

SYGNAŁY

DWUTYGODNIK

ZAKŁOGI MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA
KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

Nr 5 (250)
15 III 1984

Rok X
Cena 3 zł

Tę propozycję gorąco popieramy

„Ostatni tramwaj”

Motorniczym i rewizorom przechodzącym na rentę czy emeryturę po wielu latach pracy powinno Przedsiębiorstwo zorganizować ostatni dzień pracy z wielką pompą, galą i publicznie.

W niedzielne przedpołudnie, gdy pasażerowie odświeżni i grzeczni, trzeba by na torowiska Krakowa wypuścić umyty, sprawny, zieloną i chorągiewkami wystrojony „ostatni tramwaj”.

W prasie wcześniej należałoby ogłosić, że w najbliższą niedzielę przez miasto jeździć będzie specjalny pociąg, który po raz ostatni, z leżką w oku prowadzi odchodzący z pracy motorniczy.

Jeździć tym tramwajem można będzie za darmo. Jeśli nawet będzie w nim mundurowy rewizor, to po raz pierwszy wiać nie trzeba, bo

on też służbowo jedzie po raz ostatni. Można go obejrzeć i więcej przed nim nie pękać.

Koledzy drogich odchodzących przysliby w pełnej gali przejechać się z nimi i pożegnać. Popatrzeć, bo może to ostatni co tak tramwaj wodzi?

„Ostatni tramwaj” byłby przywilejem dla tych, co najdłużej i najlepiej pracowali.

Pomysł nie jest mój, tylko francuskich kolejarzy.

Uważam, że znacznie lepszy pomysł ściągnąć ten pomysł, niż ściągać „berlieta”.

Z równą pompą i leżką w oku wypuściłabym w pożegnalny kurs wagon „N”, który już nie długo odjedzie do historii miasta.

MARTA MICHAŁOWSKA

Nasz delegat na Krajową Konferencję PZPR

W dniach, gdy ten numer „Sygnałów” dotrze do rąk czytelników, odbywać się będzie w Warszawie Krajowa Konferencja Delegatów PZPR. Pragniemy przypomnieć, iż delegatem z MPK na IX Zjazd PZPR był naczelny dyrektor przedsiębiorstwa **TADEUSZ TRZMIEL**. Jak wiadomo, delegaci zachowali swoje mandaty na całą kadencję, toteż właśnie dyrektora Trzmieła spotkał zaszczyt uczestniczenia w Krajowej Konferencji.

Chociaż znane będą z prasy codziennej relacje z Konferencji, obiecujemy, że zwrócimy się do naszego delegata po jego powrocie z prośbą o osobiste wrażenia i prześlemy je w następnym numerze. A na razie życzymy owocnych obrad.

(x)

Płace '84 (5)

Podsumowanie decyzji styczniowych

Niejak poza protokołem, w ramach rozdzielonych już środków na poszczególne pioniny, zakłady, trwają jeszcze zarówno drobne kosmetyki płacowe, lub też szerzej, opracowuje się własne, silne motywacyjnie systemy płacowe (np. w ZTO). Czas na podsumowanie dotychczasowych dokonań. Ukazało się już zbiorcze zestawienie, obliczające skutki finansowe regulacji stawek, dodatków oraz przeszerogowań pracowników MPK z mocą od 1.01.84 r. Ogólnie wynoszą one dla 7.019 osób 6.304.213 zł mie-

sięcznie (898 zł na 1 pracownika), a 75.650.556 zł rocznie (wg. innego wyliczenia, o czym niżej — 74.450 tys. zł). Przypomnijmy, iż na kwoty te składają się głównie skutki regulacji siatek płac (2.259.228 zł mies. — 27.110.736 rocznie dla 2.537 osób, co daje średnią regulowanym 890 zł) oraz przeszerogowań (2.699.823 zł mies. — 32.397.876 zł r., płaca wzrosła przeszerogowanym o 1.174 zł) — dają one łącznie ponad 59,5 mln zł. Szacuje się, iż dla prowadzących pojazdy z tytułu wprowadzenia podwyższonego normatywu

placowego za pracę w dni wolne i dodatku za przerywany czas pracy oraz wyrównania motorowym do maksymalnej wysokości premii regulaminowej i dodatków eksploatacyjnych — na skutki tych decyzji przeznaczyć trzeba 16.041.944 zł. Wg. innego, bardziej ostrożnego szacunku Działu Płac kwota ta wynosić będzie 14.940 tys. zł. Kłopoty z obliczaniem skutków finansowych są zrozumiałe — powyższe wyliczenia nie uwzględniają ani podjętych już w międzyczasie decyzji o

(Dokończenie na str. 2)



Kobietom z Zakładu Eksploatacji z Płaszowa uroczystości związane z ich świętem uprzyjemniał góralski zespół regionalny pod kierownictwem Mieczysława Piątka. (O najwspanialszych ze wspaniałych piszemy na str. 4 i 5).
Fot. Stanisław Tyran

MNOŻĄ NAM SIĘ OSTATNIO JUBILEUSZE W ŚRODKACH MASOWEGO PRZEKAZU OGÓLNE RZECZ UJMIAJĄC, BO TO I 500. WYDANIE MAGAZYNU „JUTRO PONIEDZIAŁEK” I 1000. WYDANIE „PRAWA I ŻYCIA”, 35-LECIE „GAZETY KRAKOWSKIEJ”, NO I W KOŃCU W 10. ROKU UKAZYWANIA SIĘ „SYGNAŁÓW MPK” JAKO NUMERU STAŁEGO MAMY 250. ICH WYDANIE. WPRAWDZIE SKROMNIE TO WYGLĄDA W GRONIE WYMIEŃIONYCH TU JUBILATÓW, ALE BIORĄC POD UWAGĘ, ŻE TO DWUTYGODNIK, NIE MA POWODÓW DO KOM-

PLEKSÓW. JAKA BYŁA NASZA GAZETA? CHYBA RÓŻNA. JAK RÓŻNE CZASY, W KTÓRYCH WYCHODZIŁO

nie postanowiliśmy, że wprowadzimy „na roboczo”, nie przeoczymy jednak tej okrojonej sumki wydań. Ostatecznie

wielkich przygotowań 100-lecia komunikacji miejskiej, cała więc gazeta w tym 1975 była pod znakiem rocznicy.

szy numer zdominowała tematyka partyjna. Już wtedy wprowadziliśmy rubrykę „Nasi Jubilaci”. Mimo różnych złych i dobrych czasów gazety, rubryka ostała się do dziś, chociaż nie jest ona w pełni taka sama. Wtedy zamieszczałyśmy ją w każdym numerze, dziś raz na miesiąc. Śledząc pierwsze lata dochodzi się do wniosku, że o wiele więcej było jubilatów z 15- i 10-letnim stażem pracy. W pierwszym numerze doliczyłam się 36 pierwszych i 51 drugich. Dziś, mimo iż załoga o wiele liczniejsza, prosty więc wniosek, że jest ona coraz młodsza.

Oczywiście, te 250 numerów to także tematy bumerangi. (Ciąg dalszy na str. 3)

TE 250 NUMERÓW. CZY JEDNAK NAPRAWDĘ BARDZO INNA NIŻ DZIŚ?

By krakowskim ciagotom do jubileuszów stało się zadość, najpierw w redakcyjnym gro-

zdecydowaliśmy przesłać okragłe wydania gazety, na ile zmieniała się ona wraz z Przedsiębiorstwem.

Pierwszy numer stałego wydania ukazał się w okresie

Na szczęście nie samym świętem wtedy żyliśmy. Dzisiaj, tak jak 10 lat temu, przedsiębiorstwo jest świeżo po konferencji sprawozdawczo-wyborczej PZPR, toteż ten pierw-

250

SYGNAŁY

Nr 1 Rok 1

STYCZEŃ 1975 r.

CENA 50 GR

MIESIĘCZNIK MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W KRAKOWIE

● Z ciekawą inicjatywą wychodzą panie bibliotekarki — Danuta Skulimowska i Anna Ryko. Co jakiś czas organizowane są oprócz kiermaszy nowości wydawniczych kiermasze starych książek. Pracownicy oddają książki różne i w różnym stanie. Często jednak i bibliofil może coś dla siebie znaleźć. Oczywiście, ceny książek starych ustalane są przez sprzedających bez narzutów i marż.

● Nareszcie po latach sporów nasze Przedsiębiorstwo doszło do porozumienia z MPO, kto i ile ma pod opieką pasów zieleni przy torowiskach. Według najnowszych „ustaleń” dwa metry w jedną i dwa w drugą stronę to poletko MPK. Ustalenia i umowy więc są, jakie będą porządki i jak będzie wyglądała ta zieleni zobaczymy.

● Zakończenie remontu Ośrodka Wypoczynkowego w Osieczanach zaplanowano na koniec II kwartału br. Drugi kwartał to także czerwiec, a na ten miesiąc zaplanowane są też wczasy w Osieczanach. Oby tylko czasowicie nie musieli wypoczywać w asyście ekipy remontowej. Zresztą obiecujemy udać się już niedługo na rekonesans.

● W pierwszym tygodniu marca epidemii grypy według oficjalnych danych w Krakowie nie było. Zaś zupełnie co innego widać było w przechodniach zdrowia. Nasza — zakładowa przeżywała prawdziwe obłożenie chorych, usiłujących dostać się do lekarza. Jak na złość różne wirusy i choroby za nie nie mogą zrozumieć, że personel medyczny „musi” wtedy pracować na pełtora obrotów. Ze wcale nie przesadzam z tymi zachorowaniami,



niech świadczy fakt, iż na 190 osób zatrudnionych w zaopatrzeniu 7 marca na zwolnieniu lekarskim było... 46.

● Dużą popularnością cieszą się tygodniowe wyjazdy na narty. Te mini-wczasy organizowane są w ramach urlopu.

● 8 marca zadowoleni byli nie tylko mężczyźni. Także kobiety miały powód do radości. Tradycyjnie już na dole w budynku przy Brozka zorganizowano sprzedaż kwiatów. Panie twierdzą, że w takich okolicznościach więcej ich dostają, bo brak wymówki, że w kwaciarniach kolejki.

● Onegdaj ZZP miał opracować i wdrożyć system zakupów doraznych. Przewidywano znaczne rygory jego przestrzegania. Ciekawe czy poddali się tym rygorom składający zapotrzebowania? Bywały bowiem i takie „doraźne”, które zawierały kilka pozycji i to nawet po dwieście sztuk jednego asortymentu.

● W ubiegłym roku głośno było na temat wyjazdu naszych pracowników do pracy za granicami kraju. Potem sprawa jakby uciichała i wydawało się, że zamiar spał na panewce. Ostatnio ruszyło na dobre. Pierwsi nasi pracownicy już wyjechali na roczny kontrakt na Węgry. Jest nawet jeden wyjazd do Algierii. Pozostali pracownicy ze starych list będą wyjeżdżać w marcu i kwietniu. Ponad 60 proc. zatwierdzonych do wyjazdu posiada już paszporty, reszcie wyrabiane są sukcesywnie.

● Całymi latami ciągnęła się sprawa zakupu węgierskiej technologii układania torowisk. Chodziło o wyciszenie i obwodnicy. Gdy wreszcie sprawa doszła do skutku, okazało się, że torowiska są tam tak dobre, iż szkoda je rozwaląć. Ostatecznie postanowiono zakup wypróbować w torowiskach ul. Pstrowskiego.

● Całkiem niedawno uciichała wojna pasażerów z MPK o zlikwidowany przystanek dla wsiadających na pętlę w Bronowicach, a już tramwajarze szykują następną tego typu zmianę, tym razem na pętlę w Rakowicach. Ostrzegamy, że tym razem może być gorzej. (F.S.)

Kronika ZSMP

UDAŁ SIĘ rewanż naszym piłkarzom, którzy zdecydowanie wygrali tegoroczny turniej halowy o puchar przewodniczącego Zarządu Krakowskiego ZSMP. W ub. roku zajęli miejsce drugie. Po eliminacjach dzielnicowych dwie nasze drużyny awansowały do finału wojewódzkiego, który odbył się w dniach 25–26 lutego. I drużyna zwyciężyła, zdobywając puchar, II — zajęła trzecie miejsce. W zwycięskich drużynach grali: Jerzy Pszyk, Ryszard Andrzejewski, Henryk Gawin, Tadeusz Trojnecki, Oktawian Mikołajczyk, Tadeusz Sobota, Wiesław Piszczyk, Henryk Kaczmarzyk, Antoni Michel, Marian Rogowski, Mieczysław Mazurek, Jerzy Szafraniec, Zdzisław Mrowczyk i Izidor Kaszowski.

✱

PODCZAS Plenum Zarządu Dzielnicowego ZSMP Kraków — Podgórze 5 marca br. ogłoszone zostały wyniki V Powszechnego Współzawodnictwa Kół ZSMP. Wśród wyróżnionych przez ZG ZSMP Kół znalazły się aż trzy z MPK: **Koło z Zakładu Sieci i Podstacji** (wyróżnione już po raz drugi), przewodniczącą jest tam Leokadia Bilska, **Koło z Zakładu Taksówek** — z przewodniczącym Jarosławem Dąbrowskim i **Koło z ZAC**, którym kieruje Leszek Działowski. Wszystkim członkom tych Kół serdecznie gratulujemy i życzymy dalszych sukcesów, zaś członkom pozostałych Kół zalecamy większą aktywność.

✱

10 LUTEGO w ZAC odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze VI Koła ZSMP. W skład nowego Zarządu weszli: Leszek Działowski — przewodniczący, Marian Korfel — zastępca i Jerzy Nędzki — skarbnik. 4 lutego wymienione wyżej Koło zorganizowało w Niepołomicach kulig połączony z tradycyjnym pieczeniem kiełbasy. Również z inicjatywy tego Koła, 22 lutego, w ZAC utworzono Sekcję Klubu Honorowych Dawców Krwi. Przewodniczącym został wybrany Jerzy Gójs.

Uwaga szachiści

Jak informowaliśmy w poprzednim numerze, 19 lutego reprezentacyjna drużyna sekcji szachowej ZKS „Tramwaj” rozpoczęła rozgrywkę w klasie A. Niestety, pierwszy mecz z Cracovią nasi szachiści przegrali. Drużyna Cracovii, która spadła z ligi okręgowej, górowała nad naszą kategorią szachowymi — od szachowca seniorów aż do szachowca młodzika. Poza tym, w drużynie przeciwnika nawet juniorzy mają trzecie kategorie szachowe, podczas gdy u nas i na szachownicy seniorów grają w IV kategorii. Niemniej — z wyjątkiem szachowca młodzika, który przegrał już po 10 minutach — po godzinie walki wszędzie trwał w miarę wyrównany pojedynek. Dopiero fatalne przeoczenia naszych zawodników na II i IV szachownicy spowodowały szybkie porażki i wysoką przegraną drużyny (6:2). Do meczu zgłosiła się podwójna liczba zawodników-seniorów. Szkoda, że brakło juniorów, zwłaszcza tych młodszych na szachownicy. No i jeszcze jeden mankament — drużyna nie posiadała w ogóle żadnej rezerwy na szachownicy kobiecej. (t)

✱

3 marca, w trzecim, sobotnim, otwartym turnieju szachowym organizowanym przez sekcję szachową ZKS „Tramwaj”, zwyciężył Stanisław Habrat przed Czesławem Pyrgielem i Zbigniewem Wochem (wszyscy z „Tramwaju”). Mirosław Zachajewicz (Start), który wygrał poprzedni turniej wraz z Anną Jurczyńską, tym razem podzielił miejsca od 8 do 12. Startowało 14 zawodników z czterech klubów. Goście tym razem nie dopisali, być może z uwagi na mnogość imprez szachowych, które były ostatnio.

