temu zainteresował się problemem jeden z zastępców dyrektora. Pracownik, który „wyszułkuje” dobre rzeczy na śmietnikach dostał nawet nagrodę. „Ekspozatny” zawędrowały do dyrektorskiego auta, no i była nadzieja, że tym razem drgnęło. Aliści, po paru tygodniach cały ten bagaż znalazł się z powrotem w ZNA, skąd został wcześniej zabrany. Pióra i ramiona powędrowały do magazynu, złożono je na kupkę złomu i leża sobie spokojnie, w miarę poukładane, przyciśnięte jeno gdzieś tam, obudową wiatraka. Co z nimi dalej będzie, nie wiadomo, bo w końcu grudnia ub. r., gdy je widziałam, do regeneracji przeznaczone nie były. No cóż, znalazłono im nowy śmietnik tyle, że już pod dachem. Na zakończenie tego wycieraczkowego tematu dodam, iż są tam zarówno dobre komplety piór i ramion jak też takie z uszkodzonym ramieniem a dobrym piórkiem i odwrotnie.

Zalamać import?

Dlaczego tak się dzieje? W magazynach części autobusowych nie ma oddzielnie piór i oddzielnie ramion. Gdy jeden z tych elementów popsuje się, pobiera się z magazynu cały komplet, czasem jest demontowany i zakładane tylko to co potrzeba, czasem zakłada się nowe, wyrzucając po prostu to co zostaje. Przy okazji zbierając także komplety całkiem nowe. Zresztą w magazynie nr 8 jest także trochę in-

Gdy nie skutkują apele —

uderzyć po kieszeni lub zmienić system motywacyjny

Co nowego na złom

nych ciekawych wspaniałości. Ot, chociażby nowe, importowane elektroza-wory do berlieta. Zakupiono niewłaściwe, jedna z zajezdni część ich pobrała oczywiście nie nadawały się, więc przeceniono je do 25 proc. wartości i przeznaczono do regeneracji. No cóż, cieszyć się przynajmniej trzeba, że nie znalazły się w złomowisku, bo przecież mogły. Nie przesadzam pisząc, że mogły się tam znaleźć, bo ostatnio tam już bywają nowiułkie reflektory do ikarusów i położone obok dwa także nowiusieńkie wkłady optyczne do niego. Wiele z tych rzeczy na śmietnikach i złomowiskach pochodzi z importu. Popiera się propaguje gospodarkę antyimportową. Słusznie, szkoda, jednak, że ciągle za mało i niedostatecznie usiłuje się dobrze gospodarzyć. W poprzednim numerze „Sygnałów” pisałam, że w NRD pracownik, nim wyrzuci śrubkę, pięć razy ją obejrzy. Tam nie ma RW z dziesięcioma podpisami w tym co najmniej kilku uprawnionych. Nie ma „opasłego tomiska” instrukcji do druków RW. Nie ma też marnotrawstwa, niegospodarności i śmietników z nowymi częściami, ba całymi zespołami. U nas, gdyby tak zrobić wolny wstęp do magazynu, w ciągu tygodnia byłoby puste. Fakt, że w NRD za materiał zaoszczędzony przy remontach — ponad ustaloną normę — brygada oszczędzająca dostaje pienią-

dze. Są to jednak oszczędności faktyczne, kontrola techniczna fuzerki nie przepuści. Przeprowadzona 16 grudnia wyrównowa kontrola autobusów w jednym z zakładów stwierdziła, że aż 30 proc. nie miało w ogóle korków wlewu oleju, 60 proc. miało, ale nie zabezpieczone przed wypadnięciem. Tylko 10 proc. zamocowano prawidłowo. Był nawet wniosek racjonalizatorski bardziej właściwego niż dotychczas zabezpieczenia tych korków. Wniosku nie przyjęto. Pomijam, że wniosek odbiegał od wzorów dotychczas stosowanych. Zresztą autorzy wniosku mówią, że nie w pieniądzach za wynagrodzenie tu rzecz, gdyby wdrożono ich pomysły, gotowi są nie brać za to pieniędzy.

Ze ten śmieszny korek jest jednak problemem, niech świadczy fakt, iż tylko w 1982 i 83 roku zużyto ich (czytaj — zgubiono!) 1600 sztuk, 100 pod koniec grudnia było w produkcji. Tylko te drobniaki w ciągu dwóch lat zgubione, kosztowały nas 184 tysiące złotych. Takie przykłady można by mnożyć.

Niegospodarność jest prawie wszędzie, u nas ma już rozmiary zastraszające. Są asortymenty części, gdzie nasze Przedsiębiorstwo „walczy”, by wyprzedzić wszystkie pozostałe tego typu

razem wzięte. Jeśli chodzi o zaworki do dętek wszystko wskazuje na to, iż będziemy liderem. Racja, że w wielu przypadkach części zamiennie są gorsze, nie zawsze odpowiedni materiał, ale z takimi samymi problemami spotykają się przecież i inni. Zresztą różnice w zużyciu są nie tylko między miastami. Czyżyny mając o rok starsze „ikarusy” niż Wola Duchacka zużyły 5 rozpylaczy do pompy wtryskowej, gdy tymczasem w ciągu roku Wola potrzebowała ich aż... 70. Tylko dzięki niewłaściwemu przykręcaniu śrub robi się u nas regenerację przedniej osi u tychże „ikarusów” po 70. 90 tys. kilometrów przebiegu, gdy tymczasem w innych miastach po 150 tys. kilometrów (tak zresztą jak zakłada producent).

Mnożą się „rekordziści”

Narzekaliśmy onegdaj na „berliety”, że nieudane, wyjątkowo słabe. Organizowało się specjalne akcje ich uruchamiania. Silniki nadawały się do remontów po 40, góra 50 tysiącach kilometrów. Od czasu do czasu pojawiał się rekordzista, co to zrobił ponad 100 tys. kilometrów. Okazuje się, że po wprowadzeniu nagrody za bezawaryjne (bezremontowe) jazdy rekordzistów nam się namnożyło, a w magazynach mamy zapasy części, których przedtem nagminnie brakowało. Nie sprowadza ich się wcale więcej — wprost przeciwnie. Potrafimy jednak gdy to się opłaca? Szkoda, że nie mamy nawyku oszczędzania. Skoro już tak, to nagradzajmy faktycznie oszczędności, ale też trzeba być nieublaganym, gdy chodzi o marnotrawstwo.

FILOMENA SERWIN



Historyczne już pióra i ramiona wycieraczek złożone w magazynie czekają... właśnie tylko na co? Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

kiem, jeżeli ustawa mówi o zasadach wykorzystywania funduszy, nie można tego mieszać z samym podziałem dochodu na fundusze. Podział jest bowiem czynnością jednorazową, zasady wykorzystywania zaś mają charakter powtarzalny. Sprawa wynagrodzeń, nagród, premii, świadczeń socjalnych, budownictwa mieszkaniowego itp. leżą w zakresie działania

i racjonalizacji. Na mocy zaś art. 30, ust. 2, pkt 3 ustawy o związkach zawodowych zagadnienia racjonalizacji i wynalazczości wchodzi w zakres działania związków zawodowych. Według art. 24 ust. 1, pkt 13 ustawy o samorządzie rada pracownicza uchwała, na wniosek dyrektora regulamin pracy przedsiębiorstwa. Zgodnie zaś z art. 30, ust. 2, pkt 3 ustawy o związkach zawodo-

siębiorstwa, w przypadku zaistnienia rozbieżności dyrektor może przy rozstrzygnięciu sprawy nie uwzględnić żadnej z opinii lub rozstrzygnąć sprawę po myśli opinii jednej ze stron. Podobnie rzecz się mieć będzie w sytuacji gdy organy samorządu i związki zawodowe wysuną pod adresem dyrektora sprzeczne ze sobą inicjatywy, uwagi czy wnioski (art. 27 ustawy o sa-

wiązku zawodowego w sprawach należących do kompetencji związku (art. 40 pkt 3 ustawy o samorządzie).

Oczywiście można też pójść dalej. Nieuwzględnienie przez organy samorządu lub dyrektora stanowiska zakładowej organizacji związkowej w danej sprawie może być podstawą sporu zbiorowego. Stronami takiego sporu są przedsiębiorstwa i związki zawodowe, przy czym przedsiębiorstwo jest reprezentowane przed organami orzekającymi przez dyrektora (art. 33 ustawy o p.p.) także wówczas, gdy spór powstał na tle uchwały ogólnego zebrania lub rady pracowniczej. Tryb rozstrzygnięcia sporów zbiorowych uregulowany jest w rozdziale piątym ustawy o związkach zawodowych. Spory indywidualne natomiast w których obok pracownika wystąpić może przedstawiciel związku zawodowego, rozstrzygane są w trybie ustalonym przepisami działu dwunastego kodeksu pracy.

Na zakończenie o sprawie, która również budzi pewne emocje — chodzi o kompetencje członków rad i związków. W myśl art. 23, ust. 1 ustawy o samorządzie rada pracownicza może powoływać komisje i zespoły spośród swoich członków oraz innych pracowników przedsiębiorstwa. Są one pomocniczymi (wewnętrzными) organami ra-

dy pracowniczej, nie mogą zatem ani podejmować uchwał za radę pracowniczą, ani zastępować wobec dyrektora organów związku zawodowego. Rola tych komisji i zespołów polegać może jedynie na gromadzeniu informacji niezbędnych do podejmowania przez radę uchwał, formułowania wniosków pod adresem rady i wyrażania wobec niej opinii. Dyrektor uprawniony jest do powołania w skład tworzonych przez siebie komisji zarówno członków rady pracowniczej, jak i członków zakładowej organizacji związku zawodowego. Opinie wypowiedziane na posiedzeniach komisji, kolegium czy rady techniczno-ekonomicznej przez członków organów samorządu i związków zawodowych nie mogą być uznane za równoznaczne z opiniami organów samorządu czy zakładowej organizacji związkowej.

Na tym kończę te nieco przydługie dywagacje, sądzę, iż są one jednak niezbędne dla lepszego zrozumienia funkcjonowania systemu samorządowego i związkowego w przedsiębiorstwie. W tekście wykorzystano fragmenty wykładni prawnej, przedstawionej niedawno w „Zyciu Gospodarczym” przez dra Bronisława Ziemiannina, eksperta sejmowej Komisji ds. Samorządu Pracowniczego Przedsiębiorstw. (aml)

funkcjach i opiniowaniu

związków zawodowych. Przed uchwaleniem regulaminów ustalających zasady przyznawania wszystkich tych świadczeń rada pracownicza obowiązana jest przeto zasięgnąć opinii związku zawodowego. **Świadczenia indywidualne** przyznaje pracownikom — zgodnie z uchwalonymi przez radę pracowniczą regulaminami — dyrektor przedsiębiorstwa po zasięgnięciu opinii zakładowej organizacji związkowej.

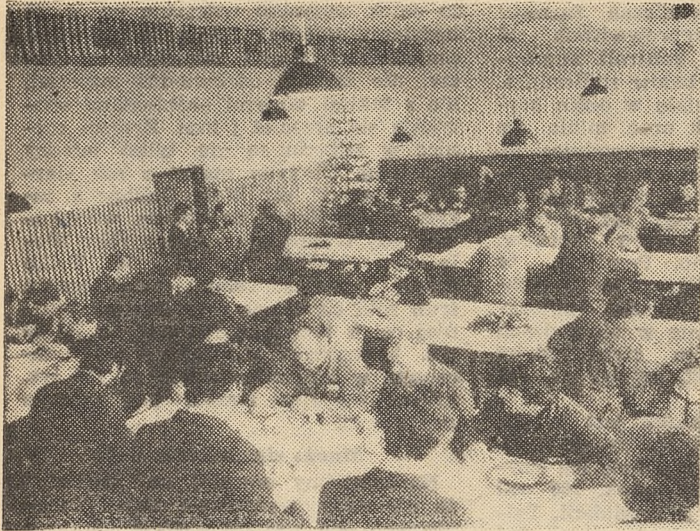
No i jeszcze o dwóch sprawach, w których rada pracownicza obowiązana jest do zasięgnięcia opinii związków zawodowych. Stosownie do art. 24 ust. 1, pkt 12 ustawy o samorządzie rada pracownicza podejmuje uchwały w sprawie klubów techniki

wych związek uprawniony jest do zajęcia stanowiska co do treści regulaminu pracy.

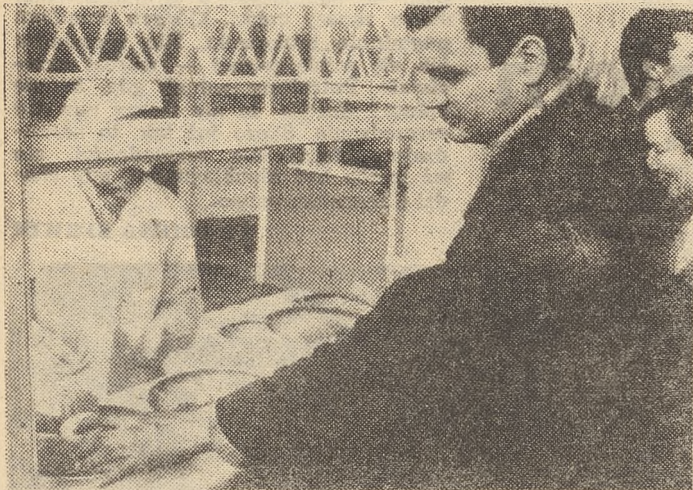
A co z pozostałymi **uprawnieniami opiniodawczymi** lub wtedy, gdy nie umożliwi się przedstawienia opinii? W świetle art. 11 i 25 ust. 1 ustawy o samorządzie ogólne zebranie i rada pracownicza mają prawo wyrażania opinii, we wszystkich sprawach przedsiębiorstwa, w tym także w sprawach wchodzących w zakres działania związków zawodowych. W praktyce mogą więc wystąpić rozbieżności w opiniach organów samorządu i związków zawodowych. Z uwagi jednak na to, że ani opinie organów samorządu, ani opinie związków zawodowych nie mają mocy wiążącej dla dyrektora przed-

siębiorstwa, w przypadku zaistnienia rozbieżności dyrektor może przy rozstrzygnięciu sprawy nie uwzględnić żadnej z opinii lub rozstrzygnąć sprawę po myśli opinii jednej ze stron. Podobnie rzecz się mieć będzie w sytuacji gdy organy samorządu i związki zawodowe wysuną pod adresem dyrektora sprzeczne ze sobą inicjatywy, uwagi czy wnioski (art. 27 ustawy o sa-

morządzie i art. 22 ustawy o zw. zaw.). Odmowa uwzględnienia przez dyrektora opinii, inicjatywy, lub wniosku którejkolwiek ze stron wymaga uzasadnienia. Jeżeli organ samorządu, podejmując uchwałę stanowiącą w sprawach wchodzących w zakres działania związków zawodowych nie umożliwi przed jej podjęciem związkowi zawodowemu zajęcia stanowiska w danej sprawie (art. 36 ustawy o samorządzie), dyrektor przedsiębiorstwa obowiązany jest wstrzymać wykonanie takiej uchwały (art. 41 ustawy o samorządzie). Analogiczne uprawnienie przysługuje radzie pracowniczej wobec decyzji dyrektora przedsiębiorstwa, jeżeli podjęta została bez zasięgnięcia opinii



Nowa stołówka



3 grudnia w obecności przedstawicieli dyrekcji i organizacji polityczno-społecznych otwarto w Zakładzie Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie stołówkę pracowniczą. Uroczystość połączona była oczywiście z degustacją. Życzymy smacznego w tak sam, czystej stołówce przez cały rok. (fis.)