✱

Mecz w klasie A: Tramwaj — Korona, wygrała Korona 5,5:2,5. Po dwóch godzinach Korona prowadziła aż 5:0, gdyż znowu szybko przegrali nasi juniorzy, następnie nasza reprezentantka i dwaj zawodnicy rezerwowi. Natomiast na pierwszych trzech szachownicach, gdzie goście górowali także kategoriami szachowymi trwał zacięty i zwycięski dla Tramwaju bój, gdyż tu oddaliśmy zaledwie pół punktu, przez remis na pierwszej szachownicy. Szkoda, że drużyna Tramwaju grała w osłabionym składzie, bez Trzaskiego na pierwszej szachownicy i Habrata na czwartej.

(Dokończenie ze str. 1)

uruchomieniu tzw. 4 etapu przeszerzegowań (dla wyróżniających się pracowników, którzy mieli stawki ustalone z dn. 1.08.83 r.) i możliwości innych korekt płacowych w ramach przydzielonych już środków zakładowych funduszy na wynagrodzenia (a to z pewnością w skali przedsiębiorstwa da kilkanaście nowych milionów rocznie), ani też dokładnych danych o podwyższeniu dodatków prowadzącym pojazdy, gdyż projekt planu na r. 1984 zakłada alternatywne ilości oddawanych wozów do ruchu.

Z kronikarskiego obowiązku odnotujmy, że **średnio miesięcznie na 1 pracownika największy wzrost zarobków wystąpił w grupie motorowych: o 2.016 zł (w tym aż o 1.175,7 zł z tytułu zwiększonych dodatków) i kierowców: 1.036 zł (w tym dodatki 277,8 zł) — najmniejszy w grupie pracowników umysłowych (710 zł) i fizycznych (712 zł), ale tam nie było możliwości mianowania dodatkami. Statystycznie najwyższą średnią podwyżkę odnotowano w ZTH**

(1.512 zł), ZTP (1.342), ZAW (1.050), ZAC (1.048) i ZAB (1.040), w pozostałych waha się od 900 do 200 zł, najniższa (161 zł) wystąpiła w ZTX, ale tam przecież obowiązuje inny, odmienny sposób wynagradzania kierowców.

Po przeprowadzeniu zmian płacowych **średnia płaca na dzień 1.01.84 wynosiła 15.076 zł** licząc jak do obciążenia na PFAZ i 17.175 zł wg sprawozdawczości do GUS, wobec, odpowiednio 13.788 zł i 15.860 zł w r. 1983. Ciekawe jest porównanie średniej płacy w I kwartale '83 z przewidywaną średnią w I kw. br. Ogółem wzrosła ona z 13.954 zł do 16.140 zł, a więc o 15,7 proc., najwięcej w grupie kierowców autobusowych (z 18.586 zł na 23.110 zł, o 24,3 proc.) i motorowych (z 16.301 zł na 19.386 zł, o 18,9 proc.). Poniżej średniej ukształtuje się wzrost w grupie pozostałych pracowników fizycznych (z 12.521 zł na 14.015 zł, o

ODZNACZENIA DLA KRWIODAWCÓW

Uroczyste posiedzenie Zarządów Koła PCK i Klubu HDK, 29 lutego br., zakończyło obchody 25-lecia Honorowego Dawstwa Krwi w naszym Przedsiębiorstwie. W spotkaniu uczestniczyli: wiceprezes ZK PCK, dr Sterecki i dyrektor T. Trzmiel. Wiceprezes PCK wręczył medale „25-lecia HDK w Krakowie”. Medal dla Dyrekcji MPK odebrał T. Trzmiel, dla Koła PCK — jego prezes, T. Waleczak, a dla Klubu HDK — przewodnicząca Sekcji Klubu w ZTH, K. Hodura. Indywidualnie — za długoletnią działalność w PCK i oddaną krew — odznaczono: Edwarda Adamczewskiego, Stanisława Budzonia, Józefa Chojnackiego, Leszka Działowskiego, Franciszka Jacha, Klemensa Kusia, Janusza Majtykę, Stanisława Mikulskiego, Kazimierza Sułkowskiego, Mariana Szymańskiego, Mariana Tańczyka i Tadeusza Waleczaka.

„Lutnia Robotnicza” śpiewa już 85 lat!

Pomieszczenie w Domu Tramwajarza przy placu Serkowskiego, jest zbyt kameralne dla występu Chóru Męskiego „Lutnia Robotniczej”, mimo to chórzycy w swoich galowych strojach, pięknie odśpiewali trzy pieśni — najstarszą, której pierwsze wykonanie odbyło się w 1905 roku w Teatrze Słowackiego — pt. „Drużyna” oraz dwie inne — „Gonia już górale trzody” i „Toast”. I tak rozpoczęło się 24 lutego br. spotkanie zespołu Chóru z kierownictwem administracyjnym, politycznym i społecznym MPK, inauguracyjne obchody 85-lecia jego działalności, jakie przewidziane są na październik br.

Prezes Chóru, Władysław Czajowski, przypomniał zebranym jego historię, nierozdzielnie splecioną z tym, co działo się podczas tych dziesięcioleci w naszym mieście i naszej Ojczyźnie, podczas których akordy rewolucyjnych pieśni nie zawsze mogły rozbrzmieć. Minutą milczenia zebrani uczcili pamięć tych chórzystów, którzy odeszli na zawsze z zespołu, m. in. aresztowanych i pomordowanych przez okupanta w czasie II wojny światowej. Zdzisław Leńczowski przedstawił również propozycje co do programu obchodów 85-lecia Chóru.

Dyrektor MPK, Tadeusz Trzmiel, serdecznie podziękował za zorganizowanie spotkania, które — jak powiedział — niech będzie inauguracją rozpoczynającego się 85-lecia wspaniałego jubileuszu. A co do przedstawionej propozycji obchodów, stwierdził, iż są na miarę możliwości. Dodał, iż najpilniejsze wydaje się teraz powołanie komitetu organizacyjnego w Przedsiębiorstwie i zaproponowanie nad obchodami honorowego patronatu. Dziękując za działalność Chóru, za kontynuowanie wspaniałej tradycji i życząc, aby „Lutnia Robotnicza”, wyszła na pierwsze miejsce wśród chórów, wręczył członkom zespołu nagrody pieniężne i pamiątkowe adresy.

Pełen humoru wiersz o „Lutni Robotniczej”, wyrecytował jego autor — jeden z chórzystów, Zdzisław Wójcik.

Spotkanie przebiegało w rodzinnym, miłym nastroju. Na zakończenie tej informacji, spełniam jeszcze prośbę prezesa chóru o zamieszczenie w „Sygnałach MPK” apelu do ludzi młodych, dysponujących dobrym głosem, aby zechcieli powiększyć grono chórzystów. Próby Chóru odbywają się w „Domu Tramwajarza” przy placu Serkowskiego w poniedziałki i czwartki w godzinach od 17.00 do 19.00. (M.B.)

KONIECZNE ZMIANY W SYSTEMIE PŁAC

29 lutego w Lublinie odbyło się ogólnopolskie spotkanie działaczy Federacji Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej w PRL zrzeszającej ok. 25 tys. członków w 41 organizacjach zakładowych. W przedstawionym przez związkowców stanowisku stwierdzono, że poprawa złej sytuacji kadrowej w kra-

jowych przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej, a także lepsze wykorzystanie taboru i podniesienie jakości usług wymaga odpowiednich modyfikacji systemów płacowych, uwzględniających w większym stopniu specyfikę działania przedsiębiorstw użyteczności publicznej. Ustalono, że przedstawiciele Federacji i kompetentnych ministerstw przystąpią wspólnie do prac na ten temat.

PŁACE '84

11,9 proc.) i umysłowych (z 13.297 zł na 14.950 zł, 12,4 proc.). Cieszy przewidywany wysoki wzrost średniej u tradycyjnych „kopciuszków” płacowych: ZBL (z 12.165 zł na 18.321 zł, o 50,6 proc.) i ZNT (z 12.265 zł na 16.955 zł, o 38,2 proc.), martwią minimalne tylko wzrosty w ZTS, ZTO, ZNA i dreptanie w miejscu z niziutkami płacami w pionach DR, DE (!), DP i DF (tu nawet spadek!).

Teraz pora na końcowe wnioski. Zagrywką pokerową, bo bez pokrycia we wskaźniku odpisu na PFAZ, który nadal rodzi się gdzieś w Centrum, zdecydowaliśmy się przeznaczyć bardzo sporą ilość nieplanowanych złotych na podniesienie wynagrodzeń wierząc, że pieniądze te zwrócą się lepszą, wydajną pracą. Nie było to działanie przypadkowe w myśl zasady, iż trzeba wszystkim podnosić płace, bo grasuje inflacja (no, może takie odczucia mogła

odnieść część pracowników przy przeszerzegowaniach). Znaczne kreślenia w siatkach płac, a w ich następstwie regulacja stawek, zwłaszcza najniższych, ułatwiają awansowanie, umożliwiają lepszy start zawodowy młodych i w konsekwencji wpływają na stabilizację załogi. Preferencje płacowe motorowych, pozwalające hamować dysproporcje w stosunku do kierowców, odpowiadają nie tylko zasadom sprawiedliwości społecznej i działaniom motywacyjnym. Niektóre przedsiębiorstwa wprowadziły np. 2-tysięczny dodatek za samo „bycie motorowym” — my uzyskujemy podobny wzrost, ale dzięki nowatorskim rozwiązaniom typu normatywu płacowego. I taki kurs trzeba będzie z pewnością utrzymać. Postaramy się teraz przyjrzeć, czy zakłady, wytypowane w „Zasadach polityki płacowej na 1984 r.” do zapropionowania własnych rozwiązań płacowych wywiązują się z tego zadania.

(aml)

250

(Dokończenie ze str. 1)

Już w pierwszym numerze skarżono się na brak ludzi do pracy i niepełne zatrudnienie w trakcji autobusowej. Wtedy pisaliśmy o dwóch wydziałach tej trakcji, dziś piszemy o czterech zakładach. „na oczach gazety” rosło więc Przedsiębiorstwo. Zaczęliśmy wydawać gazetę wraz z wprowadzeniem „kacika ludzi dobrej roboty”. Zaniechaliśmy jednak tej pewnego rodzaju masówki, gdyż uważamy, że na to jest miejsce w każdym praktycznie drukowanym tekście, a nie tylko od okazji do okazji. Nie brakło oczywiście w tym pierwszym numerze tekstów o emerytach i renciastach, ważnym problemem aktualnym do dziś były modernizacje. Problematykę przedsiębiorstwa starał się eksponować poprzez poszczególne jego wydziały. Zaczęliśmy od Wydziału Sieci i Podstacji Trakcyjnej (dziś zakład). Obecnie robimy to także, tyle może, że w miarę systematycznie przedstawiamy pracę całych zakładów z wyjazdowych operatywek dyrekcyjnych. By nie posądzić nas, że w epoce „propagandy sukcesu” nie byliśmy „po linii”, nadmieniamy, że zachęściliśmy się wynalazczością pracowniczą. Dziś, niestety, tego napisać nie możemy, aczkolwiek nie twierdzę, że jej nie ma. Jest ona nadal bardzo potrzebna i ma takie samo,

jeśli nie większe, znaczenie.

Grzmieliśmy też już wtedy na wypadki i to te przy pracy na zapleczach jak i drogowe. Nic się, niestety, nie zmieniło na lepsze, traktuje o tym także numer przedjubileuszowy. Stałym naszym tematem dziesięciolecia była gospodarka materiałowa. Pierwszy numer „wytyka”, iż w wyniku kontroli ujawniono zapasów na kwotę 7,5 mln zł. W wyniku kontroli dokonano korekty zamówień na rok 1975 na kwotę 4,5 mln zł. Według ówczesnej relacji znaczna część zapasów powstawała na skutek systemu złezonego remontów i inwestycji, gdyż wykonawca przystępuje do pracy tylko wtedy, gdy MPK zapewni potrzebne materiały. Już wtedy było zasadą, że były poślizgi zarówno terminów rozpoczęcia prac jak i ich kończenia. Powodowało to zaleganie materiałów w naszych magazynach i nadmierne zapasy.

Zapasotwórczy był wtedy system zamawiania materiałów i części zamiennych. Oczywiście, przegląd nie był robiony sobie a muzom. Szanowne komisje (było ich 10) wyciągnęły wnioski iż „niezbędne jest ustalenie norm na wszystkie prace w remontach i inwestycjach, oraz ścisłe ich przestrzeganie, jak też przestrzeganie procesu technologicznego”. Niepoprawna optymistka wierzyła wtedy, że „w przyszłości elektroniczna technika obliczeniowa... zostanie rozszerzona na planowanie i kontrole zużycia materiałów”. No i co powiecie, Drodzy Czytelnicy? Dziś jest dokładnie to samo, tyle, że cyfry

bardziej imponujące, bo nie na siedem, a na 800 mln zł opiewają nasze zapasy, a Zakład Zaopatrzenia obciął zamówienia nie o ponad 4 mln zł, ale o 400 mln. Oczywiście nadal nie ma norm zużycia, zleceniodawcy naszych inwestycji i remontów nadal mają poślizgi i nadal zapewniamy im większość materiałów.

Po drodze od tego naszego pierwszego numeru, wydanego w rozkwicie ery sukcesu mieliśmy rok 80 i odnowę, zaraz potem okropny kryzys i reformę. Kryzys podobno się cofa, reforma „czyni postępy” a na odcinku gospodarki materiałowej i zapasów po staremu „dynamiczny postęp”. Jakby na ironię przy wszelkiego rodzaju ocenach gazety wytyka się nam, że za mało tym problemem się zajmujemy. Czyżby na pewno? Co z tego, że zwracamy na to uwagę, jeżeli poza wysiłkami (i małymi raczej możliwościami) Zakładu Zaopatrzenia nikt tym się nie przejmie. Przecież z powodzeniem mogłabym ten tekst z pierwszego numeru wydrukować w 250 zmieniając tylko cyfry. Zresztą niedowiarki mogą się przekonać czytając numer 248 „Sygnałów”.