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Zgodnie z istniejącą od wielu lat tradycją, w sylwestrową noc, XIII Koło ZSMP wraz z kierownictwem MPK składają życzenia tym pracownikom Przedsiębiorstwa, którzy Nowy Rok witają prowadząc tramwaj, autobus lub pełniąc służbę w punktach kontroli ruchu. Również i 31 XII minionego roku z Dyspozytorni Główniej wyruszyły dwa zespoły „życzących”: dyrektor ds. pracowniczych Stanisław Kostro, sekretarz KZ PZPR Tadeusz Zwoliński i przedstawiciel XIII POP Zygfryd Musiał. Jadą w rejon Nowej Huty, a kierownik Zakładu Nadzoru Ruchu Włodzisław Nazimek i ja w kierunku Podgórze i centrum Krakowa.

Jedziemy najpierw do ZAW, spotykamy szykujących się do wyjazdu dwóch kierowców. Składamy życzenia i wręczamy upominek — rękawiczki. Jest to dla nich duża niespodzianka. Kolejno kierowcę z ZAW spotykamy na końcówce Wola Zachód, jest również mile zaskoczony. Jedziemy dalej, ale i nas spotyka niespodzianka — awaria samochodu. Do-

Sylwester Z... rękawiczką

jeżdżamy jednak jakoś do punktu przy ul. Cekiery, składamy życzenia i... prosimy o pomoc. Niestety, warsztat ZTS nie pełni dyżuru i zanosi się na to, że nie możemy kontynuować dalszego objazdu. Z pomocą przychodzi „wypadkowy”. Ruszamy więc dalej. W ZTP składamy życzenia wyjeżdżającym właśnie na nocne kursy motorniczym. Im chyba najbardziej przyda się nasz prezent. Motorniczy na końcówce w Borku przygląda się nam trochę niespokojnie, ale za chwilę i jemu twarz się rozjaśnia — jest także mile zaskoczony. W Borku spotykamy także kierowcę z ZAP. Tu, na pętli autobusowej ruch jeszcze spory, wiele osób chce jechać w kierunku Mogilan.

Jedziemy na Kleparz — ruch w mieście wciąż duży, ludzie jadą na sylwestrowe bale. Składamy życzenia w PKR. Na koniec odwiedzamy najmłodszą MPK-owską załogę, ZAP, gdzie służba sylwestrowa wypada po raz pierwszy. Ruch na mieście powoli zamiera, zaczęły się już sylwestrowe imprezy. Wracamy. Oczywiście nie udało nam się dotrzeć do wszystkich, którzy pracowali w tę noc, ale tym, z którymi spotkaliśmy się, zrobiliśmy miłą niespodziankę.

W. MICHAŁSKI

Orkiestra ma już dublerów

Pasja jednych, a drugich wiara sprawiły: Orkiestra Dęta MPK znów zaczyna odświeżać sukcesy. Takie odczucie wynieść można było ze spotkania kolektywu kierowniczego MPK z zespołem muzyków Orkiestry Dętej, jakie odbyło się 6 stycznia br. w Domu Tramwajarza. A ponieważ było to doroczne spotkanie, nie obeszło się bez szczegółowego sprawozdania z działalności w roku 1983, które przedstawił sekretarz i kronikarz zespołu — Michał Grzywacz. Zebrani dowiedzieli się o stanie osobowym Orkiestry, która liczy aktualnie 51 muzyków, że rok ubiegły zamknął się 40 występami i o tym również, że udział w przeglądzie orkiestr dętych w Krakowie zakończył się dla MPK-owskiej sukcesem. Nie tylko powiększył się w ub. roku stan osobowy Orkiestry, przybyło również nowych instrumentów i nut, o które przecież wcale nie jest łatwo. Autorami wielkich zmian i niewątpliwie już sukcesów MPK-owskiej Orkiestry Dętej, są nowy kapelmistrz — Alojzy Thomys i prezes zespołu — Józef Ciurus. Podczas gdy pierwszy robił wszystko, aby podnieść poziom gry zespołu — nie obeszło się bez odmładzających zmian kadrowych;

drugi z prawdziwą pasją „chodził” wokół spraw administracyjnych.

Prezes Ciurus, dziękując jednym za pomoc, a drugim za pracę, mówił o ambitnych planach Orkiestry na rok bieżący, m.in. o szkoleniu muzycznym młodzieży z ZSZ, nawiązywaniu dalszych kontaktów z orkiestrami dętymi w kraju oraz o koncertach, w tym galowym z okazji 65-lecia Orkiestry dla władz naszego miasta.

Głos zabierali również ci, którzy uwierzyli, że Orkiestra Dęta MPK może jeszcze dobrze grać... Dyrektor Tadeusz Trzmiel stwierdził, że niezaprzeczalnym osiągnięciem są efekty pracy Orkiestry w roku 1983. Nie tak dawno przecież zastanawialiśmy się, co zrobić, aby to muzykowanie u nas nie zamilkło. Był problem skąd wziąć ludzi, a dzisiaj zastanawiamy się już nad orkiestrą młodzieżową. Dyrektor podziękował wszystkim za olbrzymi wkład pracy. Podziękowania otrzymali także kierownik Działu Kultury, Sportu i Wychowania — Alina Sowińska i zastępca — Leopold Rolniak, którzy nie szczędzili dla spraw Orkiestry Dętej MPK czasu i pracy. (M.B.)

Przykład do naśladowania

Decyzją kolektywu wprowadzono w ZTP od 1 stycznia br. „pracowniczą kartę zaopatrzenia”, która obowiązuje w bufecie nr 2, mieszczącym się na terenie tego Zakładu. „Pracownicza karta zaopatrzenia” uprawnia do zakupu towarów deficytowych, nie objętych reglamentacją powszechną.

Niejednokrotnie pisaliśmy na łamach „Sygnałów MPK” o długich kolejkach, w biurze przy ulicy Brożka w oczekiwaniu na sprzedaż towaru — przeważnie mięsa poza reglamentacją. Jak nie trudno zauważyć, stoją zawsze te same osoby — zresztą w innych bufetach na terenie przedsiębiorstwa jest identycznie — i one to z tych towarów korzystają. Z dużym zadowoleniem przyjęli na przykład pracownicy biurowca MPK, sprzedaż herbaty i kawy na tzw. listy. Przynajmniej wszyscy sprawnie te produkty mogli zakupić. Dlaczego by nie wprowadzić więc wzorem ZTP i to we wszystkich zakładach takich kart zaopatrzenia, ważnych na cały rok.

Ręczymy za powszechną wdzięczność tych, którzy nie mają czasu na stanie godzinami przed okienkami bufetów, bo chcą uczciwie pracować. Przynajmniej każdy raz w miesiącu, bo właśnie na tej zasadzie opracowana jest „pracownicza karta zaopatrzenia”, będzie mógł kupić jakiś deficytowy towar, znajdujący się oczywiście w sprzedaży poza reglamentacją.

(M.B.)

UWAGA SZACHIŚCI!

Trwa półfinał mistrzostw szachowych ZKS „Tramwaj”. W turniejach rozgrywanych w środy, w Domu Tramwajarza, startuje 20 zawodników. Pierwsze dwie rundy przyniosły niespodziankę. Prawie wszyscy faworyci potracili już punkty. Walka o awans do pierwszej drużyny zapowiada się więc bardzo interesująco. Na razie w turnieju prowadzą zawodnicy o niższych kategoriach i o mniejszym stażu zawodnika.

Na temat sprzedaży artykułów przemysłowych w zakładach pracy zdania są podzielone: jedni twierdzą, że tylko w ten sposób ludzie „normalni” (bez przywilejów) i pracujący mogą coś kupić, inni, że to ogolanie rynku. Trzeba, niestety, szukać pośredniego między tymi opiniami rozwiązania.

Na szczęście, w naszym przedsiębiorstwie pralek i lodówek jeszcze nie było, chociaż domagano się tego. Prowadzono natomiast na giełdach sprzedaż bielizny damskiej i męskiej, damskich bluzek bawełnianych i niektórych asortymentów odzieży. Cel tych kiermaszy był jasny: jak najlepsze zaopatrzenie naszych pracowników. Niestety, nie udało się „zdobyć” takich ilości, by pracownicy bez ograniczeń mogli kupować także dla swych rodzin i to wywołało największe nieporozumienia. Towar dla poszczególnych zakładów był przydzielany na podstawie aktualnych list zatrudnienia z podziałem na mężczyzn i kobiety. Panowie nie mogli kupić tego, co noszą kobiety i na odwrót. Dla pań zajmujących się sprzedażą najgorszy był kiermasz z bielizną ciepłą w Czyżynach. Jego termin zbiegł się tam z Mikołajem. Panowie nie mogli zrozumieć, że nie mogą kupić dla swoich pań rajstop w mikołajowym upominku

Właściwie ta giełda była najnieprzyjemniejsza. Latały się nawet lzy (na szczęście?). Wzorowo natomiast przebiegała w Woli Duchackiej. Tu wszystko było przygotowane na medal. Były też — dziś wspominając — sytuacje komiczne, ot chociażby w biurze. Kolejka przed giełdowym stoiskiem ustawiła się na wiele godzin przed otwarciem. Kolejkowicze — wśród nich także panowie — byli świadkami

ubiegłym roku utargowano prawie 10 milionów zł. Przeliczając to na jednego pracownika średnio każdy mógł zaopatrzyć się za 12350 zł. Gdy dodamy do tego sorty za około 21300 zł — średnio na jednego pracownika rocznie, nawet przy siarczystych mrozach marznąć chyba nie powinniśmy. I pomyśleć, że i tak nie wszyscy mogli kupić to co chcieli i ile chcieli. Jak zdobywano towar na giełdy? To tak

ze śmiechem mówią o całej tej handlowej przygodzie. Robili to poza normalnymi swoimi obowiązkami. Przez ich ręce przepływały duże przecieży sumy pieniężne. Nie muszą chyba wyjaśniać o ich odpowiedzialności. Cieszą się, że czasem ktoś z pracowników zadzwoni i podziękuję. Mrówczą robotę rozdziału towarów wykonała Alicja Ostapowicz. Trzeba przyznać, iż mimo ciasnoty (nie było przecież specjalnych pomieszczeń), niezatrudniania dodatkowych pracowników Dział Gospodarki Odzieży przygotowany był do tego handlu należycie. Kierowniczka Zdzisława Proskórnika mówi, że tego typu działalność chcą i będą prowadzić. Trzeba tylko zgromadzić trochę towaru. Dzięki im za to. Na zakończenie gdyby tak zsumować to, co kupujemy z żywności na reglamentację, (często, często wiele rzeczy jest bez kartek) to w tym MPK wcale nie jest tak źle, ale też i służby socjalne pracują jak nigdy chyba dotąd.

Jak oceniają to pracownicy? No cóż, różnie. Jedni mają pretensje, że gatunek nie taki, innym cena nie odpowiada, są i tacy co... do koloru mają pretensje. Ogólnie jednak ludzie są zadowoleni, a o to przecież chodzi.

F. SERWIN

Bielizna na giełdzie

przygotowań. Znalazł się nawet taki, który mocno współczuł paniom z DGO dźwigającym ogromne pudła. Niestety, nie znalazł się ani jeden chętny do pomocy.

Z podziwem obserwowałam jak ze sprzedażą radzą sobie pani: Wanda Fiziel, Elżbieta Jarecka, Zyta Karman i Maria Kuprowska. Toż mogłyby im pozazdrościć, ba uczyć się od nich, doświadczonych sprzedawczyń.

Na 60 giełdach zorganizowanych w

jak z naszymi domowymi zakupami — różnie. Lwia część pochodziła jednak z przydziałów krakowskiego handlu, część rzeczy kupowano „w II Polsce”. Odktoś doniósł, że w Jędrzejowie można kupić halki. Pani Zyta Karman, bądź Maria Kuprowska pobierały zaliczkę i w drogę. Na szczęście informacje o możliwości zakupów bywały prawdziwe. Znamienne, że „nasi handlowcy” nie mieli manki. Rozmawiałam z tymi kobietami. Dziś

LISTY
OPINIE
POLEMIKI

„Wykolegowany patronat”

Zarząd Zwierzynieckiej Spółdzielni Mieszkaniowej w nawiązaniu do artykułu pt. „Wykolegowany patronat” opublikowanego w Waszym piśmie „Sygnały — MPK” nr 19 z dnia 15 XI 1983 r. przedstawia niniejszym swoje stanowisko w tej sprawie oraz aktualną informację dotyczącą całokształtu spraw związanych z przygotowaniem i realizacją budynków przy ul. Nowosądeckiej — Łużyckiej.

1. W dniu 11 VIII 1982 r. zostało zawarte Porozumienie pomiędzy:

— Zarządem Dzielnicowym Związku Socjalistycznej Młodzieży Polskiej Kraków-Podgórze,

— Zwierzyniecką Spółdzielnią Mieszkaniową,

— Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Krakowie

w sprawie przygotowania i realizacji budynków mieszkalnych w ramach patronatu ZSMP nad budownictwem mieszkaniowym.

2. Dyrekcja MPK pismem z dnia 11 VIII 1982 r. przekazała Zwierzynieckiej SM decyzję o przeznaczeniu lokalizacji przy ul. Nowosądeckiej — Łużyckiej (informacja o terenie nr 53/82) na realizację budynków mieszkalnych w ramach akcji patronackiej ZSMP (na zasadach określonych w porozumieniu, o którym mowa w pkt. 1).

3. Zwierzyniecka SM podejmując się funkcji bezpośredniego inwestora bezpośrednio, wystąpiła pismem z dnia 12 VIII 1982 r. Ldz. TI/1957/82 do Zarządu Rozbudowy Krakowa, z prośbą o wskazanie inwestora zastępczego.

4. W międzyczasie Spółdzielnia nasza podjęła działania na celu zdobycia niezbędnych informacji dotyczących spraw terenowo-prawnych i projektowych. Efektem tego była wizja w terenie z udziałem inwestora zastępczego — DRMK II, MPK, Biura Projektów „Inwestprojekt”, Zwierzynieckiej SM w dniu 21 X 1982 r., zakończona spisaniem protokołu, jak również rokowania przedumowne w dniu 17 XI 1982 r. w sprawie opracowania dokumentacji technicznej.

5. Już w dniu 24 VIII 1982 r., Zwierzyniecka SM na wniosek MPK zleciła inwestorstwo zastępcze DRMK II (pismo Ldz. TI/2064/82, mimo że oficjalna pisma decyzja Zespołu Koordynacyjnego przy Zarządzie Rozbudowy Krakowa została wydana w dniu 1 IX 1982 r.

6. MPK w dniu 15 VIII 1982 r. przekazało nam pismo z propozycjami struktury mieszkań.

7. DRMK II pismem z dnia 24 VIII 1982 r. Ldz. E-2/II/693/82 przyjęła nasze zlecenie na pełnienie funkcji inwestora zastępczego.

8. Dnia 13 IX 1982 r. odbyła się w DRMK II narada — z której sporządzono protokół w sprawie ustalenia warunków przygotowania do realizacji w/w inwestycji, jak również wzajemnej współpracy w tym temacie.

9. Następnym etapem naszych działań było podpisanie w dniu 30 IX 1982 r. Porozumienia wstępnego o pełnienie funkcji inwestora zastępczego między Zwierzyniecką SM a DRMK II.