No ale spokojnie, zagałopowałam się, a miało być uroczyste i jubileuszowe. Przypomnijmy zatem numer 100. Chcę czy nie, znowu jest o niewłaściwej gospodarce materiałowej. Już na stałe zadomowiło się „15 dni w MPK” i jest także temat bumerang nr 2 w naszej gazecie — oznakowanie taboru. Pisaliśmy tam mianowicie: „w zajezdni

w Bieńczykach kierownik przyrzekł publicznie iż od 1 marca (czaszy 150 numerów gazety do tyłu) wszystkie autobusy z tej zajezdni będą wyjeżdżać prawidłowo oznakowane”. Słowo nie zostało oczywiście dotrzymane, ten sam problem występuje i dziś, oczywiście nie tylko w tej zajezdni, a w 249 numerze znów piszę o słowie danym przez kierownika z Woli Duchackiej, że od kwietnia tym razem żaden autobus z tego zakładu nie wyjedzie źle oznakowany. Jak przed laty, tak i w przedostatnim numerze napisałam, że wierzę, ale zobaczmy. Zapowiedzią dzisiejszych „Okiem pasażera” i „Z ulic naszego miasta” była rubryka „Migawki z trasy”. Jest tam oczywiście o „informacji” (poprawnie dezinformacji) pasażerskiej.

Numer dwusetny wypadł nam w okresie IX Nadzwyczajnego Zjazdu PZPR, toteż pierwsza strona gazety poświęcona była temu wydarzeniu. W tym numerze z nadzieją także pisaliśmy o mającej nas odwiedzić węgierskiej delegacji z „Ikarusa”. Marzyliśmy, by w ślad za delegacją dotarli także wyroby tego przedsiębiorstwa. No i dotarli na szczęście dla nas i komunikacji w mieście. Pisaliśmy też w tym numerze, że powoli odbijamy od dna. Trzeba powiedzieć, że te nieśmiałe nadzieje spełniły się, bo jeździmy dziś dobrze. Oczywiście, nie brak też w naszej gazecie informacji o tamtej rzeczywistości, a więc o pracy dwóch wtedy związków zawodowych. Jest i o podziale zyletek, o

wystawianiu w bufetach ciągle jednych i tych samych osób, o propozycji „cukierka dla wszystkich”. Co się zmieniło? Odrobinę. Dziś przy encyklopediowym trzęsieniu ziemi z lęską wspominamy tamte żyletkowe czasy, bo wtedy każdy mężczyzna mógł dostać aż dwie sztuki. I pomyśleć, wtedy wystarczył cukierek i żyletka, dziś zachciało nam się encyklopedii.

Czas chyba, Drodzy Czytelnicy, kończyć te wspominki. Jaka była naprawdę ta gazeta, ocenianie przecież sami. Może i nie wszystkim zawsze się podobała, zapewne miała i ma swoje dobre i złe strony. Nie była chyba jednak oderwana od życia, od Waszych problemów, świadczą i świadczyły o tym Wasze listy i bezpośrednie kontakty z Wami, Wasze prośby o interwencje, wiara, że wspólnie możemy zaradzić złu, coś tam zmienić na lepsze, czymś się pochwalić. Nie wiem czy to nasz wspólny sukces, ale na pewno dobrze, że tak jest. 250 numerów było z Wami na dobre i złe. Gazeta utrzymała się, mimo iż był okres likwidacji wielu zakładów także przecież w Krakowie, a to chyba sukces nasz wspólny.

Z okazji tego skromnego jubileuszu życzymy sobie (pozwólcie), by gazeta była czytana i oczekiwana wśród załogi.

250

Czy komputer może mieć zastosowanie w kierowaniu ruchem komunikacji miejskiej? — na to pytanie spróbowali odpowiedzieć ostatnio dr Andrzej Rudnicki z Politechniki Krakowskiej i dr Andrzej Adamski z AGH i rozpoczęli badania na poszczególnych liniach naszego przedsiębiorstwa. W pierwszym etapie badań (a mają być cztery takie etapy) wzięto się za linię szczególnie przez kierowców nie lubianą, tj. 130. Zebrane dane przetworzy dopiero komputer, ale już dziś można mówić o pierwszych spostrzeżeniach. A więc jest to linia jednokierunkowa wożąca tłumy ludzi rano do miasta i po południu na Azory, z tego też względu proponuje się rozważyć odpowiednie

odpowiedniej częstotliwości kursów było zastosowanie zegara na końcówce i ujednolicenie czasu na zegarkach wszystkich kierowców.

Czas zapytać o efekty tego I etapu eksperymentu. — Jak na razie pierwszym efektem było wyraźnie widoczne poprawienie się komunikacji na linii 130 w czasie przeprowadzania badań. Drugim będzie plan tablicy dyspozytorskiej, jaka zostanie opracowana dla linii przez komputer na podstawie zebranych danych. Trzecim i chyba najważniejszym jest sam fakt zastosowania nowoczesnej techniki obliczeniowej w tworzeniu systemów dyspozytorskich dla komunikacji miejskiej. Tym bardziej, że jest to pierwsza próba w kraju.

Zaprząć komputer

zmniejszenie przerw między kursami na jednej końcówce a wydłużenie na drugiej, by autobus wyruszając na linię nie był już zatłoczony. Druga istotna sprawa to ścisłe przestrzeganie rozkładu jazdy przy ruszaniu z końcówek, jak i trzymanie się tego rozkładu na linii. Tymczasem bardzo często autobusy uzyskują przyspieszenia powodujące wydłużenie interwału między autobusami i tym samym powodując zatłoczenie w wozach kolegów jadących z nimi. Jak istotne jest ścisłe trzymanie się rozkładu jazdy na linii tak obciążonej jak linia 130 niech świadczy fakt, że odchylenie czasu odjazdu autobusu z przystanku w szczycie o 1—1,5 min. powoduje na jednym tylko przystanku różnicę 15—20 pasażerów. Dlatego też zastosowano na linii punkty regulacji czasu przejazdu, na których za wcześnie jadące autobusy były zatrzymywane. Pomysł taki nie spotkał się oczywiście z poparciem pasażerów, którzy nie chcieli zrozumieć dlaczego to w połowie linii tak długi przystanek, ale jak twierdzą naukowcy, tego typu sterowanie ruchem stosowane jest na Zachodzie i ponieważ takie punkty ustawione są gęściej, ich działalność jest prawie niezauważalna. Dużym ułatwieniem przy utrzymaniu

Czy rzeczywiście uda się zaprząć komputer do pracy na rzecz komunikacji miejskiej jeszcze zobaczymy, tym bardziej, że nie jest to jedyna próba w naszym przedsiębiorstwie, bo inż. Jewulski próbuje przy pomocy komputera ułożyć cały rozkład jazdy. Najważniejsze, że czynione są ku temu próby i miejmy nadzieję, że wpłyną one pozytywnie na jakość świadczonych przez nas usług. Warto też dodać że dzięki tym badaniom nasuwają się jeszcze i inne, niejako uboczne wnioski, które być może znajdą kiedyś u nas zastosowanie. Ot, choćby i teraz od kierowców wyszedł wniosek zastosowania w „ikarusach” czujników na osiach, które przy odpowiednim napełnieniu wozu powodowałyby automatyczne zamykanie drzwi i przerwanie wsiadania. Jak to zrobić w praktyce by uniknąć przytrafiań? Niech się o to martwią naukowcy, w każdym razie pomysł jest dobry i zastosowaniu przedłużą żywotność autobusów, tym bardziej, że jak za uważano „ikarusy” chwalą sobie nie tylko kierowcy ale i pasażerowie, i często gdy na linii pojawi się stary „jelenz” potrafią go przepuścić, by poczekać na jadący za nim „ikarus”. ADAM ZYZMAN

W ZTH nadal kłopoty

W niecały rok od poprzedniej odbyła się 7 marca kolejna wyjazdowa operatywa w Zakładzie Tramwajowym Nowa Huta. Zakład cieszy się stale dobrą opinią, więc i tym razem w spotkaniu nie chodziło o dokonanie jego oceny, ale raczej o zapoznanie się z jego aktualnymi problemami. — Co też w ciągu tego roku zmieniło się w zakładzie?

Okazuje się, że najważniejszym problemem na dziś jest brak motorniczych i on właśnie powoduje, że wszelkie wskaźniki ruchowe wyglądają co najmniej dziwnie, bo oto w porównaniu z ub. rokiem spadł wskaźnik wykorzystania taboru, ale za to wzrosła ilość przejechanych wozokilometrów, bo gdy nie ma kim obsadzić pociągów spina się razem i wagony „tobią” wozokilometry, jeżdżąc zamiast w szczytach przez cały dzień. To samo dzieje się z późnymi wyjazdami — o ile w styczniu ub. r. z przyczyn ruchowych było ich tylko 19, to w styczniu tego roku odnotowano aż 140(!). Z drugiej strony spada znowu ilość późnych wyjazdów z przyczyn technicznych, ale wpłynął na to i odpowiedni system motywacyjny. Po prostu za każde OC brygada dostaje odpowiedni dodatek, lecz gdy po obsłudze wóz zjeżdża na awarię, brygada traci podwójną wysokość takiego dodatku. Jeśli wziąć pod uwagę, że mistrzowie też tracą premię za późne wyjazdy i zjazdy awaryjne zawinione przez zaplecze, to okaże się, że jest to całkiem dobre zabezpieczenie przed brakoróbstwem. Dzięki temu udało się w zakładzie stworzyć stałą rezerwę wozów, które mogą zastąpić na linii jeżdżące awaryjnie. Drugim sposobem poprawy obsługi na liniach jest stworzenie stałych obsad pociągów i linii. Na razie takie stałe obsady jeżdżą na linii 4, ale już niedługo pojawią się i na innych.

Zakład wprowadza też i inne udogodnienia — tym razem techniczne. A więc wprowadzono wycieraczki szyb bocznych, podwójne reflektory

w wagonach 102 N, ujednolicono kierunkowskazy i okazało się, że te innowacje cieszą się zainteresowaniem motorniczych. Uporządkowano też gospodarkę materiałową wprowadzając w większości przypadków wydawanie nowych części za zwrotem zużytych.

Jednak podstawowy problem, który powracał stale w wypowiedziach przedstawicieli zakładu, to były trudności z zatrudnieniem — brakuje nie tylko motorniczych, ale i ślusarzy, elektromonterów, obródników. Ze spraw, które znalazły się wśród ustaleń z poprzedniej operatywy nie wszystkie zostały zrealizowane. Można wymienić wiele — oto niektóre z nich: nie dokończona jest sprawa z likwidacją awaryjności ogrzewania zakładu, nie zostały usprawnione wózki widłowe, nie ma drugiego, awaryjnego zasilania w wodę, realizację wózkowni dopiero zaczęto, zaś dla myjni nadal brak wykonawcy. Do tego dochodzą jeszcze nowe kłopoty, jak choćby z brakiem kasowników. Wśród zgłaszanych przez przedstawicieli zakładu problemów i pretensji wróciła i ta, która może być już nazwana tradycyjną (słyszysz się ją na niemal każdej naradzie) czyli inspektorów Musiała i Dychusa.

Wśród problemów, które okazały się być istotne znalazł się i ten, że brak jest w zakładzie podziału kompetencji między organizacjami społeczno-politycznymi — nikt bowiem nie wie czym powinny zajmować się związki, czym rada pracownicza, a czym POP. Jak na razie większość spraw załatwia ten, kto jest bardziej dynamiczny, czyli sekretarz POP. Choć tak naprawdę to trzeba przyznać, że i inne organa potrafią samodzielnie myśleć i działać. Okazuje się np., że rada pracownicza ma odmienne zdanie od kierownictwa zakładu na temat liczby i wykorzystania w zakładzie pracowników umysłowych. Najistotniejszym problemem na dziś w działalności społecznej i politycznej w zakładzie jest całkowicie nowe kie-

rownictwo wszystkich organizacji jednocześnie.

Podsumowując spotkanie w Hucie zwrócono uwagę, że najistotniejszym problemem zakładu na chwilę obecną jest efektywny czas pracy motorniczych, który w porównaniu ze wskaźnikami kierowców jest aż o 10 proc. niższy. Sytuację na pewno poprawiłby wzrost zatrudnienia, ale okazuje się, że z grupą, która w tej sprawie może dużo pomóc tj. motorniczymi zasilającymi, po prostu nie pracuje się. Nikt się o nich nie martwi, a tymczasem jest to już grupa 83 osób. Przydałoby się też, by kierownik ds. ruchu był przynajmniej raz w tygodniu na linii, by poznać bliżej warunki i problemy pracy motorniczych a jednocześnie zwrócić uwagę na poziom obsługi pasażerów.

Na zakończenie tej relacji chciałbym też dodać i kilka uwag od siebie na temat wrażeń z zakładu i muszę przyznać, że dużym zaskoczeniem dla wszystkich zwiedzających zakład był stan pomieszczeń sanitarnych, które w odróżnieniu od innych zakładów wprost lśniły czystością i widać było, że nie jest to wcale stan okazjonalny. Zresztą w ZTH robi się dużo dla poprawy warunków pracy załogi.

I już całkiem na zakończenie, ciekawostka. — W związku z wejściem na zakład ekip budowlanych zrobiło się tam jeszcze bardziej ciasno i zdecydowano się na utworzenie „filii” zakładu na pętlę w Bieńczykach, gdzie obecnie tramwaje „nocują”. Wprawdzie stwarza to dodatkowe kłopoty, gdyż nie ma tam żadnego zaplecza technicznego, ale trzeba się liczyć z tym, że taki stan potrwale dłużej gdyż po zakończeniu wózkowni prowadzona będzie budowa myjni i zawsze miejsca na zajezdni będzie brakowało. Zresztą specjaliści zastanawiają się czy właśnie parkowanie tramwajów na końcówkach nie może być jakimś wyjściem dla zwiększenia taboru w trakcji, w sytuacji gdy o nowej zajezdni nie ma co marzyć.

ADAM ZYZMAN



Zofia GÓRNIK

W przeddzień 8 marca, zaczęły nadchodzić mnie refleksje, oczywiście z naszym babskim świętem związane.

Myślałam więc o pozycji polskiej kobiety w rodzinie, życiu zawodowym, pracy społecznej. Zastanawiałam się jak czułaby się nasza legendarna Wanda, gdyby przyszło jej żyć w epoce kobiet motorniczych, kierowców, ślusarzy czy suwnicowych. Czy przystosowałoby się delikatne dziewczątka do wymagań jakie przed nią stawiałoby życie w latach osiemdziesiątych czy dwudziestych naszego wieku?

Nasze Zofie, Anny, Weroniki, Ireny — Wandy akurat nie spotkałam — to kobiety na miarę naszych czasów, dzielnie dorównujące płci brzydkiej w ich wydawałoby się męskich, zawodowych zainteresowaniach, a równocześnie nie rezygnujące z tego co kobietom od wieków przystoi, a więc prowadzenia domu, wychowywania dzieci.

Co sądzą o nich jako pracowników ich zwierzchnicy, w większości mężczyźni jako że wszystkie panie, które sobie wybrałam do mojego artykułu wykonują właśnie typowo męskie zawody. Jak one same oceniają swą rolę kobiety pracujące?