10. MPK w dniu 5 XI 1982 r. wystąpiło pismem do Przewodniczącego Rady Patronackiej Wiceprezidenta Miasta Krakowa dr inż. A. Żmudy, o zgodę na zmianę zasad opracowywania części wkładu mieszkaniowego. Równocześnie dyrekcja MPK zobowiązała się do opracowania aneksu do regulaminu opracowania wkładu mieszkaniowego.

11. Również Zwierzyniecka SM w tym samym dniu, tj.

5 XI 1982 r. wystąpiła z pismem w powyższej sprawie do Zarządu Krakowskiego ZSMP — (organizatora patronatu ZSMP — Porozumienie pomiędzy ZK ZSMP, Wojewódzką Spółdzielnią Mieszkaniową oraz Zarządem Rozbudowy Krakowa z dnia 11 VI 1982 r.) — nie uzyskując do chwili obecnej odpowiedzi o zajętych stanowiskach.

12. DRMK II przesłała w dniu 9 XI 1982 r. (pismo Ldz. TI/II/02/951/82 do Zarządu Rozbudowy Krakowa, harmonogram przygotowania inwestycji informując o tym równocześnie MPK. Harmonogram przedstawiał się następująco: • informacja o terenie — VIII 1982 r., • podkłady — sytuacyjno-wysokość — XII 1982 r., • dokument. geol.-inżynierska — V 1983 r., • wskazanie generalnego wykonawcy — II 1983 r., • decyzja MIWRI — III 1983 r., • opinia terenowo-prawna — V 1983 r., • opracowanie ZTE — VII 1983 r., • zatwierdzenie planu realizacyjnego — IX 1983 r., • zatwierdzenie ZTE — XI 1983 r., • opracowanie PT — sukcesywnie XII 1983 r. — VI 1984 r., • nabycie terenu — VI 1984 r. Do chwili obecnej żadna ze stron nie wniosła uwag do w/w harmonogramu.

13. Na naradzie w dniu 22 XII 1982 r. z udziałem przedstawicieli Zwierzynieckiej SM, MPK, ZK ZSMP i ZD ZSMP Kraków-Podgórze zobowiązano ten ostatni, ażeby wystąpił z wnioskiem do Wojewódzkiego Związku Spółdzielni Mieszkaniowych, w sprawie akceptacji KBM — N. Huta, jako generalnego wykonawcy na omawianą lokalizację. W tym miejscu należy wyjaśnić, że w określonej i specyficznej sytuacji na krakowskim rynku inwestycyjno-budowlanym, generalnym wykonawcą nie powinno być przedsiębiorstwo realizujące jako podstawowe zadania planowe budownictwa powszechne. Takim wykonawcą — wskazywaliśmy nam przez MPK — jest KBM — Nowa Huta. Znając te uwarunkowania MPK uporczywie podtrzymywało swoje stanowisko odnośnie generalnego wykonawcy. Do chwili obecnej proponowany przez MPK — KBM — Nowa Huta nie wypowiedział się w tej sprawie.

14. Zwierzyniecka SM poinformowała pismem z dnia 14 II 1983 r. Ldz. TI/766/83 Zarząd Rozbudowy Krakowa o przeprowadzeniu rozmów z MPK w sprawie regulaminu pracy uczestników akcji i o propozycji przedstawienia przez ZK ZSMP w porozumieniu z Dyrekcją MPK całokształtu spraw związanych z tą lokalizacją na najbliższym posiedzeniu Rady Patronackiej.

15. W dniu 5 VIII 1983 r. odbyła się w „Inwestprojekcie” — który jest wykonawcą dokumentacji technicznej — Rada Techniczna w sprawie zaopiniowania ZTE.

16. Zwierzyniecka SM stwierdziła, że dyrekcja MPK podjęła z niezrozumiałych przez nas powodów rozmowy z innymi inwestorami dla tego samego zadania. Celowo lub przypadkowo nie poinformowano partnerów porozumienia o podjętych działaniach. Organizowane były narady bez powiadomienia i udziału Zwierzynieckiej SM. W związku z tym wystąpiliśmy do DRMK II z pismem w dniu 22 X 1983 r. Ldz. TI/3383/83 o informowanie nas o terminach i miejscu odbywających się narad dotyczących naszej inwestycji, protestując przeciwko tego rodzaju praktykom ze strony MPK. Równocześnie wyśtosowaliśmy w dniu 25 XI 1983 r. pismo do Dyrektora MPK przedstawiające stanowisko Zarządu Zwierzynieckiej SM w świetle zaistniałych faktów.

17. W dniu 25 XI 1983 r. w lo-

kału Zwierzynieckiej SM odbyła się kolejna narada (na której nie było mimo zaproszenia przedstawicieli MPK), poświęcona omówieniu całokształtu zagadnień związanych z przygotowaniem i realizacją w/w budynków patronackich. Spisana notatka służbowa z tej narady, której odpis przesłaliśmy dyrekcji MPK, przedstawia aktualny stan przygotowania tej inwestycji do realizacji.

W całym omawianym okresie Spółdzielnia kontynuowała działalność związaną z przygotowaniem i realizacją tej inwestycji, jak: wystąpienie do WZSM o ujęcie w spisie zadań na przydzielenie kredytu średnioterminowego, oraz wystąpienie do banku o udzielenie kredytu średnioterminowego na przygotowanie inwestycji, sporządzanie sprawozdań, bieżącą działalność koordynacyjną itp.

W świetle przedstawionych faktów (dokumenty do wglądu) Zarząd Zwierzynieckiej SM wywiązał się do tej pory z wszystkich przyjętych zobowiązań.

Stan faktyczny procesu przygotowania inwestycji do realizacji — wynika to z opracowanych już i będących w posiadaniu inwestora elementów dokumentacji technicznej, tj. koncepcji i ZTE — jest zgodny w sensie merytorycznym i terminowym z przedstawionym w dniu 9 XI 1982 r. Zarządowi Rozbudowy Krakowa harmonogramem przygotowania inwestycji. Potwierdza to również notatka z narady z dnia 25 XI 1983 r.

Zaskakującym dla nas jest fakt podania przez autora artykułu „Wykolegowany patronat” do wiadomości wielotysięcznej załogi Waszego przedsiębiorstwa informacji, nie znajdujących potwierdzenia w stanie faktycznym. Tym większe nasze zdziwienie budzi fakt, że przedstawiono to bez próby skonfrontowania informacji ze źródłową dokumentacją inwestora.

Niezrozumiała dla nas jak dotąd jest motywacja postępowania autora artykułu wprowadzającego w błąd opinie załogi Waszego przedsiębiorstwa. W świetle przedstawionych faktów, oraz przytoczonych dokumentów będących w posiadaniu Zwierzynieckiej SM, dziwi nas stwierdzenie w w/w artykule: „...pojawili się kłopoty objawiające się brakiem zainteresowania ze strony Spółdzielni Mieszkaniowej „Zwierzyniecka” — naszym zdaniem zupełnie bezpodstawne.

Uprzejmie prosimy anonimowego autora artykułu o podanie nam stwierdzonych przypadków braku zainteresowania ze strony Spółdzielni.

Delikatnie mówiąc, mija się z prawdą stwierdzenie autora artykułu, iż: „...służby techniczne przedsiębiorstwa... zleciły projekt budynku”. Stosownie do przyjętych ustaleń uczynił to w naszym imieniu inwestor zastępczy — DRMK II. Mija się też z prawdą stwierdzenie autora artykułu, iż dyrekcja MPK czeka z gotową dokumentacją i gotowym placem budowy na realizację budynków.

Gdyby autor artykułu miał na celu podanie rzetelnych informacji załozce MPK, to winien napisać, iż dokumentacja techniczna i terenowo-prawna pozwalająca na rozpoczęcie budowy będzie ukończona w miesiącu czerwcu 1984 r. zgodnie z harmonogramem, o którym mowa wyżej. Do chwili obecnej żadna z zainteresowanych stron nie zakwestionowała ustaleń zawartych w w/w harmonogramie. Warunkiem rozpoczęcia budowy jest również zapewnienie finansowania. Uruchowienie finansowania wymaga akceptacji WZSM stwierdza-

jącej zgodność działania stron z przyjętymi zasadami pozaplanowego budownictwa mieszkaniowego pod patronatem ZSMP, oraz nieangażowanie na wykonawcę przedsiębiorstwa realizującego jako swoje podstawowe zadania, ujęte w planie podstawowym budownictwa miejskiego województwa krakowskiego.

Nie nam jak dotąd nie wiadomo o rzekomej rezygnacji dyrekcji MPK ze współpracy ze Zwierzyniecką SM, o której mowa w artykule. Może to mieć miejsce jedynie na warunkach i zasadach określonych w zawartej umowie.

Pomimo czynionych z naszej strony starań oraz przyjętych ustaleń, MPK do chwili obecnej nie przedstawiło nam propozycji generalnego wykonawstwa.

Jako inwestor tego typu budownictwa, informowaliśmy wielokrotnie dyrekcję MPK o ofertach składanych nam przez inne przedsiębiorstwa współpracujące z nami i możliwości podjęcia wspólnych działań dla realizacji obiektów.

Uprzejmie prosimy o spowodowanie, aby autor artykułu podał nam źródło informacji oraz określił istotę znaczenia słowa „wykolegowany” zamieszczonego w tytule artykułu. Jest ono naszym zdaniem niezrozumiałe i nieczytelne. Chcielibyśmy, znając stanowisko autora w tej sprawie, ustosunkować się do samego tytułu artykułu.

Istotą działania i funkcjonowania spółki patronackiej jest aktywna i czynna działalność wszystkich jej uczestników, mająca na celu wspólne przygotowanie i realizację budynków pod patronatem ZSMP w ramach budownictwa pozaplanowego. Inspiratorem i koordynatorem akcji jest organizacja ZSMP. Zwierzyniecka SM spełnia funkcję inwestora bezpośredniego, zabezpieczając zgodność podejmowanych działań z

obowiązującymi przepisami budowlanymi, finansowymi itp. Efekt wspólnego działania zależy od aktywności wszystkich uczestników oraz pełnej realizacji przyjętych na siebie zobowiązań.

Dotyczy to również i przede wszystkim organizacji ZSMP i jej ogniw obejmujących swym patronatem poszczególne przedsiębiorstwa. Stworzono optymalne warunki dla wykorzystania dodatkowych inicjatyw społecznych, zmierzających do uzyskania dodatkowych efektów mieszkaniowych w określonych warunkach.

Niestety, poza działaniem Zwierzynieckiej SM i częściowo dyrekcji MPK, obserwujemy jak dotąd umiarkowaną aktywność patronującej tym poczynaniom organizacji ZSMP MPK.

Nasze zdziwienie i zaniepokojenie budzi fakt zamieszczenia w Waszym piśmie zniekształconego obrazu podejmowanych działań.

Prosimy o zamieszczenie na łamach Waszego pisma naszego stanowiska określonego w niniejszym piśmie w całości, jako odpowiedź autorowi artykułu, a przede wszystkim dla rzetelnego poinformowania pracowników MPK w tej sprawie. Nie wyrażamy zgody na publikowanie fragmentów pisma.

Prezes Zarządu
KAZIMIERZ GOSZCZYCKI

Od redakcji: Jesteśmy najdalej od konfliktowania dwu instytucji — MPK i „Zwierzynieckiej” — w sprawie tak ważnej, jak budownictwo mieszkaniowe i publikacja naszego współpracownika, chcielibyśmy jedynie zaznaczyć konieczność przyspieszenia działań.

Dokładna lektura listu prezesa Goszczyckiego skłania nas do „wywołania do tablicy” osób związanych z tym patronatem. Panowie, prosimy o dogadanie się i o dokładne informacje dla naszych Czytelników.

★

SZANOWNA REDAKCJO!

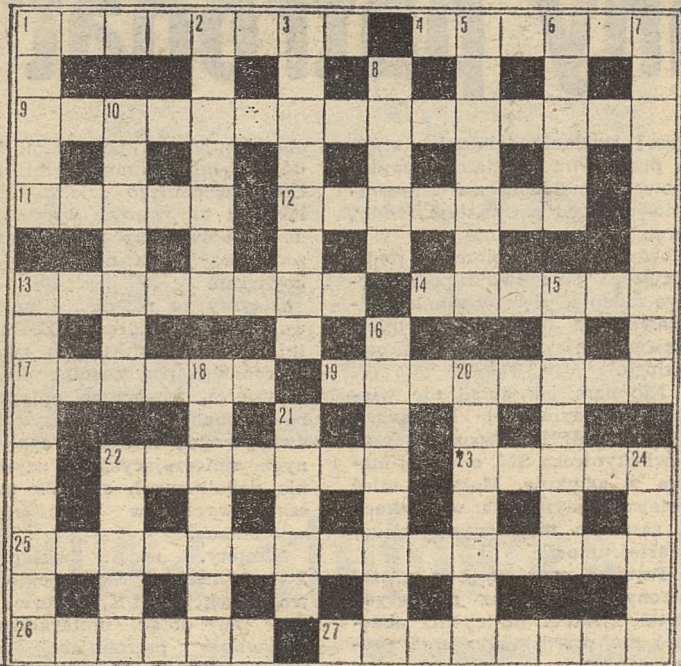
W „Sygnałach” nr 21 umieściłaś artykuł Adama Lacha nt. odznaczeń „Zasłużony Pracownik MPK”. Po przeczytaniu nasunęły mi się pewne refleksje, a nawet pretensje w stosunku do osób z mojego otoczenia. Otóż, jest np. zwyczaj wprowadzony w naszym przedsiębiorstwie, że na jubileusze 10, 15, 20, 25, 30- i więcej lat, każdy z pracowników wręcza się dyplomy, w zależności od lat, każdy w innym kolorze. Może ktoś, kto je otrzymuje ma też przyjemność powiesić je sobie w domu, inny, jeśli jest pracownikiem administracyjnym w pomieszczeniu służbowym, inny znowu schowa je po prostu w domu — to jest już indywidualna sprawa każdego uhonorowanego. Ale, tu mam właśnie wspomniane pretensje do osób z mojego otoczenia. Jeśli już dyplomy te wręcza się, winny one być wręczone bezwzględnie wszystkim, którzy są do tego uprawnieni i winny być wydawane we właściwym czasie, a nie po nabraniu mocy urzędowej w biurku pracownika sekcji osobowej, a następnie w ramach porządkowania szaf czy szuflad wydawane pracownikom.

Następna sprawa dyskusyjna to problem np. taki: Pan, nazwijmy go X, pracował w przedsiębiorstwie komunikacyjnym a więc resortowym — WPK, w innym mieście i „służbowo” (tak się to wtedy nazywało) przeniesiony został do MPK w Krakowie. Ogólnie w komunikacji pracuje 25 lat, w Krakowie przeszło 10. Jak do tej sprawy — w odniesieniu do wspomnianego na wstępie artykułu p. Lacha — ustosunkuje się Rada Pracownicza MPK? Prosiłbym o wyjaśnienie tej kwestii.