I znów o kobietach, powie ktoś, pisze kobieta. Tak... tylko, że również i ta kobieta wykonuje tak zwany męski zawód. I cóż panowie na to? Wiem, powiecie... „ach te baby wszędzie się wpełzały”.

*
Powiedziano mi... „Jeździ dziś na „24”-04. Z końcówki w Borku odjedzie o 13.30”. I dodano... „Jest punktualna”. Cóż można w ciągu 3 minut dowiedzieć się o człowieku? A tyle właśnie miałam czasu na rozmowę z motorniczą z ZTP, panią ZOFIĄ BIEL. Pierwsze co usłyszałam, to... „Dlaczego właśnie o mnie chcecie pisać? Po co, że 17 marca tego roku kończę 20 lat pracy w MPK? Najpierw przez parę lat byłam konduktorką, później się przekwalifikowałam. Praca motorniczej ciężka, ale warunki dobre. Jeżdżę miesięcznie po 270 godzin. Przychodzę do pracy za wolne. Pracuje mi się w tym męskim zawodzie bardzo

dobrze. Kierownictwo Zakładu idealne, koledzy dobrzy. Moim zmiennikiem jest mężczyzna, z czego jestem zadowolona. Kobiety, bywają zazdrosne o każdy grosz i mają jeszcze inne wady. O czym marzę? Właściwie o niczym. Chcę, by dalej, tak jak jest, było. Może o tym, żeby mi zdrowie dopisywało, bo mam jeszcze dwoje dzieci na swoim utrzymaniu. Córka jest przed maturą, a syn w zasadniczej szkole zawodowej”. Pani Zofia Biel prócz pracy zawodowej i domu, pracuje jeszcze społecznie. Przez 10 lat w Oddziałowej Radzie byłych Związków, później jako zastępca przewodniczącego OR Związków Branżowych. Obecnie w zarządzie LOK. Pełni funkcję skarbnika. Dlaczego właśnie w LOK? Ponieważ jest również kierowcą samochodowym.



Weronika KOWALSKA

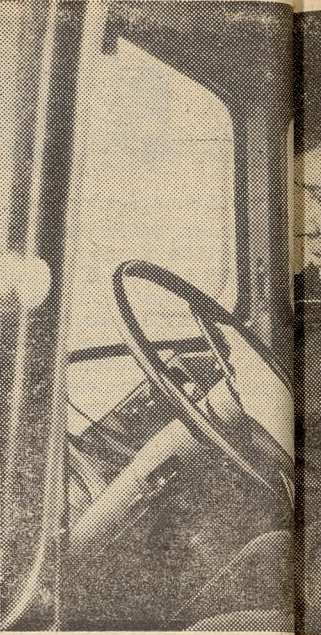
pracę. Przekwalifikowałam się więc na suwnicową. Zdobyłam również uprawnienia na prowadzenie wózków akumulatorowych i ślusarza warsztatowego. Praca na linii bardzo mi odpowiadała. Myślałam nawet, że innej już tak nie polubię, a jednak i tę nie zmieniłabym teraz na żadną inną. Czy nie myślałam o zdobyciu typowo babskiego zawodu? Nie. Bo takich, drobiazgowych prac, to ja nie lubię”. Pani Zofia pracuje również społecznie. Była mężem zaufania. Obecnie jest członkiem komisji socjalnej w OR NSZZ Pracowników MPK.

Mistrz zmianowy KAZIMIERZ KADELA mówi... „Mam duże uznanie dla tej kobiety. Zyczyłabym sobie aby wszystkie panie suwnicowe były takie. To długoletni, rzetelny pracownik. Wczuwa się w położenie Zakładu i jeżeli za-

mi tu źle. Dbają o mnie, a ja za to staram się pracować jak najlepiej. Mam dwie córki, które sama wychowuję. Młodsza chodzi jeszcze do szkoły podstawowej, ale starsza już pracuje, również w naszym Zakładzie w sekretariacie i dalej się uczy”.

„Robotę zna bardzo dobrze, mówi o pani Zofii mistrz, HENRYK BULSKI. — Wszysko, co jej się da do zrobienia w zakresie pneumatyki, to wykona, a przy tym jest zdyscyplinowana, stateczna, ułożona. Gdybym miał więcej takich niewiast w pracy, to byłbym bardzo zadowolony”.

*
Jedną z dwóch kierowców kobiet w Zakładzie Transportu i Sprzętu Specjalnego, jest pani ANNA KRAMARZ, energiczna, pracowita... „Już 10 lat



Jest dobrym kierowcą, przy nim wyjątkowo sumienny. Przydzielone zadanie wykona tak, że nie wymaga kontroli. WGO i Zakładowej Przydatności, gdzie pani Kramarz jest też dzielona do pracy, otrzymała same o niej pochwały, w zdarzy się, że jedzie tam... kierowca pyta... „Dlaczego Hani dziś nie ma?”

*
Starszy magazynier z Zakładu Weronika KOWALSKA, pamięta dokładną datę... „To było 17 sierpnia roku jak rozpoczęłam pracę. Najpierw jako zmagazynier w zakładzie autobusowym, a potem wydawca tabliczek Niezawodów. Wreszcie przeniesioną do magazynu. Miałam wtedy troje małych dzieci. Przerobiłam moją pracę w MPK du-

Och te kobiety, kobiety — z okazji 8 marca

Poczet kobiet wzorowych

Zastępca kierownika ZTP ds. ruchu, ANDRZEJ AUGUSTYN, chwali ją za wzorową postawę pracownika, zdyscyplinowanie, wyjątkowe rozumienie potrzeb Zakładu i sumienne wypełnianie obowiązków służbowych.

*
Ze swego stanowiska pracy — suwnicy, pani ZOFIA GÓRNIK spogląda w dół na całą halę ZNT. Przez moment zastanawiam się jak z nią porozmawiam, gdy już lekko, zwinnie schodzi w dół po schodkach i staje obok mnie. Była więc o naszym przyjeździe powiadomiona. Wykonuje pani męski zawód... „Przedtem przez 12 lat, a zatrudniona jestem w MPK od 1961 roku, pracowałam jako motornicza. Jeździłam na wszystkich typach wozów tramwajowych. Ze względu na stan zdrowia musiałam jednak zmienić

chodzi konieczność, pracuję dłużej. Chciałabym, właśnie dzisiaj, zostać na drugą zmianę, żeby zastąpić chorą koleżankę. Już dwa razy wyróżniona została z funduszu mistrza.

*
W warsztacie regeneracji części w ZAW, mechanik napraw pojazdów, pani ZOFIA JANKOWSKA jest jedyną pracownicą. Prócz niej, zatrudnionych jest tu jak nas poinformował mistrz, HENRYK BULSKI aż 83 mężczyzn. Jak się pani czuje w tym zespole, wykonując tak typowo męski zawód? „Bardzo dobrze, a z mężczyznami to się lepiej pracuje niż z kobietami. Nie ma tej zazdrości o parę złotych więcej premii, nie ma też o byle co awantur. 20 lat już pracuję i nie zmieniłabym tego zawodu na żaden inny. Zresztą nie jest

pracuję za kierownicą, przedtem też 10 lat jako konduktorka. Odpowiada mi ten typowo męski zawód. Zawsze marzyłam o tym, żeby być kierowcą i zawsze pamiętałam o tych, którzy mi w zdobyciu jego pomogli. Na pracę z kolegami, mężczyznami nie narzekam. Daję sobie z nimi radę. Gorzej radzę sobie z kobietami, chociaż nie ze wszystkimi. Mamy dobre kierownictwo Zakładu. Gdy chodzi o urlop, czy zmianę pracy, zawsze idą nam na rękę. Co chciałabym? Móc gospodarować swoim wozem — Nyską. Ja przecież dbam o nią, myję i sprzątam w niej, a zdarza się, że kiedy przychodzę rano do pracy, zastaję ją brudną, bo komuś została przydzielona, jeździł nią i nie umył”.

Zastępca kierownika Zakładu, ADAM PISZCZEK, wyraża pozytywną opinię o pani

rosły. Teraz mam już dwóch wnucząt, a jedna córka i syn w ZAW jako kierownik zakładu. Obecna moja praca bardzo mi odpowiada. Ten ustawiczny kontakt z ludźmi bardzo mi odpowiada. Taki jest właśnie charakter pracy magazyniera. Cieszy mnie, że klientowi doradzić nie jest później z wyboru zadaniem. Czasem trzeba nawet i ta zaprowadzić do krawców, żeby pobraną rzecz pasować, chodzi przecież o to, by dobrze leżała”. Pracowała MPK, pobierając w manufakturze WGO sorty, znają dobrze zwykłe uczynności pani Kramarz.

Kierowniczka WGO, śla ZBIGNIEWA PROSKURNA, też ma o pani Kowalskiej najlepsze zdanie... „To nasza gadzistka, bardzo dobry, dzielny, myślący, zdyscypli-



Zofia BIEL



Zofia JANKOWSKA



...wyklyce uprzejmy w kon-
miz ludźmi pracownik".

*
nie grzeczna, uprzejma,
poinformuje,
staje drogę do tego czy in-
rytu, do dyrekcji przed-
wa, wyda klucze lub je
tam... „Staram się w miarę
zrobić wszystko, co jest
mnie należy jak najle-
mówi starszy wartow-
zi IRENA PIECZEK. A

Ko którymi się tu na por-
ludźmi pracownik — by-
pnie — mniej lub bar-
urzejmi. Nieraz na przy-
zmaczy się komuś, że nie
ymie zrobić wbrew prze-
Nie rozumieją albo nie
onić, a ja przecież wiem
wno, a czego nie wolno”.
czona w MPK pracuje od
du. Początkowo w charak-
nduktorki, ale z powodu
nu zdrowia, przeniesio-
do Działu Specjalnego
era. Lubi swoją pracę i
e jest ona ciekawa. Pra-
owa, a taka jest właśnie
ni, pozwoliła jej — mał-
ny również pracował w
zmianowym — wycho-
oro dzieci. Wspomina, że
yło jej bardzo ciężko
e zajmować się domem,
spać po nocy spędzonej
ni, trzeba było zająć
ni, przygotować je do
Teraz dzieci dorosłe,
a się już piątki wnu-
i dorosłym dzieciom też
ak mówi, pomóc.

ce pani Irenie Pieczek kie-
ko Działu Specjalnego,
ow USZ PLATEK, wypo-
ktę jak najlepiej, że jest
m pracownikiem, przy-
znie tylko dla kobiet, ale
ao mężczyźni. Powierzono
enie stanowiskowe nowo-
uch wartowników. Jest ich
rzą. A w ogóle to pani
a społeczne podejście do
rcyła przecież dość długo
an mężem zaufania.

*
nie poczet kobiet — wzo-
pracowników MPK, któ-
ludownictwo jest wska-
ARIA BUBACZEWSKA

Zdjęcia: STANISŁAW
MAKAREWICZ



Spośród wielu kobiet pracu-
jących w naszym Przedsię-
biorstwie „na stanowiskach”
wybrałem do tej rozmowy z-cę
kierownika zakładu ds. ruchu
ZAC, p. WALENTYNĘ ZAKULĘ.
Dlaczego właśnie ja? Mam na-
dzieje, że to wyjdzie z naszej
rozmowy:

— Nie jest Pani jedynym kie-
rownikiem — kobietą w MPK,
ale jedyną kobietą, której przy-
szło kierować samymi mężczy-
znami. To chyba nie jest łatwe?

— Na pewno nie jest to łatwe, ale
ponieważ w Ruchu pracują sami
mężczyźni, ja jestem ich przeło-
żoną i jakoś to musi być. Mu-
szę stwierdzić, że praca z kie-
rowcami nie jest łatwa, szczegó-
nie z tymi, którzy do pracy do-
piero przychodzą. Idąc do pra-
cy do MPK kierują się wysoko-
ścią zarobków, nie myślą o tym,
że te zarobki uwarunkowane są
odpowiednimi rygorami w pra-
cy. To nastawienie przechodzi po
okresie adaptacji w zakładzie,
choć trzeba przyznać, że i tym
z dłuższym stażem zdarzają się
jakieś wyczyny.

— Postawmy więc pytanie, od
którego może należałoby zacząć.
Ilu jest tych kierowców, Pani
„podopiecznych”?

— Na początku mojej kadencji
tutaj było ich 370, dziś mamy
220, no bo mamy i mniejszy stan
taboru.

— Czyli ich dwustu dwudzie-
stu a ona jedna?

— No cóż, tak się złożyło.

— A czy kierowcy szanują
Panią jako szefa? Czy nie zda-
rza się, że wzruszają ramionami
na zasadzie „A co nam tu będzie
baba podskakiwać”?

— Nie, jeśli chodzi o kierow-
ców to nie spotkałam się z czymś
takim. Natomiast zdarzały się ta-
kie paradoksalne sytuacje z ludź-
mi, którzy są dzisiaj na stano-

— Nie wiem. Sama nie potra-
fię się oceniać, ale muszę przy-
znać, że kierowcy zbyt często nie
próbują mnie wykiwać.

— A czy tym kierownikiem
została Pani tak bez oporów za-
równo osobistych jak i zewnę-
trnych?

— Opory wewnętrzne to ja
miałam. Bałam się. Nie wiedzia-
łam czy sobie poradzę na tym sta-

„Tramwaju” nie było kobiety.
Dopiero potem pojawiła się i
dyrektorka-kobieta, ale ona za-
jmuje się sprawami pracowników,
ludzkimi, którymi nawet lepiej
żyćby zajmowała się kobieta. A
ja byłam niejako tą, która szła
na „produkcję” — to było wów-
czas nie do pomyślenia. Ale jakoś
przeszło.

— A teraz pytanie bardziej o-
sobiste. Czy tego nawyku kie-
rowania mężczyznami nie prze-
nosi Pani do domu, na swego
męża?

— Mnie się wydaje, że nie. Ale
był okres, gdy mąż miał o to do
mnie pretensje. Uważał, że nadal
w domu jestem kierownikiem i
próbuję rządzić. Teraz już tego
nie mówi, ale nie wiem czy to
ja się zmieniłam, czy on po pro-
stu przestał o tym mówić docho-
dząc do wniosku, że i tak to już
nic nie da.

— Na tym może skończymy na-
szą rozmowę. Życzę Pani powo-
dzenia w tym sprawowaniu wła-
dzy nad tyloma mężczyznami i
spełniania też tych kobiecych
marzeń i pragnień, które Pani
pewnie jak każda kobieta ma
również.

— Tak, mam i dziękuję za te
życzenia, a moi kierowcy na
pewno zrobią wszystko, by to
rządzenie, jak Pan powiedział,
przebiegało bez większych kło-
potów.

Rozmawiał: ADAM ZYZMAN

Jak tu powiedzieć: szefie czy szefowo?

wiskach w przedsiębiorstwie.
Zdarzyło mi się, że ktoś chciał
rozmawiać tylko z szefem, bo ze
mną „to może tylko porozma-
wiać tak jak ze swoją żoną —
o garnkach”. A tak się pchow-
dla niego złożyło, że to ja mam
specjalistyczne wykształcenie,
gdyż skończyłam technikum sa-
mochodowe, a obecnie jestem na
IV roku Politechniki, na tym sa-
mym kierunku.