(Nazwisko znane Redakcji)

Tym razem — pijany kontroler

Kontrolując technikę jazdy jednego z kierowców autobusowych, główny instruktor techniki ruchu, Stefan Nieć trafił na następujące zajście: do kierowcy zgłosił się pasażer z prośbą o interwencję. Mianowicie, kontroler mimo posiadanego przez pasażera ważnego biletu chciał go ukarać mandatem w wysokości 600 zł. Pasażer skasował bilet zaraz po wejściu do autobusu, a przy kontroli pomyłkowo okazał najpierw kartę ze znaczkiem za 300 zł. Ponieważ pasażer uznał, że kontroler jest w stanie nietrzeźwym, interweniował u kierowcy, który całą sprawę przekazał do rozstrzygnięcia obecnemu akurat instruktorowi. Okazało się, że pasażer miał rację. Niestety, kontroler społeczny nr służbowy S-67 był w stanie nietrzeźwym. Prawda tym smutniejsza, że kontrolerem okazał się pracownik MPK. Nie cieszył się on długo uprawnieniami wykonywanymi czynności kontrolnych — posiadał je zaledwie... osiem dni. Funkcja Społecznego Kontrolera Cywilnego nie może być sprawowana przez nieodpowiedzialnych ludzi i nie mogą oni przynosić ujemny przedsiębiorstwu. Dlatego każde nadużywanie uprawnień, a szczególnie ich wykonywanie w stanie nietrzeźwym jest równoznaczne z ich odebraniem. (t)



POZIOMO: 1. Człowiek po-
dejmujący się za pieniądze u-
slug niegodnych, 4. Naczynie
na mleko, 9. Pracownik teatru,
filmu, 11. Poświadczenie, za-
świadczenie, 12. Słynny amery-
kański wodospad, 13. Niechęć,
pretensja, 14. Królewska gra,
17. Kąt między kierunkiem
północy, a danym kierunkiem,
mierzony zgodnie z ruchem
wskazówek zegara, 19. Materiał
na świecę, 22. Zarys, szkic,
struktura, 23. Silne podniecie-
nie, wzburzenie, 25. Opis cech
zewnątrznych i wewnętrznych
osoby, 26. Do golenia, 27. Pol-
ski dolar.

PIONOWO: 1. Naród, narodo-
wość, 2. Miasto w woj. ślup-
skim nad rzeką Studnicą, 3.
Zamiar, zamiar, 5. Dudziarz,
6. Kapłanka ze świątyni Apol-
lina, przepowiadająca przy-
szłość, 7. Podpora architekto-
niczna w kształcie postaci ko-
biecej, 8. Król Troi, 10. Włos-
kie Tatry, 13. Przystosowanie
działa literackiego na potrzeby
teatru, filmu, 15. Grymasy, hu-
mory, dasy, 16. Symbol władzy
biskupiej, 18. Akt prawotwó-
rczy, 20. Bojowy środek trują-
cy, 21. Skala... pod Krakowem,
22. Celsjusz lub Beauforta,
24. Pontyfikalne nakrycie gło-
wy papieża.

Rozwiązania prosimy nadsy-
łać pod adresem Redakcji.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI 16

POZIOMO: widelec, szelest,
zдание, konina, rupia, rybka,
krach, premier, wanna, Zetor,
solista, poncz, kolon, senat, gór-
nik, aparat, sklepka, Kalenik.

PIONOWO: Międzynarodówka,
Zelnik, feler, rzeka, usankcjo-
nowanie, apasz, krzak, Cannes,
onager, skoki, talar.

Nagrodę wylosował **Roman
Kolasa.**

Rozwiązanie krzyżówki świętecznej

POZIOMO: pożar, koronka,
kasar, Ufa, tor, arden, lokator,
ziele, zmora, mucha, szczeniak,
kornik, impuls, masło, rektor,
serwal, Pasternik, zdanie, Ali-
son, rysak, krajak, korona, a-
rogancja, świat, Raksa, indor,
panewka, wydra, aga, iza, klaps,
katusza, Lotna.

PIONOWO: placz, karczek,
ścisł, Mao, rów, żądło, rekla-
ma, India, runda, taras, skar-
petka, kalosz, rzepak, maser,
rokoż, granit, ekstensja, na-
tron, nerwus, ognik, atrapa,
jakala, kioskarka, krzem, ry-
wal, szewe, urwisko, kadet, hol,
Nil, rzeka, salonka, agawa.

HASŁO: Wesołych świąt pra-
cownikom MPK życzy redak-
cja.

Nagrody wylosowali: Eleono-
ra Dziewońska, Włodzimierz
Budziosz i Barbara Półtorak.
Do odebrania w Redakcji.

Podstuchane w tramwaju:

— Proszę zgodzić, ile ja mo-
gę mieć lat? — kokieteryjnie
pyta współpasażerów mocno le-
ciwa dama.

Mężczyźni kurtuazyjnie od-
mładzają damę, jak tylko mogą,
tylko jeden nie się nie odzywa.

— A pan ile mi da? — nie
wytrzymuje jejność.

— To jeszcze nie ma pani do-
syć?

★

W Szkocji bandyci napadli
na podmiejski autobus i meto-
dycznie pozbawiają wszystkich
pasażerów kosztowności i gotów-
ki. Jeden z jadących wyjmując
dziesięć funtów i zwraca się do
kolegi:



— Masz George, byłem ci je-
winien...

★

Lekarz w czasie badania okre-
sowego do motorniczego:

— Niestety, pański wzrok
znacznie się pogorszył, nie bę-
dzie pan mógł dalej wykonywać
swego zawodu.

— A czy to prawda, że wzrok
może się poprawić, jeśli je się
dużo marchewki?

— A jakże, prawda. Czy wi-
dział pan kiedy królika w oku-
larach?

★

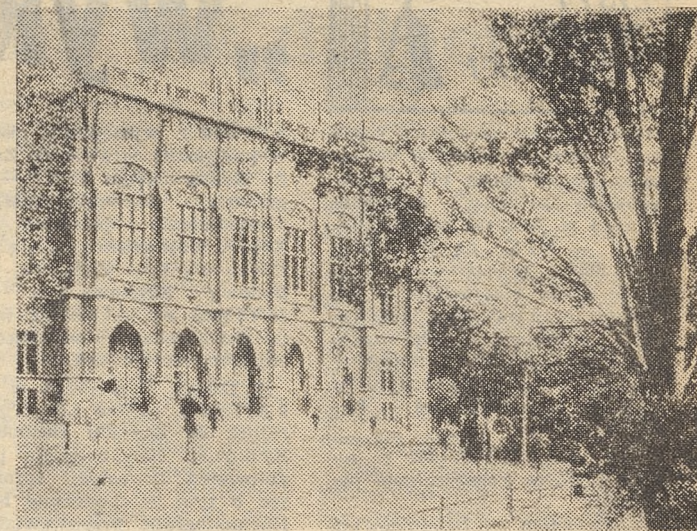
Kierownik do pracownicy biu-
rowej:

— Ma pani miesiąc zaległości
w pracy, natomiast w przerwach
na herbatki i staniu w kolejce
po zakupy wyprzedziła pani ka-
lendarz o dwa miesiące.

★

W naszej stołówce mamy dwa
rodzaje konsumentów — wyja-
śnia kierowniczką reporterowi
„Sygnał” — pierwsi to ci,
których żony nie gotują, drudzy
zaś to ci, których żony gotują...

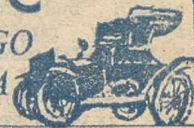
Kraków — początek wieku



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Oby nie tylko od święta

z ULIC
NASZEGO
MIASTA



Pierwszy dzień świąt Boże-
go Narodzenia. Godzina 9.40.
Autobus linii „105”, podąża w
kierunku Głównego Dworca. Z
przystanków zabiera „pasaże-
rów. Nie jest ich tak dużo, jak
w dzień powszedni. Nic w tym
dziwnego, że po trudnym
przedświątecznym tygodniu,
pełnym bieganiny po sklepach,
niewiele osób opuściło już swe
domy.

Na przystanku przy Al. 29
Listopada, usytuowanym tuż
przy blokach osiedla kolejarzy,
wchodzi do autobusu nieco
większa grupa ludzi. Znajomi,
być może nawet sąsiedzi. Skła-
dają sobie życzenia... zdrowych,
spokojnych świąt i... lepszego
niż ten nowego roku. Rozmo-
wa toczy się w pogodnym, mi-
łym nastroju... o pogodzie, że
wcale nie jest tak, jaka być
powinna podczas tych zimo-
wych świąt, że może to i do-
brze a może i źle, bo mniej
zdrowo, i o tym także, że je-
dnej pani udał się tort mako-

wy według taniego przepisu
drugiej pani.

Dojeżdżamy do przedostat-
niego przystanku. Kierowca
zatrzymuje wóz. Część pasaże-
rów wychodzi. Jedną z pań
puka lekko w szybę kabiny
kierowcy, a kiedy zostają one
uchylone, składa prowadzące-
mu pojazd życzenia... „zdro-
wych, spokojnych świąt, a w
nowym roku szczęść Boże w
pracy”. Kierowca człowiek
młody z zażenowaniem dzięki-
je. Pasażerka wysiada. Auto-
bus rusza. Pozostaje jakiś mi-
ły niecodzienny nastrój.

Najwłaściwsze słowo na je-
go określenie, to właśnie „nie-
codzienny”, bo na co dzień by-
wa często inaczej. Mniej spo-
kój, więcej nerwów, no
i słowa nie te, które być po-
winni. Człowiek człowiekowi
różnym przeciw bywa. A tak
by się chciało, by życzliwość
i zrozumienie nie tylko od
święta ludzi nawiedzały i to
po obu stronach drzwi kabiny
„ikarus”. (M. B.)

BĘDZIE LEPSZA KOMUNIKACJA

Puławy mają obecnie siedem
stałych linii miejskiej komu-
nikacji, które są obsługiwane
przez 25 autobusów. Jest to
liczba niewystarczająca i
mieszkańcy miasta nie zawsze
są zadowoleni z komunikacji,
gdyż zbyt często przychodzi
im długo czekać na po-
jazd, które w dodatku w go-
dzinach szczytu są zawsze bar-
dzo przepełnione. Przyszły rok
powinien jednak przynieść
pewną zmianę na lepsze, jako
że Puławy mają otrzymać 10
nowych autobusów.

TROCHĘ HISTORII I WSPÓŁCZESNOŚCI

Pierwsza na świecie linia ko-
lejkii podziemnej o napędzie
parowym została oddana do
eksploatacji w Londynie przed
120 laty. Pierwszą linię metra
o trakcji elektrycznej zbudowa-
no również w stolicy Anglii
w 1890 r. (w głębokim wyko-
pie), a dalsze linie powstały w
Budapeszcie (1896.), Glasgow
(1897 r.), Wiedniu (1898.) i w
Paryżu (1900 r.). Najgłębsze,
a więc takie, których tory
przebiegają ok. 30 metrów pod
ziemią, znajdują się w Londy-
nie, Moskwie i Sztokholmie.
Z metra korzystają obecnie
pasażerowie 23 miast w 16 kra-
jach Europy, a niebawem do-

łączy do nich Warszawa. Jest
to najszybszy najwygodniejszy
środek miejskiej komunikacji.
Np. metro w Kijowie osiąga
średnią prędkość 38 km na
godz., w Londynie 34 km, w
Nowym Jorku i Sztokholmie
ok. 32 km/godz.

TAXI ZA PETRODOLARY

Londyńska firma Squareley,
specjalizująca się w produkcji
charakterystycznych dla bry-
tyjskich ulic czarnych „taxi”

tej samej taksówce, w któ-
rej poznali się przed rokiem.
Wsiadli do niej na postój,
gdy okazało się, że jadą w
tym samym kierunku...

NOWA GENERACJA POJAZDÓW Z SANOKA

Załoga Sanockiej Fabryki
Autobusów ma na swym kon-
cie sporo osiągnięć. Wytwa-
rzany tam obecnie model au-
tobusów typu „Autosan” na-
leży od wielu lat do podstawo-
wych środków transportowych

nową generacją pojazdów 10-
11- i 12-metrowych, typu „Au-
tosan H-10”. Kilkanaście
egzemplarzy tych autobusów
przeszło już pomyślnie próby,
które wykazały, że nowe po-
jazdy są bardziej ekonomiczne
w eksploatacji.

BUDOWA PIERWSZEGO METRA W AFRYCE

Budowa pierwszego w Afry-
ce metra rozpoczęła się nie-
dawno w Kairze. Według har-
monogramu prac pierwsza li-

nię, zaś należność za prze-
jazd jest uzgadniana pomię-
dzy kierowcą a pasażerem w
cenie od 6 do 8 forintów za
kilometr w zależności od
marki wozu. Najciekawsze w
tym rozwiązaniu jest jednak
to, że w ciągu kilku miesię-
cy funkcjonowania tego spo-
sobu rozliczeń do tamtejszego
związku rzemiosła nie wpłynę-
ła ani jedna skarga z po-
wodu zawyżonej ceny za
przejazd. Wszyscy są zadowo-
leni, może więc jest to spo-
sób na uczciwość i brakują-
ce taksometry?

NOWY MODEL „IKARUSA”

Węgierskie zakłady „Ika-
rus” w Szekesfehervar rozpo-
częły produkcję nowego mo-
delu autobusu. Różni się on
od poprzedniego tym, że jest
wygodniejszy i pojemniejszy.
Nowy „ikarus” jest dłuższy o
metr, dzięki czemu przybyło 8
miejsc siedzących. Pojazd zo-
stał wyposażony w nowoczes-
niejszy system wentylacji.
Modernizacja autobusów z
uwzględnieniem życzeń od-
biorników stała się już tradycją
węgierskiego przedsiębior-
stwa. Z taśm montażowych
„Ikarusa” schodzi obecnie ok.
200 różnych modeli autobu-
sów, cieszących się dużym
wzięciem na całym świecie.

(Oprac. I-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



opracowała nowy, ekskluzy-
wny model taksówki specjalnie
dla arabskich krajów nafto-
wych. Pojazd wyposażony jest
w telewizor, aparaturę do przy-
rządzania koktajli, system wen-
tylacyjny, zaś wykończenia
wnętrza wykonane są z dREW-
NA ORZECHOWEGO. Cena egzem-
plarza tych luksusowych „taxi”
których na Bliski Wschód wy-
eksportowano już kilkadziesiąt
wynosi 25 tys. dolarów

ŚLUB W TAKSÓWCE

Ślub w taksówce zawarła
pewna młoda para z Mon-
trealu. Ceremonia odbyła się
na życzenie narzeczonych w

jakimi dysponuje PKS i w
wielu naszych miastach miej-
skie przedsiębiorstwa komuni-
kacyjne. W br fabryka do-
starczy 3200 sztuk tych pojaz-
dów, które wprawdzie nie są
najlepiej dostosowane do po-
trzeb komunikacji miejskiej,
ale jednak zaspokajają najpil-
niejsze potrzeby wielu miast.
Jednak kolektyw pracownicy
fabryki zdaje sobie sprawę, że
Polsce potrzebny jest nowo-
czesny autobus, gdyż koopera-
cja „Jelcza” z „Ikarusem” też
nie zaspokoi wszystkich po-
rzeb, i pracuje nad nowym
modelem. Obecnie zaawanso-
wane są prace projektowo-
konstrukcyjne i badawcze nad

nią kolejkii podziemnej w sto-
licy Egiptu ma być otwarta
w początkach 1986 roku. Jed-
nak tamtejsza prasa wyraża
obawy, czy jest to realne, gdyż
już obecnie prace są bardzo
opóźnione w stosunku do prze-
widywanych terminów.

TAKSÓWKI BEZ TAKSOMETRÓW

Po ulicach węgierskich
miast jeździ coraz więcej tak-
sówek bez taksometrów. bo-
wiem nowe zarządzenie zwal-
nia prywatnych taksówkarzy
od obowiązku stosowania te-
go urządzenia. W samej sto-
licy Węgier jeździ obecnie
250 taksówek bez licznika o-