— Natomiast kierowcy doce-
niają w Pani fachowca?

nowisku, ale tak samo bałam się
zostając dyspozytorem, a potem
jakoś to szło. Natomiast opory
były natury zewnętrznej. Na tej
decydującej rozmowie kwalifika-
cyjnej nikt nie zastanawiał się
nad moimi kwalifikacjami za-
wodowymi, moim doświadcze-
niem, natomiast zastanawiano
się jak to będzie, gdy kobieta bę-
dzie kierować samymi mężczy-
znami. Stawiano mnie przecież
na stanowisko, na którym je-
szcze nigdy przedtem w historii

21 LUTEGO zakończyła się
ocena rezerwowej kadry
kierowniczej. Do ogólnych
refleksji i wniosków z prze-
prowadzonych rozmów powrócę
w III odcinku cyklu. Dziś tylko
kontynuuję zbiorcze omawianie
odpowiedzi w kwestionariuszu,
który był podstawą owych roz-
mów. Przypominam, iż ze wzglę-
dów technicznych wprowadziłem
nieco odmienną symbolikę po-
działu „kadrowiczów” — do gru-
py A zaliczyłem tzw. I szczebel
(kandydatów na mistrzów i dys-
pozytorów), do grupy B — pozo-
stałych (a więc na wyższe stano-
wiska, z dyrektorem włącznie)
ew. II i III szczebel). Do ostat-
niej rundy rozmowy odbyło i
kwestionariusz złożyło 14 osób z
gr. A i 22 z B. Omówiłem do tej
pory odpowiedzi na 8 pytań, w
których sondowano opinie nt.
rozumienia awansu, przejścia na
inne stanowisko, najlepszej pra-
cy dotychczas i perspektywicz-
nie. Odpowiedzi były krzepiące
w wymiarze perspektywnym,
bardzo ostrożne, czasem bojaźli-
we, w sferze spraw bieżących,
dlatego też I część relacji nosiła
tytuł „Idealny a rzeczywistość,
czyli o pragmatyzmie”. Zobaczy-
my, czy odczucie to sprawdzi się
obecnie, przy analizie dalszych
odpowiedzi kwestionariusza, a
przede wszystkim w trakcie bez-
pośrednich rozmów.

A więc czas na przeanalizowa-
nie odpowiedzi na dwa arcyważ-
ne pytania, w których proszono
o podanie najważniejszych cech
ludzi wybieranych na stanowiska
kierownicze — najpierw wg. wła-
snego uznania, później wg. tego
jak to się dzieje w praktyce. Za-
cznijmy od osobistych odczuć —
są one w obu grupach zgodne,
może tylko w „B” bardziej roz-
budowane. W „A” kolejność jest
następująca: „fachowość” (9), „do-
bra znajomość i zdolności orga-
nizacji pracy” i „uczciwość (spra-
wiedliwość)” (po 5). „wspólny je-
zyk z załogą (stosunek do pod-
władnych)” (4). „wrozumiałość”
i „zdecydowanie” (energia)” (po
3). „obiektywizm”, „odpowie-
dzialność”, „doświadczenie”, „staż
pracy”, „autorytet” (po 2), a po-
nadto „wymagający”, „dokład-
ność”, „rzetelność”, „przydat-
ność”, „wiek do 40-ki”. „Kadro-
wicz” o większym doświadcze-
niu z gr. B: „fachowość” (12),
„wykształcenie + doświadczenie
(wiedza ogólna + fachowa)”,
„konsekwencja”, „zdecydowa-
nie” i umiejętność współpracy z
ludźmi” (po 8), „umiejętności or-
ganizatorskie” (7). „operatyw-
ność” (5), „odpowiedzialność”,
„uczciwość”, „umiejętność podej-
mowania decyzji” (po 4), „obiek-
tywizm”, „predyspozycje osobi-
ste”, „samodzielność i lojalność”
(po 2). Ponadto kierownik winen
być opanowany, z inicjatywą,
sumienny, mieć właściwą posta-
wę etyczno-moralną, być zaangażo-
wany, zdyscyplinowany, zasad-
niczy, wymagający ale docenia-

jacy, prawidłowo oceniający i
wartościujący współpracowni-
ków.

Z tym bardzo pięknym kato-
logiem cech kłóci się szara rze-
czywistość — tu nie kwapiono
się o oceny. Odpowiedzi nie u-
dzieliło aż 9 osób z gr. B (strach
przed konsekwencjami?) i 3 z gr.
A. Co więc bierze się pod uwagę
przy awansowaniu wg gr. A:
wykształcenie i staż pracy oraz
przynależność organizacyjną (3),
jak też, sporadycznie — zdolno-
ści organizacyjne, doświadczenie,
autorytet, opinię o dotychczas-
wej pracy, fachowość, protekcję,

no zrozumieć czym kierowano
się mimo niechlubnej przeszłości.
Bywają przypadki uszczęśliwia-
nia za wszelką cenę”. Widoczny
rozróż w obu grupach pomię-
dzy oczekiwaniami a formalną,
czasem niekonsekwentną prakty-
ką awansowania wymagać bę-
dzie z pewnością szczegółowych
badań, a następnie wdrożenia
wynikających z nich wniosków.
Tu nasuwa się jeden — zderze-
nie ideałów z rzeczywistością by-
wa nieprzyjemne, a wraz z za-
jmowaniem wyższych stopni w
hierarchii rośnie pragmatyzm.
Ale czy to dobrze, czy źle — te-

ich opinie dotyczące organizacji
pracy są bardzo cenne”. Za naj-
bardziej efektywny sposób po-
dejmowania decyzji uznano taki,
w którym kierownik konsultuje
je z podwładnymi (A-10, B-15),
lub też podejmuje je sam, a na-
stępnie tłumaczy ich motywów
podwładnym (A-2, B-7). W tym
drugim przypadku wypowiadano
niekiedy zastrzeżenie, iż „błędne
decyzje umiejętnie motywowane
mogą uzyskać aprobatę, pociąga-
jąc zaangażowanie sił i środków
w efekcie idących na marne i
kierownictwo traci zaufanie”.
Był też jeden głos wskazujący
na to, że nigdy nie uda się sto-
sować jednego wzorca i w tej
sytuacji zdać się trzeba każdora-
zowo na „najefektywniejszy i
optymalny wybór najkorzy-
stniejszego wariantu, najbardziej
sprzyjającego do osiągnięcia
najlepszych efektów zawodo-
wych i społecznie uzasadnio-
nych”. Najmniej efektywnymi
sposobami podejmowania decyzji
zostały te, w których praktycznie
rzecz biorąc, podwładni sami
decydują, kierownik podpisuje
tylko „papierek” (A-5, B-13), lub
na odwrót, kierownik sam po-
dejmuje decyzję bez opowia-
dania się podwładnym, bez pytania
ich o zdanie (A-7, B-6). W pierw-
szym przypadku podkreślano, iż
takie działania prowadziłyby m.
in. do wzrostu zarobków bez
wkładu pracy, w drugim, że
„pracownicy chcą być wysłucha-
ni, chcą zaangażowania w spra-
wy zakładu i czuć się współgo-
spodarzami”, lub „kierownik,
którego działanie jest ukierunko-
wane tylko na odgórne zarządze-
nie bez głosu reprezentantów
załogi, a nie umie skutecznie
działać oceniając właściwe pro-
blemy społeczne — zagraża po-
myślnemu rozwojowi działu, wy-
działu przedsiębiorstwa tak pod
względem materialnym jak i
psychologicznym. Taki kierow-
nik będzie miał opinię „złego”
kierownika. Po dwie osoby z
każdej grupy wskazały też na
nieefektywność wariantu, w któ-
rym kierownik podejmuje decy-
zję w oparciu o głos większości
pracowników. Oto jedno z uza-
sadnień: „wymaga dużo czasu na
jasne sformułowanie problemu
— w przypadku dużej ilości róż-
nie brzmiających głosów odjęcie
konstruktywnej decyzji jest czę-
sto niemożliwe”. Na zakończenie
prezentacji tych poglądów zacy-
tuję tu jeden głos, który jako
memento warty jest szczególnie
odnotowania: „najmniej efek-
tywny, to sposób błyskawiczny
podejmowania decyzji — pocią-
ga za sobą całą lawinę negatyw-
nych skutków. Wymaga: wyo-
śnienia, prostowań, odwołań, wro-
wadzania korekt itp. Efektem
jest absolutna strata czasu, z
wszystkimi konsekwencjami e-
konomicznymi i społeczno-mo-
ralnymi. Tak nie trzymać!

ADAM LACH

„Kadrowiczów” portret własny (2)

Kierownik — kim jest, kim być powinien



pracowitość, służne i energiczne
działanie. Wg gr. B zaś: wy-
kształcenie, staż pracy i przyna-
leżność organizacyjną (po 5). sa-
modzielność, fachowość, subiek-
tywne cechy osobowe, efekciar-
stwo (po 2), a ponadto — ukła-
dy i znajomości, kompetencje,
operatywność, zaradność, kon-
sekwencję, uczciwość, lojalność,
odpowiedzialność, krasomów-
stwo (!). Odbijają się w tych wy-
powiedziach negatywne skutki
dotychczasowego systemu awan-
sowania. Oto trzy wypowiedzi
już doświadczonych kierowników
z gr. B — „same chęci kandyda-
ta, oblicze społeczno-polityczne
fakt wykształcenia — zresztą za-
leży na jakie stanowisko?”. „Te-
raz może mniej, a le pamiętam,
że wybierano krasomówców na
kierowników”. „Sądzę, że wy-
kształcenie, przynależność, staż.
Chociaż niejednokrotnie aż trud-

go już nie podejmuję się oce-
niać.

Zmieniając kolejność pytań
kwestionariusza warto przedsta-
wić poglądy „kadrowiczów” na
proces podejmowania decyzji.
Nastąpiło rozwarstwienie poglą-
dów na to, czy pracownicy szre-
gowi powinni brać czynny u-
dział w podejmowaniu decyzji
dotyczących zakładu (A-8, B-9),
czy też decyzje takie powinny
być pozostawione specjalistom
(A-4, B-12). A więc za konsulta-
cją wypowiadała się większość
potencjalnych mistrzów, za spe-
cjalizacją większość przyszłych
kierowników, choć i oni podkre-
ślali, że przy decyzjach o cha-
akterze socjalnym głos załogi
jest niezbędny, jeden zaś z nich
napisał, iż „pytania nie powin-
ny być stawiane arbitralnie, bo-
wiem wśród załogi jest wielu
myślących robotników i często

Niemieccy goście w MPK

Z myślą o wakacjach dzieci

W dniach od 6 do 8 marca gościliśmy w naszym przedsiębiorstwie delegację Zakładów Komunikacyjnych miasta Drezna — przedsiębiorstwa, z którym utrzymujemy partnerskie stosunki. Głównym celem wizyty było uzgodnienie i omówienie warunków wymiany kolonijnej naszych dzieci w okresie zbliżających się wakacji. Po sprecyzowaniu ustaleń i podpisaniu umowy niemieccy goście zapoznali się z działalnością naszego przedsiębiorstwa, a w szczególności naszej działalności socjalno-bytowej na rzecz załogi, a następnie udali się na lustrację obiektów kolonijnych, w których przyjdzie spędzać wakacje ich dzieciom. Zaprezentowali także dokonania i osiągnięcia swojego przedsiębiorstwa w dziedzinie socjalno-bytowej — przytoczmy więc kilka danych:

Dreźnieńskie MZK zatrudnia 4400 osób załogi, a jego struktura organizacyjna jest podobna do struktury naszego przedsiębiorstwa i podobnie jak i my borykają się z trudnościami kadrowymi. Dysponują też szkołą przyzakładową, w której kształcą się młodzi ludzie powyżej 16 roku życia. W swej działalności socjalnej dysponują 21 bufetami, 2 stołówkami, 2 ośrodkami wypoczynkowymi, 3 przedszkolami, jednym ogródkiem dziecięcym i 4 ośrodkami zdrowia.

Działalność kulturalna w przedsiębiorstwie finansowana jest ze specjalnych dotacji państwowych i polega zarówno na zapewnieniu udziału załogi w odbiorze kultury masowej, jak i na prowadzeniu własnej działalności poprzez kilka



zainteresowań, z których kółko malarskie otrzymało ostatnio medal od władz miejskich za szerzenie kultury. w NRD.

Rozdziałem świadczeń socjalnych, jak wczasy i sanatoria, zajmują się związki zawodowe. Do nich też należy współudział w rozdziale mieszkań. Tu trzeba podkreślić, że MZK są jednym z pięciu przedsiębiorstw, które mają prawo prowadzić w Dreźnie własną politykę mieszkaniową w stosunku do swoich pracowników, rocznie otrzymują od miasta ok. 50 mieszkań do dyspozycji. Zresztą problem mieszkaniowy w NRD nie jest tak nabrzmiały jak u nas, gdyż okres oczekiwania na mieszkanie waha się między 3 do 7 lat, choć jak twierdzili nasi goście, ludzie i tak bardzo się niecierpliwią.

Przedsiębiorstwo, podobnie jak i nasze, nie zapomina też o swoich emerytach, a ma ich pod opieką 1400.

FOT. STANISŁAW TYRAN



DER HECHT

23/83

28. Jahrgang
4. Januar 1984
Einzelpreis 10 Pf

ORGAN DER LEITUNG DER BPO DER SED DES VEB VERKEHRSBETRIEBE DRESDEN

DER HECHT o pobycie delegacji MPK

W numerze 3 „Sygnałów” pisaliśmy („Obopólne korzyści”) o pobycie delegacji MPK w MZK w Dreźnie w celu wymiany doświadczeń i podpisania umowy o współpracy. Zainteresuje naszych czytelników zapewne, co na ten sam temat pisze bratnia gazeta zakładowa dreźnieńskiego MZK „Der Hecht”. Zanim dotarł do nas również jej 3. numer upłynęło trochę czasu, niemniej uważamy za celowe przedrukowanie stosownego artykułu, który został zaanonсовany na 1 stronie zdjęciem z podpisem: „W naradzie kierownictwa partii wzięła udział delegacja towarzyszy z MPK Kraków. Przebywała ona w naszym zakładzie w celu wymiany doświadczeń zawodowych. Polecamy w związku z tym artykuł na str. 2. Na zdjęciu: sekretarz partii tow. Heinz Ziesche wręcza sekretarzowi partii tow. Ryszardowi Gurbielowi pamiątkowy upominek”. I na bardzo wyraźnym zdjęciu rozpoznajemy wielce zadowolone oblicze naszego sekretarza KZ. Na drugiej stronie relację z wizyty zatytułowano:

Wspólne zadania — wspólne cele

„W dniach od 23 do 26 stycznia 1984 przebywała w naszym zakładzie delegacja Krakowskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

W skład delegacji wchodził: tow. Stanisław Kostro, zastępca dyrektora ds. pracowników, towarzysze Ryszard Gurbiel, sekretarz partii, Tadeusz Trzmiel, dyrektor przedsiębiorstwa, Tadeusz Pilarski, pełnomocnik ds. kontaktów z zagranicą.

To już piękna tradycja, że z towarzyszymi naszego partnerskiego zakładu wymieniamy doświadczenia dotyczące pracy politycznej i zawodowej, wspólnie naradzamy się

w sprawie dalszego pogłębiania współpracy i opracowujemy formę i przebieg wyniań pracowników i doświadczeń

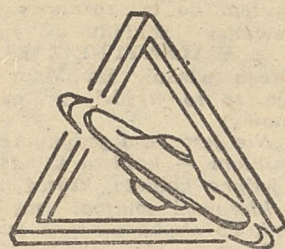
Felscy towarzysze zwiedzili zakład naprawczy i zajezdźnię Trachenberge, kolejki górskie i zakład zasilania energetycznego. W przyjacielskich i serdecznych rozmowach z pracownikami na stanowiskach pracy wymieniono doświadczenia zawodowe.

Dyrektor zakładu, towarzysz dr Ritschel, w jednej z rozmów poinformował obszernie o osiągnięciach naszego kolektywu zakładowego w socjalistycznym współzawodnic-

twie i przedstawił nowe zadania i cele, które stawiamy sobie dla uczczenia 35. rocznicy NRD.

Towarzysz Trzmiel, dyrektor naczelny MPK Kraków, poinformował o znacznych osiągnięciach swojego kolektywu w przewyżczeniu problemów krakowskiej komunikacji. Godne podkreślenia jest powiększenie taboru komunikacji autobusowej o nowe „ikarusy”, rozszerzenie możliwości naprawczych w zajazdach, uruchomienie środków zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa komunikacji w

(Dokończenie na str. 7)



Historia NOL

1900 — 23 VI 194

Przedstawiamy Państwu dalszy ciąg rejestru obserwacji NOL, tym razem z pierwszej połowy naszego wieku.

W marcu 1905 r. nad Cardiff w Walii liczni świadkowie obserwowali na niebie poziomą smugę światła. We wrześniu 1905 r. nad Llangollen w Walii zauważono ciemny obiekt lecący na wysokości 2 km. W 1907 r. w Burlington, Vermont (USA), obserwowano unoszącą się nad miastem wielką ciemną torpedę, od której oddzielił się mały świecący obiekt. W 1909 r. p. Lithbridge idąc górami w Walii natknął się na wielki pojazd w kształcie cylindra, obok którego stały dwie dziwacznie wyglądające istoty, rozmawiające ze sobą w nieznanym języku. W lipcu 1915 r. nad Balinasloe w Irlandii liczni świadkowie obserwowali olbrzymi błyszczący obiekt, który stał nieruchomo w powietrzu przez 45 minut, po czym bardzo szybko odleciał. W 1919 r. w Rural, Nowa Pld. Walia, pewien człowiek zaobserwował niezwykle obiekt stojący koło drogi i „człowieka” stojącego obok. W pewnej chwili nieznanemu odwrócił się i skierował „coś” ku świadkowi, który stracił przytomność. W sierpniu 1929 r. załoga parowca „Coldwater” płynącego po Atlantyku obserwowała lecący błyszczący obiekt w kształcie dysku. W 1931 r. między Australią a Nową Zelandią sir Francis Chichester zauważył „statek powietrzny w kształcie kuli, o szarobiałym kolorze, jasno świecący”. W 1934 r. nad pustymi, słabo zaludnionymi okolicami Szwecji widziano 24 podwójne spodki. 24 XII 1933 r. w Kalix, Szwecja, obserwowano olbrzymią maszynę, która oświetlała ziemię, jakby czegoś szukała. 26 XII 1933 r. dziwny bezgłowy obiekt krążył nad Manhattanem, 27 tego samego miesiąca i roku zagadkowy latający obiekt pojawił się podczas sztormu nad Nowym Jorkiem. 10 I 1934 r. w Tarana, Szwecja, wielu ludzi widziało lecące nisko maszyny oświetlające reflektorami całą okolicę. Tego samego dnia na najdalszym skrawku Norwegii — Trondheim, wydawały dwa latające spodki. W 1936 r. „naloły” na Szwecję i Norwegię powtórzyły się. W czasie II wojny światowej piloci wszystkich krajów spotykali „srebrzyste kule”. Wszyscy myśleli, że jest to tajna broń przeciwnika. Nazywano je „foo-fighters”. W 1942 r. pilot Roman Sobiński powracał po bombardowaniu Essen. W okolicy pln. Holandii zaobserwował lecący za nim świetlisty dysk koloru pomarańczowego. Obiekt

znajdował się w odległości 150 m, po czym zniknął wielką szybkością.

W nocy z 4 na 5 grudnia 1944 r. nad Laredo, Teksas, pilot amerykańskiego samolotu F-51 został zaatakowany przez promieniującą bładoniebieskim światłem przedmiot. 10 sierpnia 1946 r. obserwowano latające obiekty nad Finlandią. W dniu następnym widywane były masowo obiekty w kształcie cygar nad Norwegią i Szwecją. Ich szybkość oscylowała między 700 a 1600 km/godz. We wrześniu 1946 r. „zielone, ogniste piłki” widziano nad Portugalią. 21 października 1947 r. załoga statku „Tacon Harbour Patrol” znajdując się w pobliżu Maury Island USA, zauważyła na niebie wysokości ok. 600 metrów wielkich dysków. Pięć z nich krążyło wokół szóstego, które tkwił nieruchomo. Potem wszystkie obniżyły się wys. 150 m. Po chwili słony eksplodował z ogłuszającym hukiem, a pozostałe ruszyły w górę z niezwykłym przyspieszeniem i znikły. Przeszukano teren i znaleziono szczątki podobne do żużli. Powyższa informacja jest jedną z ostatnich, które są zaznaczone do „historycznego kresu UFO”. Za trzy dni miała się rozpocząć „nowożytna era” lub jak inni nazywają „okres współczesny” UFO.

Na zakończenie niniejszego odcinka jeszcze kilka zanotowanych obserwacji z tego kresu z terenu Polski. Przypomnijmy je za „Katalogiem obserwacji NOL w Polsce”, który opracował Krzysztof Piechota.

29 VI 1908 r. — przelot skrawożółtego obiektu z SS na NNO wielkości połowy Księżyca. 4 świadków. Zak. sie, gm. Ryki. Czerwiec, lipiec 1922 r. — srebrzysty, mały wy obiekt, dwie półkule prz dzielone obracającą się obracającą, „wystrzelił” promień świetlny i wzniósł się z hukiem. Wielu świadków. Warszawa. Jesień 1940 r. — szarych kwadratów spitych narażami leciało ruchem w hadlowym 1,5—2 metrów nad ziemią. Jeden świadek. Siepień, wrzesień 1942 r. — skrawożółty, okrągły obiekt po półgolinie „wsiadł” błękit nieba. Wielu świadków, Warszawa. Jesień 1942 r. — szybki, niski przelot pomarańczowego obiektu wielkości tarczy słonecznej. świadków, Cieście w woj. płockim. „Ger” — KTBNO

Zainteresowani bliżej tematyką NOL proszeni są o skontaktowanie się z nami podczas spotkań — każda środa godz. 17.00, pl. Serkowski 7.

Bilet wolnej jazdy albo tysiąc złotych

Zarządzeniem Nr 17 dyrektora MPK z dnia 5 kwietnia ub. roku, w związku ze zmianą taryfy za przejazdy środkami komunikacji miejskiej, wprowadzone zostały nowe zasady obciążania pracowników za niezwrócone bilety wolnej jazdy. Otóż, z dniem 1 kwietnia 1983 roku, ustalona została wartość pracowniczego i rodzinnego biletu wolnej jazdy na kwotę 1 tysiąca złotych.

Obowiązek natychmiastowego oddania zarówno pracowniczego, jak i rodzinnego biletu wolnej jazdy mają wszyscy ci, którzy utracili prawo do korzystania z tej formy ulgi, a więc kiedy rozwiązana została z nimi umowa o pracę lub gdy pracownik nie wywiązuje się z warunków umowy o pracę — dotyczy to osób zatrudnionych w niepełnym wymiarze godzin, lub przebywających na urlopie bezpłatnym. Nie dotyczy natomiast pracowników, korzystających z urlopów bezpłatnych dla matek opiekujących się małymi dziećmi, które tracą jedynie pra-

wo do biletu rodzinnego dla osoby prowadzącej im gospodarstwo domowe.

Zarządzenie obowiązuje już prawie rok, a jak wygląda powyższa sprawa na co dzień? Niestety, bardzo różnie. Jak wiemy, fluktuacja kadr w naszym Przedsiębiorstwie nie należy do niskiej. Ludzie odchodzą z pracy, a nierzadko są zwalniani dyscyplinarnie lub za jej porzucenie. I z tymi ostatnimi jest najgorzej. Są wprawdzie karty obiegowe, ale jak takiego znaleźć i rozliczyć, kiedy właściwie na niczym mu nie zależy? Nie rozliczają się więc nie tylko z przydzielonej im edycji roboczej, nie myślą również o zwrocie biletu wol-

nej jazdy. Bardzo często nawet kilku, bo pobranych na wszystkich członków rodziny, a do sprawy podchodzą z beztroską, nie chcąc zdawać sobie sprawy z tego, że w sumie będzie ich to kosztowało i to wcale nie mało.

Weźmy dla przykładu pracownika, który bilety wolnej jazdy pobrał nie tylko dla siebie, ale również dla żony i trójki dzieci, a po rozwiązaniu umowy o pracę ich nie zwrócił. Tylko jeden miesiąc zatrzymania tych kart, kosztować go będzie 5000 złotych. Zdarsza się, że dopiero, kiedy przyjdzie do domu tak wysokie obciążenie, były pracownik zgłasza się do Przedsiębiorstwa,

zwraca bilety, prosi, płacze, czasem kłamie, że je zgubił i pisze oświadczenia, które nie zawsze przecież może zostać pozytywnie załatwione.

A kiedy sprawa trafia do sądu, bo to się zdarza, dochodzą jeszcze inne koszty. I po co to wszystko? Dobrze, gdy chodzi tylko o jeden miesiąc zwłoki przy oddawaniu biletów wolnej jazdy. Zdarza się przeważnie w przypłyku uczuć ów ZSZ, że informacje o jego zwolnieniu przychodzą nawet po roku. I co wówczas? Pracownicy wydykacji wysyłają do takiego delikwenta pismo, często jedno nie wystarcza, proszą o zwrot wszystkich pobranych z przedsiębiorstwa rzeczy między innymi biletu wolnej jazdy, względnie o uiszczenie kary.

Tak więc zatrzymanie biletu wolnej jazdy przez tych, którym on się już nie należy jest nieopłacalne. Ważne więc by ten fakt tak oczywisty, doszedł do świadomości tych, którzy do zrzeczenia go może jeszcze nie dorosli. (M. B.)

Jeszcze o „Encyklopedii”

Były — kto kupił?

Dyrekcja MPK postarała się dla całej załogi, począwszy od niej samej do poszczególnych załazdni o bestseller na rynku księgarskim, tj. encyklopedie od A do Z. Encyklopedie były, pracownicy się o tym dowiedzieli i to w załazdnej autobusowej w Czyżynach. 5 kompletów encyklopedii mieli odebrać oddziałowy sekretarz związków zawodowych wraz z sekretarzem oddziałowym POP. Nikt by nie wiedział o tym wszystkim, gdyby nie koleś kierujący z innych linii opowiadający o losowaniu wśród załóg i to sprawnym losowaniu na ich załazdnych. A w Czyżynach? No właśnie, pytanie to zadajemy przedstawicielom wymienionych wyżej komórek. (...) Gdzie są encyklopedie polskie dla pracowników załazdni Czyżyn?”

(Nazwisko autora listu do wiadomości Redakcji)

OD REDAKCJI: O encyklopediach pisaliśmy dwa razy w rubryce „15 dni w MPK”. Jak wynika z powyższego listu, wśród załogi Przedsiębiorstwa, a przynajmniej jej części, istnieje pewne niedoinformowanie na rzeczony temat. Przypomnijmy więc — otóż staraniem Działu Kultury, Sportu i Turystyki Przedsiębiorstwa otrzymano 80 egzemplarzy Encyklopedii Popularnej wydanej przez PWN. Z tego rozdzielono proporcjonalnie do liczby pracowników zatrudnionych w poszczególnych zakładach: po 11 sztuk — Zarząd i ZAW, po 8 — ZTH i ZTP, po 6 — ZAC i ZAP, po 4 — ZTX, Pion Ruchu, ZNT i ZTO, po 3 — ZTS i ZNA oraz ZZZ, ZBL, ZSP i Szkoła Przyzakładowa po 2. Ponieważ ZAB załatwił sobie encyklopedie we własnym zakresie, nie uwzględniano go już przy tym rozdziale. I słusznie. W jednym przedsiębiorstwie, jeden zakład miałby podwójną liczbę egzemplarzy a wszystkie pozostałe do pozostałych mniej.

Imiennego rozdziału w poszczególnych zakładach i pionach mieli dokonać kierownicy w porozumieniu z kolektywem społeczno-politycznym. Jedynym wskazaniem przy rozdziale ze strony dyrekcji i Działu Kultury było, aby uwzględnić pracowników pracujących społecznie, a w szczególności upowszechniających kulturę, oświatę i turystykę w danym zakładzie. Nie było to jednak obligatoryjne, w związku z czym rozdział przebiegał różnie, tzn. albo przez losowanie, albo przez typowanie i wtedy należało uwzględnić pracowników upowszechniających kulturę, oświatę i turystykę w zakładzie. Która forma lepsza? Ano właśnie, to powinien już wiedzieć kierownik, znający przecież swój zakład i swoich podwładnych. Jeżeli uważa, że są pracownicy naprawdę wyróżniający się zaangażowaniem i pracą społeczną w pełnym tego słowa znaczeniu, winien ich docenić, choćby przez umożliwienie zakupu tak trudno dostępnej, a jak bardzo przydatnej encyklopedii. W wątpliwych przypadkach zostawiało losowanie — chyba najlepsze, choć nie można mówić, że najsprawiedliwsze gdyż „los bywa ślepy”. Za to każdy ma równe szanse i nikt mimo niewylosowania nie czuje się pokrzywdzony. Poza tym ma szansę i kierownik i kolektyw społeczno-polityczny. Oni przecież też chcieliby encyklopedie, a trudno typować samego siebie. Mimo wszystko nie wypada. Przy typowaniu, choć może „wiedza od A do Z” trafi do najwłaściwszych rąk, z reguły będzie jakieś ale.

Najlepiej poradzić sobie chyba w ZNA. Rozpytało kto chce brać udział w losowaniu i okazało się, że chętna była tylko połowa załogi. Przecież nie każdy korzysta z encyklopedii, niektórzy je mają, a szanse pozostałych wzrosły. Losowanie odbyło się również w Zarządzie, w Zakładzie Sieci i Podstacji, Torów (wśród osób zgłoszonych i uprawnionych), w Przyzakładowej Szkole wśród nauczycieli (jeden egzemplarz, drugi otrzymał jako nagrodę wytypowany uczeń) i w Zakładzie Transportu wśród pracowników z 5-letnim stażem w tymże. W pozostałych zakładach posłużono się typowaniem, sądząc po opiniach ludzi — bardziej lub mniej trafnym. Tak w duchu to sobie myślę, że gdyby Dział Kultury, a szczególnie p. bibliotekarki tak bardzo się nie starały, nie byłoby niesnasków, całej gadaniny i wreszcie jakże przykrego listu. A to komu udało się wystąpić encyklopedię w gigantycznej kolekcji, a kogo stać na zakup po cenie czarnorynkowej byłoby prywatną sprawą każdego. To już są jednak naprawdę moje skryte rozważania. Szczegółowiej powinni więc być tym bardziej wdzięczni za starania, a pozostali jeszcze raz obiektywnie rozważyć — że być może ktoś słusznie otrzymał prawo do jej zakupu. Póki co można korzystać z bibliotek i czekać na następne wydanie. Oby krótko!

TERESA BRANDYS

P.S. Pracowników ZAC informujemy, że encyklopedie w ich zakładzie otrzymali: Walentyna Zakula, Maria Budolak, Zbigniew Nowak, Paweł Rozek, Marian Lechowicz i Janusz Ryszka.

(Dokończenie ze str. 6)

mieście, polepszenie sytuacji socjalnej pracowników i inne przedsięwzięcia.

Podczas serdecznego, opartego na wzajemnym zaufaniu, spotkania doszło do wymiany myśli i doświadczeń między polskimi towarzyszami i przedstawicielami kierownictwa naszej zakładowej organizacji partyjnej.

Sekretarz partii, tow. Ziesche, poinformował o zadaniach i wynikach w pracy partyjnej. Przedstawił on równocześnie m. in. znaczenie pracy politycznej z całą załogą, mówił o rozwoju kadry i wspólnej odpowiedzialności za realizację zadań — kierownictwa administracyjnego i organizacji masowych. (...)

W żywej dyskusji mówiono o roli, jaką odgrywa zebranie partyjne, rok szkolenia partyjnego, pomoc organizacji młodzieżowej oraz proces wychowania i politycznego kształcenia członków partii.

Sekretarz partii MPK, tow. Gurbel, wspólnie z tow. Kostro przedstawili zadania stojące przed ich organizacją partyjną. Równocześnie tow.

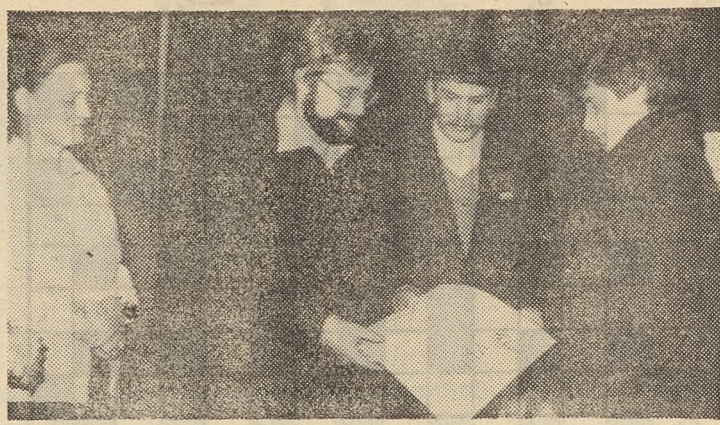
Wspólne zadania wspólne cele

Gurbel poinformował o walce ideologicznej, o przygotowaniu towarzyszy do realizacji uchwał partyjnych na każdym odcinku oraz o organizacji marksistowsko-leninowskiej pracy propagandowej i szkoleniowej. Szczególnie interesowały polskich towarzyszy nasze doświadczenia w dziedzinie klasowego wzmocnienia partii, praca z organizacją młodzieżową i brygadami młodzieżowymi.

W wyniku wspólnych rozmów zarysowano główne dziedziny współpracy na rok 1984, które następnie ujęto w obustronnie podpisanym dokumencie. Umowa zawiera m. in. dalszą wymianę doświadczeń w dziedzinie możliwości naprawczych pojazdów, jak również wymianę czasów i obrotów dla dzieci.

Na zakończenie swego pobytu polscy towarzysze podziękowali za serdeczne przyjęcie i troskliwą opiekę. Ocenili oni, że wspólne spotkania i rozmowy przyczyniły się do dalszego pogłębienia obecnych stosunków między naszymi partnerskimi zakładami i wzajemnego zrozumienia wagi odpowiedzialności w trakcie realizacji naszych wspólnych zadań i celów.

Tłumaczenie i opracowanie:
JAROMIR ZYGMA



Sekretarz KZ PZPR Jerzy Juniszewski wręcza dyplom laureatowi eliminacji zakładowych IX Olimpiady Wiedzy Społeczno-Politycznej, Robertowi Gałdzińskiemu.

IX Olimpiada Wiedzy Społeczno-Politycznej ZSMP

Daty 22 lipca 1944 r. nie trzeba nikomu przypominać, ale między tą datą a dniem dzisiejszym mieści się cały ogrom ważnych spraw, procesów i wydarzeń dotyczących nas, Polaków, naszego państwa, polityki i gospodarki, kultury i sztuki. 40 lat najnowszej historii. Czy dobrze ją znamy? Różnie bywa — jedno pamiętamy lepiej, drugie powoli się zaciera, by w końcu w ogóle nie pamiętać. A przecież są sprawy, które powinien znać każdy Polak. Ktoś kiedyś powiedział, że „ci, którzy nie znają historii, skazani są na jej powtórzenie”. Taką powtórką z historii i sprawdzianem dla niektórych były 7 marca zakładowe eliminacje Olimpiady Wiedzy Społeczno-Politycznej ZSMP.

Tegoroczna, IX Olimpiada przebiega pod hasłem „40 lat PRL”. Możemy więc powiedzieć, że tą imprezą młodzieżowcy rozpoczęli w Przedsiębiorstwie obchody 40-lecia. Czy można było lepiej? Cóż może być wartościowszego nad refleksję młodych nad przeszłością, a tym samym i przyszłością. Sięgniecie wstecz, przypomnienie historii i w końcu refleksja powinny nam towarzyszyć w 1984 r., gdy tyle się mówi o zagrożeniu pokoju na świecie.

W eliminacjach Olimpiady brało udział 12 zawodników z pięciu kół ZSMP. Każdy z nich odpowiadał pisemnie na jednakowy dla wszystkich zestaw 30 pytań szczegółowych. Do finału, zgodnie z regulaminem OWSP, jury w składzie: Jerzy Juniszewski, sekretarz KZ PZPR, Zofia Rzynek, przedstawicielka Zarządu Krakowskiego ZSMP i Anna Kiersztyn, zastępczyni dyrektora ZSZ wyłoniło sześciu zawodników. Każdy odpowiadał ustnie na 3 pytania szczegółowe i 2 problemowe. I miejsce zajął Robert Gałdziński z Zasadniczej Szkoły Przyzakładowej, kolejne: Roman Mastalerz z ZTX, Bożena Stanik z Zarządu, Włodzimierz Bąk z ZAW, Wiktor Cichoń z ZAW i Zbigniew Polak z ZSZ. Drużynowo najlepiej wypadło Koło ZSZ przed XIV Kołem ZSMP z Zarządu. III miejsce zajęła drużyna XV Koła z ZAW, IV — Koło z ZAB i V — z Zakładu Takówek. Wszyscy uczestnicy otrzymali książki i nagrody honorowe w postaci dyplomów i wpisów do legitymacji ZSMP. Sześciu najlepszych otrzymało ponadto nagrody rzeczowe, ufundowane przez dyrekcję MPK. Cztery pierwsze osoby reprezentować będą Przedsiębiorstwo w III etapie Olimpiady na szczeblu dzielnicowym.

Eliminacje prowadził Zygmunt Musiał.

I jeszcze kilka wniosków:

1. Jak na tak duże przedsiębiorstwo, jak nasze, 12 zawodników to chyba trochę za mało. Gdzie jesteście młodzi zrzeszeni i nie zrzeszeni. Gdzie przedstawiciele pozostałych kół? Czyżby obawa przed nieznaną rodzinną historią?
2. Średnia, ba wręcz słaba znajomość faktów i zagadnień z ostatnich lat. Nieznajomość takich pojęć, jak samofinansowanie, samodzielność. O tym przecież tyle się ostatnio mówi, pisze.
3. Niezrozumiałe — zawodnicy bardzo dobrze radzili sobie z pytaniami szczegółowymi, nawet tymi trudnymi, natomiast z problemowymi były kłopoty. Dlaczego? Skąd trudności?
4. Pytania stosunkowo nietrudne, niektóre ciekawie sformułowane i tak też oceniali je sami zawodnicy. Zbyt dużo jednak dotyczyło okresu ostatnich lat wojny i tuż po, podczas gdy można było pełniej je rozciągnąć na całe 40 lat. Wtedy byłaby to rzeczywiście znakomita popularyzacja i lekcja historii dla uczestników i uczniów Szkoły Przyzakładowej, którzy przysłuchiwali się eliminacjom. (tb)

Kronika wypadków — Luty

Monter, Stanisław Fraś, z ZAB 2 lutego br. uległ wypadkowi podczas szlifowania kawałka blachy na szlifierce. Nastąpiło wciągnięcie obrabianego materiału wraz z ręką pomiędzy koło tarczy cierniej a stopkę szlifierki, co spowodowało u poszkodowanego skaleczenie dłoni prawej ręki. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 19 dni.

Kierowca, Adam Steczko z ZAW 5 lutego br., podczas sprawdzania przewodów sprężarki w komorze silnika, został przyciśnięty przez inny autobus. Na krzyk poszkodowanego, kierowca, Tadeusz Wyża, wycofał swój pojazd, uwalniając Adama Steczkę. Przyczyną tego wypadku był brak pełnego zabezpieczenia przed samodzielnym przetoczeniem się autobusu oraz dopuszczenie do eksploatacji wozu bez ważnej rejestracji. Wypadek zdarzył się na zatoczce dla autobusów na Salwatorze. Poszkodowany przebywa nadal na zwolnieniu lekarskim.

Elektryk, Aleksander Ostrowski, z ZBL doznał 7 lutego br. skrzywienia stawu kolanowego prawej nogi, na schodach. Przy dojściu do jadalni w Ośrodku Wczasowym w Osieczanach. W tym czasie wyłączony został dopływ prądu do budynku. Poszkodowany przebywał w Osieczanach na delegacji służbowej, wykonując wraz z innymi pracownikami ZBL modernizację elektryczności. Przyczyna wypadku obiektywna. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Slusarz tokarz, Ryszard Antczak, z ZAP 7 lutego br., podczas pracy na szli-

fierce kątowej bez osłony, uległ wypadkowi na skutek pęknięcia tarczy szlifierskiej, której odłamki wbiły się do kości lewej nogi poszkodowanego. Ryszard Antczak poddany został operacji chirurgicznej w szpitalu. Przyczyną tego wypadku było między innymi wydanie z narzędziowni niesprawnej szlifierki. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Kierowca, Tadeusz Krupa, z ZAB 11 lutego br., doznał skaleczenia gałki lewego oka na skutek uderzenia metalowym prętem, podczas zawieszania zasłony w autobusie. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Monter, Marian Bogdanik, z ZTH 13 lutego br., na skutek pobicia przez nietrzeźwego pasażera, doznał złamania kości nosa i wybitcia przedniego zęba. Nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Mechanik, Marek Zadura, z ZTS, 13 lutego br., doznał rany klutej wkrętkiem wewnętrznej części dłoni lewej ręki, podczas wymiany resora. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 11 dni.

Stolarz, Romuald Niewiadomski, z ZAW 17 lutego br., podczas pracy na strugarce, doznał obcięcia końca kciuka

lewej ręki. Wina poszkodowanego i kierownictwa Zakładu — brak osłony. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Mechanik napraw pojazdów, Włodzimierz Rogala z ZAC, 19 lutego br., doznał złuszczenia głowy i rozcięcia prawego łuku brwiowego na skutek upadku spowodowanego nagłym zaślabnięciem w drodze do jadalni. Poszkodowany nadal przebywa w szpitalu.

Mechanik kierowca, Stanisław Goliński, z ZAW w dniu 20 lutego br., doznał rany ciętej głowy, w wyniku uderzenia kłapą od silnika. Wina poszkodowanego, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Mechanik, Jacek Osika, z ZAB 20 lutego br., doznał otwartego złamania kości goleniowej lewej nogi, podczas wybuchu i rozerwania metalowej osłony kulistej części siedzenia stabilizatora, która to właśnie uderzyła poszkodowanego w nogę. Winę za wypadek ponosi kierownictwo Zakładu, ponieważ wprowadziło zmianę technologii, a ta okazała się niebezpieczna. Poszkodowany nadal przebywa w szpitalu.

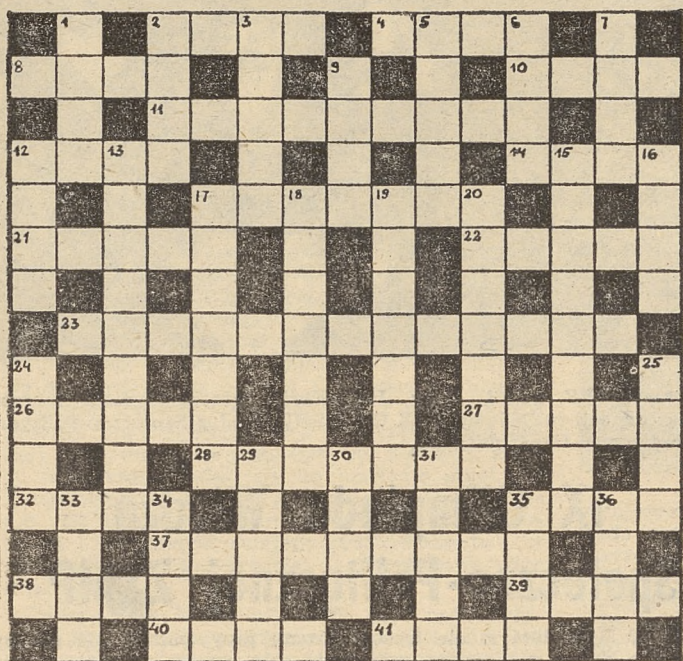
Magazynier, Michał Orzechowski z ZZZ 24 lutego br., doznał obciążenia końców palców — trzeciego i czwartego prawej ręki, w wyniku przytłuczenia ich

stalowym prętem do metalowej kobyłki. Przyczyną wypadku było stosowanie niewłaściwej metody pracy i brak nadzoru. Poszkodowany przebywa nadal na zwolnieniu lekarskim.

Robotnik magazynowy Czesław Polichalów z ZZZ w dniu 24 lutego br., doznał skaleczenia trzeciego palca lewej ręki, podczas cięcia desek na pile tarczowej w ZNT. Odpowiedzialność za ten wypadek ponosi nadzór z ZNT, za dopuszczenie do pracy na pile tarczowej, pracownika nie posiadającego w tym kierunku uprawnień. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Tokarz, Zdzisław Zaręba, z ZNT w dniu 24 lutego br., doznał rany ciętej palca wskazującego prawej ręki, podczas usuwania wiór z obrabiarki. Odpowiedzialność za ten wypadek ponosi zarówno nadzór ZNT jak również sam poszkodowany, który nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

Gdy w ciągu 31 dni stycznia br., zanotowaliśmy 5 wypadków przy pracy w MPK, to w ciągu 29 dni lutego, wydarzyło się ich aż 14. Większość z nich to wypadki ciężkie. Przyczyn ich powstawania szukać należy zarówno w bagatelizowaniu sobie zasad bezpiecznej pracy i przepisów bhp, przez samych poszkodowanych jak również w lekceważeniu obowiązków nadzoru. Niechże więc te wypadki, które już zaistniały i których opis zamieściliśmy w naszej comiesięcznej kronice, staną się ostrzeżeniem dla wszystkich pracujących w MPK. (M. B.)



POZIOMO: 2. Anagramowe górskie play. 4. Japońska „żytnia”. 10. Nieodłączony towarzysz. 11. Utwór wierszowany dla szaradzystów. 12. Ryje w ziemi. 14. Utuczone zwierzę. 17. Cena na znaczku pocztowym, papierach wartościowych. 21. Zart, szyderstwo. 22. Dwadzieścia jeden w pończosze. 23. Drobiazgowość, pedanteria. 26. Skala osadowa składająca się z płytek. 27. Narodowo rekordzista świata w skoku wżwyż. 28 Stan w USA. 32. Np. 29.02. 1984 r. 35. Odgłos rozmów. 37. Jądro ziemi. 38. Stronie wcięcie w stoku górskim. 39. Prawie nie mówi nic. 40. Najlepsza obrona. 41. Produkt krakowskiego „Solvayu”.

PIONOWO: 1. Spód struga. 2. Klejnot dla Agaty. 3. Hiszpański „miód królewski”. 5. Rzeka we Włoszech. 6. Powtarza za tobą. 7. Zdolność, łatwość tworzenia, zapał twórczy. 9. Nad Łabą. 12. Wszakowy skok. 13. Ogół biskupów danego kraju. 15. Oj dana, dana, uha! 16. Lina do naciągania żagla. 17. Łącznik rurowy. 18. Do ucięcia maku, kremu. 19. Część spodni. 20. Sypial-

nia. 24. Słońce się kręci wokół ziemi? 25. Wisła w Rzymie. 29. Studium rozwojowe owadów. 30. Gęste zarośla w Afryce. 31. Nieodzwonne dla niemowlaka. 33. Studencka sala wykładowa. 34. Szwedzka дума rozrywki. 35. Do-re-mi... 36. Dobrze mieć jeszcze w zanadrzu.

Rozwiązania prosimy nadsyłać pod adresem Redakcji.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI NR 3

POZIOMO: badylarz, czepek, telekonferencja, Tybet, satrapa, Marianna, szelki, Rwanda, początek, sandacz, denar, szybkościomierz, afiont, galareta.

PIONOWO: batut, lokator, renesans, zielarz, pacha, krakowiak, delta, liberia, marksista, latanie, rocznica, Denikin, zadymka, garść, szyfr, różga. Do odebrania w Redakcji. **Sprostowanie:** W poprzednim numerze „Sygnałów”, w krzyżówce nr 4, hasło nr 41 poziomo powinno brzmieć: hiszpański malarz, ekscentryk. Za pomyłkę przepraszamy.

PROBY TESTOWE „IKARO-JELCZA”

Na torze prób Jelczańskich Zakładów Samochodowych pojawił się nowy pojazd — prototypowy autobus miejski, który wykonano wspólnie ze znaną węgierską fabryką „Ikarus” zgodnie z podpisaną jesienią ub. roku umową między Polską a Węgrami w zakresie kooperacji w produkcji autobusów. Prototyp jelczańskiego „Ikarusa” jest testowany pod obciążeniem także na drogach publicznych. Skrupulatnie rejestruje się zarówno walory eksploatacyjne pojazdu, jak i niedomagania. Wyniki testów inżynierowie z Jelcza prześlą do fabryki „Ikarusa” na Węgrzech celem dokonania ewentualnych poprawek i zmian konstrukcyjnych.

BLISKA WSPÓŁPRACA SPRZYJA JAKOŚCI

W osiągnięciu wysokiej jakości autobusów sprzyja m.in. specjalizacja i kooperacja w ramach RWPG. Np. Związek Radziecki dostarcza stronie węgierskiej przednie osie i hydromechaniczne skrzynie biegów, NRD — fotele dla kierowców, wały przegubowe i systemy chłodzenia, Polska — silniczki do wycieraczek i gaźniki, Czechosłowacja — automatyczne skrzynie biegów. „Ikarus” już dawno nawiązał bliską współpracę w zakresie doskonalenia konstrukcji autobusów z radzieckimi przedsiębiorstwami i instytucjami

naukowo-badawczymi. W ciągu 30 lat Kraj Rad otrzymał 80 tys. „ikarusów” a Węgry uzyskały w zamian ok. 500 tys. samochodów osobowych i przeszło 100 tys. ciężarówek.

BRAK PRACOWNIKÓW

Warszawskie MZK wciąż cierpi na niedostatek pracowników. Jak i w innych miastach próbowano w stolicy zatrudnić studentów jako motorniczych, ale ze względu na różne pory zajęć na uczelniach i konieczną dyscyplinę pracy w MZK studenci wolą

np. mycie wozów, które odbywa się w dogodniejszej dla nich porze. Obecnie brakuje więc 20 proc. motorniczych. Trochę lepiej jest z kierowcami autobusów, ale mimo to MZK może przyjąć w każdej chwili ok. 300 kierowców.

PLACĄ DROŻEJ ALE RYZYKUJĄ

Śląskie autobusy i tramwaje dziennie wykonują 28 tysięcy kursów. Z usług katowickiego WPK korzysta w ciągu doby kilka milionów pasażerów. Za przejazd trzeba płacić, ale czy zawsze. W ub. roku kontrolerzy WPK ujawnili 240.634 „gapowiczów”. 168 tys. osób zapłaciło kary za jazdę bez biletu na łączną kwotę 34 mln złotych. Ponad 72 tys. nieuczciwych pasażerów od-

Urzędniczek wypełniają czas pracy miłą pogawędką.

— Mój synak jest bardzo podobny do swego ojca — zwierza się pani Zuzia.

— Ależ nie przejmuj się tym tak bardzo — uprzejmie odpowiada pani Basia — najważniejsze, żeby był zdrowy...

★

Kierownik do sekretarki:

— Serdecznie pani gratuluje, dziś przyszła pani do pracy najwcześniej ze swoich spóźnień dotychczasowych...

★

Przełożony do podwładnego Kowalskiego, którego kolejny raz zamiast przy biurku zastaje przy oknie:

— Na co pan tak stale wygląda, panie Kowalski?



— Podziwiam cuda przyrody...
— A dużo ich już przeszło?

★

Do Białego Domku wpada mężczyzna:

— Panie władzo, w tramwaju 12 zgineła mi portmonetka ze wszystkimi pieniędzmi...

— A jak wyglądała?

— Taka niewysoka, o piwnych oczach i blond włosach...

★

Rozmawiają dwaj magazynierzy:

— Słyszaleś, naszemu kierownikowi przepowiedziano przyszłość na najbliższe 5 lat!

— A któż to jest taką dobrą wróżką?

— Prokurator...

★

— Proszę mi wybaczyć panie kierowniku, ale w zeszłym miesiącu bez ryczałtu eksploatowałem samochód do celów służbowych...

— Dobrze, wybaczam wam Małinowski...



Dyrekcja MPK „Sygnały MPK”

OŚWIADCZENIE na okoliczność zorganizowania wycieczki emerytom MPK do Cichego Górnego moim kosztem.

Dla wprowadzenia w temat — przykład:

Kiedys zjawił się u mnie na rozmowę ksiądz Tadeusz R. z propozycją, że przyjedzie do mojej chatki wraz ze swoją chorą matką na kilkudniowy wypoczynek. Zaprosiłem go, a następnie uzgodniłem dokładnie dzień i godzinę rozpoczęcia wizyty. Czyniłem wszystko, aby duchowną osobę przyjąć jak najlepiej, z czym związane były dość znaczne koszty, zgodnie z zasadą „każdy gość to kłopot”. Ksiądz nie tylko, że nie zjawił się o umówionej porze (a potem wcale), ale nawet nie raczył wysłać telegramu, by odwołać wizytę. Jedzenie musiałem dać zwierzętom i przy najbliższym spotkaniu z księdzem zwróciłem mu uwagę, że tak się nie robi.

A teraz do rzeczy: Podobnie jak ów ksiądz postąpili „jacyś panowie z MPK”. Przyjechali na Podhale, do Cichego Górnego. Zamówili noclegi, pieczenie barana, kilka sań (każde zaprzężone w parę koni) na określony dzień i godzinę, z zamiarem przybycia na wypoczynek w ramach wycieczki pracowników MPK wraz z rodzinami. Nie zjawili się jednak o umówionym czasie. Przyjeździe ani telefonicznie, ani żadnym innym sposobem nie odwołali. Tym samym narazili górali na stratę czasu i znaczne koszty (zakup barana, całodzienny i nieproduktywny postój kilku par koni razem z

furmanami, celowe przygotowanie izb na przyjęcie gości itp.). Ponieważ „panowie” więcej nie zjawili się — jako pracownicy MPK i jako prezes Oddziału Związków Podhalań — za nich odgórnie dużo gorzkich zarzutów wysłuchałem. Wykiwni mi szkańcy wyprowadzili barana z chlewu z żądaniem zwrotu pieniędzy. Ja barana do hotelu Na Skarpie w Nowej Hucie zabrać nie chciałem, skutecznie opierając się żądaniu, jak wymienione zwierzę. Byłbym też ostatnim baranem, gdybym przedmiotowi poprowadził na powrót w czwartek na jarmark do Nowego Targu odległego o 20 km. Aby wzburzonych górali uspokoić (bo góral jest życzliwy i serdeczny), dopóki mu nie nadepnie się na piętę, poleciłem zabić barana dnia 25 lutego o godz. 3.00 nad ranem i sporządzić góralski obiad o godz. 15.00. Ma się rozumieć, uprzednio zaprosiłem na ucztę emerytów krakowskiego MPK.

No i znowu mi się oberwało, ale od władz empekowskich — z jakiej to racji robie?! Czyż jestem milonierem?! Czy wygrałem w totolotka?! Uważam że zarówno władze MPK, jak i górali mają rację. Bardzo proszę o wyrozumiałość. To nie żadna filantropia, a ratowanie własnego honoru. Na dobrą opinię trzeba pracować całym latami, a można ją stracić w jednej chwili. Jestem wśród górali, bo pracuję z amatorskimi zespołami regionalnymi — muszę mieć wśród nich autorytet, a tego nie da się zamienić na ekwiwalent choćby kilkunastu tysięcy złotych.

M. A. PIATEK

Klub Seniora MPK zaprasza

Klub Seniora MPK zaprasza na prelekcję audiowizualną CZE. SŁAWA DYŁOWICZA pt. „MPK w kolorach, śpiewie i muzyce”, która odbędzie się w sobotę, 24 marca br. o godz. 16.00 w Domu Tramwajarzy w Krakowie przy placu Serkowskiiego 7.

wzrostem cen na tabór komunikacyjny z drugiej zaś deficytowością komunikacji miejskiej.

MAGNETYCZNE KARTY

Niebawem w paryskich autobusach zostaną zainstalowane nowe „kasowniki”. Pasażerowie będą mogli nabyć karty magnetyczne, upoważniające do określonej liczby przejazdów. W autobusach zainstalowane zostaną urządzenia „kasujące” i jednocześnie sprawdzające, czy nie został przekroczony limit wyznaczony ceną biletu.

NIE ŻEŃ SIĘ Z KONDUKTORKĄ

„Jeżeli chcesz mieć szansę na trwałe małżeństwo, poszukaj partnera wśród rolników, robotników rolnych, pastorów, leśników lub hodowców zwierząt futerkowych, unikaj natomiast aktorów, pisarzy, disk-jockey’ów, telefonistów, tudzież konduktorów autobusowych i tramwajowych”. Takimi wnioskami podsumował sztokholmski dziennik „Dagens Nyheter” rezultaty badań statystycznej częstotliwości rozwodów w Szwecji w zależności od grupy zawodowej. Badania te przyniosły bardzo interesujące obserwacje. Okazało się, że rozwiedzionych jest więcej kobiet (co jedenasta) niż mężczyzn (co szesnasta) i że kobiety pracujące w tzw. męskich zawodach biją rekordy rozwodów. Np. co piąta konduktorka autobusowa jest rozwiedziona.

(Oprac. I-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



— Ivar, który towarzyszył taksówce jadącej z Are do kliniki Osterson w własnym samochodem, obserwował narodziny córki przez okno.

W BIEŻĄCYM ROKU 13.300 „IKARUSÓW”

Fabryka autobusów „Ikarus” ma wyprodukować w roku bieżącym 13.300 tych pojazdów, przy czym portfel zamówień jest wypełniony w 80 proc. Największym odbiorcą jest ZSRR, który zakupi w 1984 roku aż 7 tys. „ikarusów”. Węgierskie autobusy kursują obecnie już po drogach przeszło 30 krajów 4 kontynentów.

WAŻNE, ŻE JEJŻDZA

Jak pisał „Głos Wyrzeża”, informacja o przebiegu trasy poszczególnych linii autobu-

sowych w Gdańsku pozostawia wiele do życzenia. Większość pojazdów, oprócz nieczytelnego numeru trasy, nie posiada żadnych innych oznakowań. Dlatego też słuszne wydaje się określenie — autobusy donikąd.

194 KILOMETRY LINII I 115 STACJI

Niedawno zakończono budowę nowej 14 km linii moskiewskiego metra. Olbrzymie osiedle mieszkaniowe Czerta-nowo, zlokalizowane na południu stolicy otrzymało tym

samym doskonałą linię komunikacyjną do centrum miasta. Linia ta budowana była w trudnych warunkach geologicznych. Otrzymała ona ośmiem wykonanych granitem i marmurem stacji kolej podziemnych. Ogółem długość linii moskiewskiego metra wynosi obecnie 194 km. Metro ma 115 stacji.

PLAN DOSTAW WYKONANY

Zgodnie z programem w 1983 roku komunikacja miejska w kraju wzbogaciła się o 230 tramwajów, 36 trojlebusów, 1672 autobusy „Ikarus”, 704 autobusy PR-110 oraz 340 autobusów „Autosan”. Plan dostaw został w pełni wykonany. Dotacja rządowa była uzasadniona z jednej strony